

## KALLELSE

### Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 13 december 2016  
Tid Kl. 09.30  
Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava  
Ordförande Mats Gerdau  
Nämndsekreterare Görel Petersson

### Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Anmälningar	
3.	Delegationsbeslut	
<b>Stadsbyggnadsärenden</b>		
4.	Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Birkavägen (Sicklaön 40:11 med flera) KFKS	
5.	Detaljplan för Gillevägen-Planiavägen i Sickla <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2016/963	
6.	Detaljplan för Jarlabergsvägen, Jarlaberg <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2016/965	
7.	Detaljplan Talluddsvägen Björknäs <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2016/990	
8.	Detaljplan för tennishall vid Ektorpsvägen <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2016/967	
9.	Utvärderingen av markanvisningstävlingen för parkeringshuset, Orminge <i>Informationsärende</i> KFKS 2016/700	



Nr	Ärende	Noteringar
10.	Godkännande av överlåtelse av ”Markanvisningsavtal nr 1 för studentbostäder Alphyddan” och ny säkerhet KFKS 2016/114-050	
11.	Utbyggnadspromemoria för Ältadalen KFKS 2009/211-251	
12.	Försäljning av fastigheten Älta 10:38 i Ältabergs verksamhetsområde, DP 480 KFKS 2016/989	
13.	Förlikningsavtal avseende markföroreningar på kommunens fastighet Skarpnäs 2:14, Telegrafberget KFKS 2011/37-251	
14.	Avtal om ändring av detaljplan och överenskommelse om fastighetsreglering för del av fastigheterna Sicklaön 37:9, Sicklaön 37:55 och Sicklaön 37:17; Danviksstrand KFKS 2012/556-251	
15.	Avtal om ändring av detaljplan och övertagande av del av gemensamhetsanläggning Sicklaön ga:59, Danviksstrand och överenskommelse om omprövningsförrättning KFKS 2012/556-251	
16.	Projektavslut för planprogram ”Verksamhetsområde Kil” KFKF 2012/219-214	
17.	Ny översiktsplan för Stockholms stad <i>Yttrande till Stockholms stad</i> KFKS 2016/977	
18.	Uttag av gatukostnadsersättning <i>Medborgarförslag den 1 februari 2016</i> KFKS 2016/92-258	
	<b>Fastighetsärenden</b>	
19.	Utökad yta för ny sporthall Myrsjöskolan <i>Startbesked</i> KFKS 2016/1028	
20.	Nyproduktion Källängsvägens förskola i Saltsjö-Boo, Montessorihusets förskola <i>Slutredovisning</i> KFKS 2016/1003	



Nr	Ärende	Noteringar
21.	Nyproduktion Långsjöns förskola i Saltsjö-Duvnäs <i>Slutredovisning</i> KFKS 2015-104	
22.	Projektavslut Fisksätra Marina och överlätelse av aktier Saltsjö Pir AB KFKS 2015/866-040	
23.	Investering för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina <i>Slutredovisning</i> KFKS 2016/919	
24.	Omreglering av tomträtsavgäld för fastigheten Erstavik 26:608, Saltjö Pir i Saltsjöbaden KFKS 2016/1057	
25.	Omreglering av tomträtsavgäld för radhusområde i Duvnäs Utskog KFKS 2016/483	
26.	Uppsägning av jakträttsavtal inom Velamsund KFKS 2016/569	
27.	Ramar och förutsättningar för upphandling av elenergi KFKS 2016/991	
28.	Ramar och förutsättningar för upphandling av service för hissar, portar, solavskärmning och rivningsarbeten KFKS 2016/1010	
	<b>Infrastrukturärenden</b>	
29.	Tunnelbana till Nacka; tilläggsavtal till huvud- och delprojektavtal och genomförandeavtal KFKS 2014/1027-214	
30.	Överdäckning vid Nacka centrum - Principöverenskommelse om bytespunkt mm med Stockholms läns landsting och Trafikverket KFKS 2015/304-224	
31.	Ny länspan plan för transportinfrastruktur 2018-2029 <i>Yttrande till länstyrelsen</i> KFKS 2016/808	
32.	Kompletterande yttrande till Trafikverket om vägplan, granskningshandling för upprustning av gång- och cykelväg, Väg 260 Ältastråket	



Nr	Ärende	Noteringar
33.	Övriga frågor	

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Birkavägen (Sicklaön 40:11 med flera)**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian.

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

### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsprojektets övergripande syfte är att i enlighet med detaljplaneprogrammet möjliggöra för ny blandad bebyggelse i ett attraktivt och kollektivtrafiknära läge på kommunal mark som markanvisas. Projektet syftar till att möjliggöra förskoleverksamhet omfattande 8 avdelningar, genomföra en breddning och omgestaltning av Birkavägen samt skapa en ny tvärgående förbindelse mellan Blomstervägen och Birkavägen med förbättrad framkomlighet för såväl buss som för boende i Birkaområdet. Parken i projektområdets västra del ska utvecklas och rustas upp. Projektet avser även att möjliggöra för byggnation av flerbostadshus på fem villafastigheter som efter förskjutningen av tunnelbanan norrut kommer att vara en del av miljön kring den nya tunnelbaneentrén till station Järla.

### **Ärendet**

Projektområdet som är beläget cirka 1 km väster om Nacka Forum, begränsas av länsväg 222 (Värmdöleden) i norr och Kyrkstigen i söder.

Stadsbyggnadsprojekt Birkavägen utgör ett delområde i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka som antogs av kommunstyrelsen våren 2015. Programmets vision är att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Området är även utpekat som lämpligt för bebyggelse i kommunens utvecklade strukturplan som ligger till grund för fortsatt arbete med Nacka stad sedan februari 2014.



Projektets övergripande syfte är att i enlighet med detaljplaneprogrammet möjliggöra för ny blandad bebyggelse i ett attraktivt och kollektivtrafiknära läge på kommunal mark som markanvisas till exploater. Projektet syftar även till att möjliggöra förskoleverksamhet om 8 avdelningar samt genomföra en breddning och omgestaltning av Birkavägen samt skapa en ny tvärgående förbindelse mellan Blomstervägen och Birkavägen med förbättrad framkomlighet för såväl buss som för boende i Birkamrådet. Parken i projektområdets västra del ska utvecklas och rustas upp.

Sedan detaljplaneprogrammet antogs har projektområdet för Birkavägen förändrats något. Bland annat har tunnelbanans förändrade lokalisering närmare Birkavägen medfört vissa tillägg och ändringar av planområdets omfattning. Därtill har planområdet utökats i sydost efter inkommen önskan om exploatering från privata fastighetsägare i nära anslutning till den nya tunnelbanans entré till station Järla. Projektet avser därför att möjliggöra för byggnation av flerbostadshus på de villafastigheter som efter förskjutningen av tunnelbanan norrut kommer att vara en del av miljön kring den nya tunnelbaneentrén till station Järla. Ytterligare en förändring är att de norra kvarteren utmed Birkavägen som redovisas i detaljplaneprogrammet inte tas med i denna detaljplan.

Utöver de fem villafastigheter som inkluderas i projektets detaljplaneområde, har ytterligare önskemål om exploatering av Birkamrådet inkommit till kommunen från fastighetsägare i området. Avgränsningen för denna detaljplan har dock gjorts med avseende på de villafastigheter som exponeras mest för tunnelbanas etablering vid norra entrén till nya station Järla. Huruvida en utökning av planläggningen för Birkamrådet kan genomföras kommer att hanteras inom ramen för ett annat projekt.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Projektet ska bärta investeringskostnader för allmänna anläggningar i området. Privata fastighetsägare i området ska medfinansiera allmänna anläggningar genom att erlägga exploateringsbidrag till kommunen. Då projektet delvis anvisar kommunal mark för byggnation av bostäder kommer projektet ge ett överskott. Intäkterna från markanvisningen avses delvis finansiera utbyggnaden av allmänna anläggningar.

Ramavtal med fastighetsägarna till villafastigheterna Sicklaön 135:7, 135:8, 136:1, 136:2, 137:13 och 137:14 kommer att reglera bland annat exploateringsbidrag för allmänna anläggningar, medfinansiering av tunnelbanan och plankostnader. Respektive exploater till de privata fastigheterna bekostar planarbetet i relation till den andel byggrätter som slutligen medges i detaljplanen. Kostnadsfördelning för planarbetet regleras i kommande plankostnadsavtal.

Kostnaden för det förberedande arbetet med det kommunala markområdet i form av nedlagd tid för anställda inom Nacka kommun samt leverantörskostnader för analyser som



tas fram som underlag inför markanvisningarna, ska bekostas av kommunen och finansieras genom intäkterna från markanvisningen.

En projektkalkyl är under framtagande och projektet avser att ansöka om en budget inom kort.

Markgenomförandeavtal med exploater som erhåller markanvisningen tas fram inför antagandet av detaljplanen. Likaså tecknas exploateringsavtal med de privata fastighetsägarna på Birkavägens östra sida inför detaljplanens antagande.

Projektet bidrar till att kommunen kan uppfylla sin del av tunnelbaneavtalet.

## Konsekvenser för barn

Delar av ett bostadsnära naturområde tas i anspråk för bebyggelse, det leder till minskade ytor för frilek för. Den anlagda parken, som idag är eftersatt och svårtillgänglig för barn och föräldrar med funktionshinder, tillgängliggörs, utvecklas och rustas upp. Parken blir ett positivt tillskott i området som idag saknar en rejäl lekplats.

Inom området ska en förskola om 8 avdelningar byggas i bottenvåningen på bostadshus. Då området är starkt kuperat och vetter mot nordost måste dagsljusförhållandena för förskolan, inomhus och utomhus, särskilt studeras i planarbetet för att god miljö ska kunna uppnås.

## Tidplan

Antaget Start-PM	Kv 1 2017
Markanvisning, tilldelning	Kv 2 2017
”Nya tvärvägen” anläggs	2018
Antagen detaljplan	Kv 4 2018
Byggstart bostäder och förskola	Kv 1 2019 alt Kv 1 2020*
Inflyttning bostäder	Kv 4 2021 alt Kv 4 2022*
Driftsatt förskola	Kv 4 2021 alt Kv 4 2022*

\*De längre tiderna är anpassade till en eventuell överklagan av detaljplanen.



## Bilagor

Startpromemoria

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Nina Åman  
Planchef

Matilda Sahl  
Projektledare

Nina Lindberg  
Planarkitekt



NACKA  
KOMMUN

9

2016-11-30

I (10)

## STARTPROMEMORIA Birkavägen

Dnr KFKS 2015/770-214  
Projekt 9262  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## Birkavägen

Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Birkavägen,  
Sicklaön 40:11 med flera i Nacka kommun



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

## I Sammanfattning

Det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektområdet ligger kallas för Nacka stad. Under våren 2015 antogs ett detaljplaneprogram för centrala Nacka som ska bidra till att skapa en attraktiv och hållbar stadsmiljö på västra Sicklaön. Projektet utgår från programarbetet och arbetar vidare därför.

Projektområdet är beläget cirka 1 km väster om Nacka Forum och begränsas av länsväg 222 (Värmdöleden) i norr och Kyrkstigen i söder. I en tidig volymstudie som genomfördes vårvintern 2016 framkom det att den kommunala fastigheten Sickalön 40:11 på Birkavägens västra sida skulle lämpa sig för cirka 100 bostäder. Tunnelbanans förändrade lokalisering närmare Birkavägen har därefter medfört vissa tillägg och ändringar av planområdets omfattning. Bland annat har planområdet utökats i sydost efter inkomen önskan om exploatering från privata fastighetsägare i nära anslutning till tunnelbanans nya station Järla.

I startpromemorian formuleras ett antal delmål som projektet syftar till att uppfylla. Utöver behovet av att möjliggöra för cirka 250 bostäder i en kollektivnära miljö ska projektet även möjliggöra för 8 avdelningar förskola. Ett annat viktigt delmål är att ge Birkavägen en ny utformning från Värmdöleden till Birkavägens korsning med Kyrkstigen.

Den kommunala marken på Birkavägens västra sida kommer att markanvisas genom en markanvisningstävling inom ramen för detta projekt. Inför tävlingen, som förslagsvis genomförs med både pris och gestaltning som utvärderingsparametrar kommer ett underlag att tas fram och beslutas i kommunstyrelsen.

Inför exploatering på de privata villafastigheterna ska ramavtal och senare exploateringsavtal upprättas med berörda fastighetsägare. Syftet med detta är att reglera ansvar och kostnader i projektet, bland annat exploateringsbidrag för allmänna anläggningar, medfinansiering för tunnelbanan och plankostnader.

Detaljplanearbetet startar när marken anvisats och ramavtal med de privata aktörerna tecknats. Allmänna anläggningar byggs som regel ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av exploater.

En projektkalkyl är under framtagande och projektet avser att ansöka om en budget för planprocessen till kommande tertialbokslut (T3 2016). Då projektet anvisar kommunal mark för byggnation av bostäder kommer projektet gå med vinst.

Projektet bidrar till att kommunen kan uppfylla sin del av tunnelbaneavtalet.

## 2 Syfte och mål

### 2.1 Projektets syfte

Projektet är ett delområde i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka vars vision är att skapa en tät och mer blandad stad på västra Sicklaön. Projektet ska därför möjliggöra att ny blandad bebyggelse uppförs i ett attraktivt och kollektivtrafiknära läge på den kommunala marken i områdets västra del. Projektet syftar även till att möjliggöra förskoleverksamhet om 8 avdelningar för att tillgodose det ökade behovet av förskoleplatser i och med den utbyggnad som Nacka står inför. I programmet för centrala Nacka föreslogs

förskolan inrymmas inom projektområdet för Järla station men har av utrymmesskäl flyttats över till projekt Birkavägen. Syftet med projektet är vidare att möjliggöra flerbostadshus på de villafastigheter som efter förskjutningen av tunnelbanan norrut kommer att vara en del av miljön kring den nya tunnelbaneentrén till station Järla. Projektet ämnar dessutom genomföra en breddning och omgestaltning av Birkavägen samt en ny tvärgående förbindelse mellan Blomstervägen och Birkavägen med förbättrad framkomlighet för såväl buss som för boende i Birkavägen. I planområdets västra del ska en upprustning och utveckling av befintligt parkområde ske.

## 2.2 Projektets Mål

- Möjliggöra byggrätter för nya bostäder, förskola och lokaler på kommunal och privat mark.
- Markanvisning av den kommunala marken omfattande cirka 100 lägenheter och förskola.
- Birkavägen ges en mer stadsmässig karaktär och breddas fram till Värmdöleden för vidare förbindelse till Ryssbergen.
- Anläggning av en tvärgående väg som förbinder Birkavägen med Blomstervägen.
- Utveckla och rusta upp befintlig park i planområdets västra del.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade i detta skede. Dessa kan komma att ändras vid framtagande av detaljplan.

- Dagvatten som renas och infiltreras

En dagvattenutredning ska normalt göras i samband med exploatering av nya områden och förnyelse eller förtätning av befintliga bebyggelseområden. Utredningen ska bland annat beskriva områdets förutsättningar, hur avrinnningen ska säkras och vilka lösningar som kan vara lämpliga. Huvudprincipen är att vattenflödena och föroringar från området inte ska öka efter en exploatering jämfört med situationen före. Byggnadssättet ska anpassas så att risken för olägenhet, till exempel översvämnning i låglänta områden, minimeras.

- Levande kulturmiljö

Att kunna få uppleva historien i vardagsmiljön är en kvalitet som varierar och berikar stads- och landskapsbilden, ger den identitet och historisk förankring. Kulturhistoriska kvaliteter bidrar till att skapa en attraktiv livsmiljö. En kulturmiljö mår bäst av att brukas, men användningen ska anpassas till kulturhistoriska värden. Samhällsplaneringen ska skydda och tydliggöra kulturmiljöers strukturer i landskap, bebyggelse och fornlämningar.

- En god ljudmiljö

När Nacka växer riskerar andelen bullerutsatta bostäder och verksamheter att öka. Vid ny exploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksaven beslutat. I tät bebyggelse finns möjlighet att göra avstegsfall från riktvärdarna. Vid

beteckningarna tät och medeltät stadsbebyggelse kan avstegsfall tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Vid tät stadsbebyggelse kan även avstegsfall B tillämpas i syfte att uppnå ett hållbart stadsbyggande ur ett helhetsperspektiv.

- Effektiv mark- och resursanvändning

Det är viktigt att byggbar mark och befintliga investeringar i infrastruktur och service används så effektivt som möjligt. En effektiv resursanvändning handlar såväl om byggbara markområden med de värden (natur, kultur, rekreation) som finns där, som investeringar i infrastruktur, allmänna anläggningar, arbetsplatser och service. En effektiv användning av markområden innebär att både markanvändningen och exploateringsgraden är lämplig för platsen och att markanvändningen kan vara flexibel över tid.

## 2.3 Projektets bakgrund & behov

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

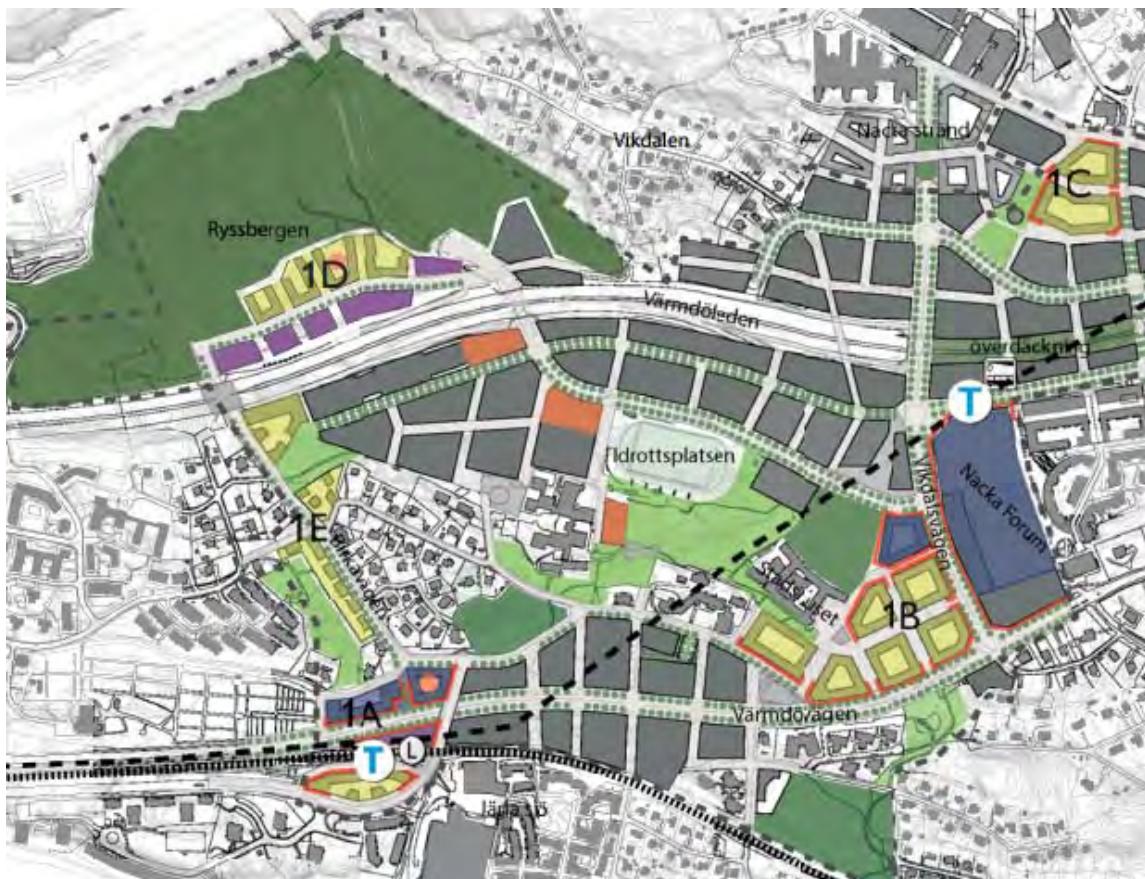
I maj 2010 antog Landstingsfullmäktige en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka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

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär ett åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder och skapa 10 000 arbetsplatser på västra Sicklaön till år 2030. Av dessa bostäder planeras cirka 4600 inom programområdet för centrala Nacka. Projektet bidrar till att kommunen kan uppfylla sin del av tunnelbaneavtalet.

Programmet för centrala Nacka antogs av kommunstyrelsen våren 2015. Området Birkavägen är i programmet utpekat som ett område lämpligt att bebygga, projektet är markerat som 1E i kartan nedan. Området är även utpekat som lämpligt för bebyggelse i kommunens utvecklade strukturplan som ligger till grund för fortsatt arbete med Nacka stad sedan februari 2014.

Sedan planprogrammet antogs har projektområdet för Birkavägen förändrats något. Bland annat har tunnelbanans förändrade lokalisering närmare Birkavägen medfört vissa tillägg och ändringar av planområdets omfattning. Därtill har planområdet utökats i sydost efter inkommen önskan om exploatering från privata fastighetsägare i nära anslutning till den nya tunnelbanans entré till station Järla. Ytterligare en förändring är att de norra kvarteren utmed Birkavägen som redovisas i programmet inte tas med i denna detaljplan.

En tidig volymstudie som genomfördes vårvintern 2016 föreslår ny bebyggelse om cirka 100 lägenheter inklusive stadsradhus på den kommunala marken på Birkavägens västra sida. Under planprocessen ska ytterligare bebyggelse utredas på de fem villafastigheterna i planområdets sydöstra del.



Urkilipp ur planprogrammet för centrala Nacka där Birkavägen (1E) är utpekat.

### 3 Förutsättningar

Planområdet är kuperat med nivåskillnader på 23 meter. Birkavägen löper genom planområdet i nordsydlig riktning med kommunal mark på västra sidan och privat mark på östra sidan. Projektet medför att Birkavägen förlängs och ansluts till planerat stadsbygnadsprojekt vid Ryssbergen norr om Värmdöleden.

Birkaområdet är utpekat som område av intresse för kulturmiljövården i det kommunala kulturmiljöprogrammet.

Innan planläggning sker av den kommunala marken ska en markanvisningstävling anordnas. Anbudsområdet omfattar del av fastigheterna Sicklaön 40:11, 132:9 och 132:10 och antas innehålla cirka 100 bostäder med fri upplåtelseform. Utvärderingen av de lämnade anbuden kommer förslagsvis att ske både med hänsyn till pris och gestaltning.

En ny temporär lokalgata kommer att behöva anläggas mellan Blomstervägen och Birkavägen för att öka tillgängligheten till området under tunnelbanans utbyggnad. Gatan kommer under planprocessen att ges en slutgiltig utformning för att möjliggöra ny bebyggelse i området.

I projektet ingår även uppförandet av 8 avdelningar förskola. I planområdets västra del ska en upprustning och utveckling av befintligt parkområde ske.

### 3.1 Område

Projektområdet är beläget cirka 1 km väster om Nacka Forum och begränsas i norr av Värmdöleden och i söder av Kyrkstigen. Området omfattar preliminärt kommunens fastigheter Sicklaön 132:9, 132:10, 134:1, 134:2, 134:4, 40:11 samt de privatägda fastigheterna Sicklaön 135:7, 135:8, 136:1, 136:2, 137:13 och 137:14. Sicklaön 40:11 består av obebyggd naturmark med stora nivåskillnader. Fem av de privata fastigheterna är bebyggda med villor av olika karaktär. Området som ska detaljplanläggas är cirka 3,5 hektar.



Kartan visar ett flygfoto över Birkavägen med omgivning, det ungefärliga projektområdet är markerat med blått.

### 3.2 Närliggande projekt

Projektet ska samordnas med planläggningen och genomförandet av tunnelbanan, eftersom den blivande tunnelbanestationen Järla till viss del ligger inom projektområdet. Projektet ska enligt föreslagen tidplan genomföras samtidigt med tunnelbanebygget, vilket förutsätter att



gatan mellan Birkavägen och Blomstervägen anläggs innan byggnation påbörjas i projektområdet.

Samordning kommer också att krävas med stadsbyggnadsprojekt 9244 Järla station som ligger direkt söder om planområdet. Dessa båda projekt löper parallellt och samordning blir därmed nödvändig under såväl plan- som genomförandeskede.

En viss samordning kommer även att behöva ske med projekt 9256 Ryssbergen med anledning av Birkavägens förlängning under Värmdöleden.

### 3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Inga statliga intressen berörs. Följande kommunala planer berörs delvis av planområdet:

Byggnadsplan 43 (1948) fastställande av byggnadsplan för vissa områden vid Saltsjö-Järla station.

Detaljplan 132 (1995) reglerar bebyggelsen på Sicklaön 132:16.

Detaljplan 152 (1996) reglerar bestämmelserna för åtta stycken villafastigheter samt en liten del av skolfastigheten.

Stadsplan 41 (1966) reglerar bebyggelse för delar av Järla och Talliden.

Stadsplan 242 (1972) reglerar bestämmelserna för nuvarande Nacka gymnasium.

Stadsplan 256 (1975) reglerar ändring av stadsplanen 41 för delar av Järla och Talliden.

Övriga delar av projektområdet är planlösa.



Berörda byggnads-, detalj- och stadsplaner är inringande. Bild från kommunens interna kartsystem.

## 4 Projektets genomförande

En ny temporär lokalgata, ”Nya tvärvägen” kommer att anläggas mellan Blomstervägen och Birkavägen för att öka tillgängligheten till området under tunnelbanans utbyggnad. Gatan kommer under planprocessen att ges en slutgiltig utformning och utgöra en ny permanent angöring till kommande bostadsbebyggelse i området. Anläggningen av den temporära ”Nya tvärvägen” planeras att föregå antagandet av den nya detaljplanen. Stöd finns i gällande stadsplaner. Projektet som inkluderar utbyggnad av bostäder och allmänna anläggningar avses att genomföras parallellt med utbyggnaden av tunnelbanan. Tidplanen som presenteras nedan förutsätter därför att projektets utbyggnad är möjlig att samordna med tunnelbanans utbyggnad.

## 5 Ekonomi

Projektet ska bärta investeringskostnader för allmänna anläggningar i området. Privata fastighetsägare i området ska medfinansiera allmänna anläggningar genom att erlägga exploateringsbidrag till kommunen. Vid överlätelse av privat mark för ändamål allmän platsmark ersätts fastighetsägaren enligt Plan- och bygglagen (2010:900) och Expropriationslagen (1972:719).

Då projektet delvis anvisar kommunal mark för byggnation av bostäder kommer projektet ge ett överskott. Intäkterna från markanvisningen avses delvis finansiera utbyggnaden av allmänna anläggningar.

Då planområdet består av både kommunal och privatägd mark kommer kostnaderna för framtagandet av detaljplanen delvis bekostas av de privata aktörerna.

Ramavtal med fastighetsägarna till Sicklaön 135:7, 135:8, 136:1, 136:2, 137:13 och 137:14. kommer att reglera bland annat exploateringsbidrag för allmänna anläggningar, medfinansiering av tunnelbanan och plankostnader. Respektive exploateringsbidrag på de privata fastigheterna bekostar planarbetet i relation till den andel byggrätter som slutligen medges i detaljplanen.

Kostnaden för det förberedande arbetet med det kommunala markområdet i form av nedlagd tid för anställda inom Nacka kommun samt leverantörskostnader för analyser som tas fram som underlag inför markanvisningarna, ska bekostas av kommunen och finansieras genom intäkterna från markanvisningen.

En projektkalkyl är under framtagande och projektet avser att ansöka om en budget för planprocessen till kommande tertialbokslut (T3 2016). Projektkalkylen kommer att bli mer detaljerad allteftersom detaljplanearbetet genomförs och projektet kommer att kunna ansöka om budget för hela projektet framöver.

Markgenomförandeavtal med exploateringsbidrag som erhåller markanvisningen tas fram inför antagandet av detaljplanen. Likaså tecknas exploateringsavtal med de privata fastighetsägarna på Birkavägens östra sida inför detaljplanens antagande.

## 6 Analys av risker med avseende på tid, ekonomi, kommunikation med intressenter & medborgare

I ett tidigt skede identifierades en risk kopplad till utbyggnaden av tunnelbanan och som i hög grad kan komma att påverka tidplanen för stadsbyggnadsprojekt Birkavägen. I dagsläget är omfattning och utbredning av tunnelbanans arbetsområde inte fastställt för södra Birkavägen. En tät dialog kommer att behöva fortgå med landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) under hela projektet för att i möjligaste mån samordna och koordinera tunga transporter till och från platsen. Om byggtrafik till och från stadsbyggnadsprojektet inte kan möjliggöras under längre perioder kommer tidplanen att behöva revideras.

Om projektet inte genomförs uteblir en viktig del av centrala Nacka som har stor potential att bidra med en attraktiv och blandad bebyggelse intill tunnelbanans nya station Järla. Området norr om Järla station kommer vidare att stå med ett underskott av förskoleplatser om den förskola på 8 avdelningar som ska inrymmas i projektet inte kan byggas. Om utbyggnad av flerbostadshus på villafastigheterna intill södra Birkavägen inte kan genomföras uteblir möjligheten till att skapa ett attraktivt och stadsmässigt gaturum intill nya tunnelbanan.

Det finns en risk att förskolan som planeras inom ramen för projektet inte kan byggas som en sammanhängande enhet på grund av behov av yta för utomhuslek. Förskolan behöver då delas upp på två mindre enheter på vardera sidan om Birkavägen, vilket kommer att utredas i planprocessen.

Med anledning av rådande terrängförhållanden samt tunnelbanans tillkommande anläggningar på den kommunala fastigheten som avses att markanvisas, finns en risk att 100 nya lägenheter inte kan inrymmas enligt tidigare genomförd volymstudie. Minskar antalet möjliga byggrätter så minskar även intäkterna i projektet. Prospektet för den kommande markanvisningstävlingen behöver noggrant tydliggöra förutsättningarna för byggnation på fastigheten. Täta avstämningar kommer att krävas mellan kommunen och den kommande byggherrens arkitekter under planarbetet.

Avståndet mellan fastigheterna på vardera sidan om Birkavägen är bitvis för litet för att möjliggöra erforderlig breddning. Genom en förprojektering av Birkavägen, under planprocessens tidiga skede, kommer denna fråga att utredas.

Med anledning av att tunnelbanans anläggningar flyttats norrut och nu berör Birkavägen i större utsträckning än tidigare, kommer södra Birkavägen i framtiden att vara av central betydelse för kollektivtrafikanter. Området lämpar sig därfor väl för en förtätning som till viss mån skiljer sig från detaljplaneprogrammet. Den bostadsbebyggelse som kan tillkomma i området blir därmed en viktig del i att uppfylla tunnelbaneavtalet.

De positiva aspekter som följer med en förtätning kring den nya tunnelbanans station Järla kan uppfattas som en negativ kontrast mot den äldre kulturhistoriskt värdefulla miljön som Birkamrådet idag utgör. Det är därfor av vikt att projektet tar hänsyn till de delar av Birkamrådet som kan vara bevarandevärda. För att säkerställa specifika kulturhistoriska värden i närhet till projektområdet kommer en kulturmiljöanalys att utföras innan planarbetet påbörjas.

Ett flertal närboende har i ett tidigt skede visat intresse för att delta i detaljplanen samt uttryckt en oro för kommande förändringar i området. Det är därför viktigt att projektet upprätthåller en god dialog med planområdets grannfastigheter. Eventuell planläggning av grannfastigheter ska utredas i ett särskilt projekt. Risken är dock att detta projekt kommer att bli starkt förknippat med övrig eventuell kommande planläggning av Birkaområdet. Detta kommer att hanteras mer under avsnittet om projektets avgränsning i kommande projektplan.

## 7 Preliminär tidplan

Antaget Start-PM	Kv 1 2017
Markanvisning, tilldelning	Kv 2 2017
”Nya tvärvägen” anläggs	2018
Antagen detaljplan	Kv 4 2018
Byggstart bostäder och förskola	Kv 1 2019 alt Kv 1 2020*
Inflyttning bostäder	Kv 4 2021 alt Kv 4 2022*
Driftsatt förskola	Kv 4 2021 alt Kv 4 2022*

\* De längre tiderna är anpassade till en eventuell överklagan av detaljplanen.

---

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Nina Åman  
Planchef

Matilda Sahl  
Projektledare

Nina Lindberg  
Planarkitekt

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Detaljplan för Gillevägen-Planiavägen i Sickla**

Yttrande under samråd

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har ingen erinran mot detaljplan för Gillevägen-Planiavägen i Sickla. Beslutet fattas i enlighet med kommunstyrelsens delegationsordning punkt 54.

### **Sammanfattning**

Detaljplanen för Gillevägen-Planiavägen i Sickla möjliggör ett nytt flerbostadshus i maximalt fem våningar med lokaler i bottenvåning, i enlighet med positivt planbesked 2011. Tillåten exploatering kan ge cirka 18 lägenheter. Planen överensstämmer med översiktliga planer, men är av begränsad betydelse för bostadsförsörjningen. Exploatören ska erlägga exploateringsbidrag för utbyggnad av allmänna anläggningar inom Nacka stad samt bidrag för medfinansiering av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen har fått detaljplanen för Gillevägen-Planiavägen i Sickla på remiss under samrådstiden. I remissvaret behandlas de frågor kommunstyrelsen har ett särskilt ansvar för, d.v.s. översiktig planering, bostadsförsörjning, övergripande transportinfrastruktur, exploateringsekonomi och kommunens roll som fastighetsägare. Däremot behandlas inte detaljplanens redovisning av t.ex. gestaltung, miljöfrågor och teknisk försörjning.

Planförslaget innebär att befintlig byggnad rivas och att ett nytt flerbostadshus i maximalt fem våningar uppförs med lokaler i bottenvåning ut mot gatorna Nackanäsvägen/Gillevägen och en del av Nysätravägen. Planen reglerar markanvändningen bostäder i kombination med centrumändamål, exempelvis butik, service, kontor, föreningslokal, gym, café, i bottenvåningen mot gatan. Den sammanlagda exploateringen som möjliggörs i planen är 2500 kvadratmeter bruttoarea vilket kan ge cirka 18 lägenheter. Lägenhetsstorlekar, antalet lägenheter och lokaler regleras inte i planen utan är flexibelt inom byggrätten, men begränsas av bullerkav och krav på parkeringstal.



## **Uppfyllande av översiktliga planer och strategiska dokument**

Detaljplanen överensstämmer med översiksplanen och strukturplanen för Nacka stad. Ursprunget till detaljplanen är ett positivt planbesked som lämnades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2011-09-21. Den är på grund av sin ringa omfattning av begränsad betydelse för bostadsförsörjningen. Detaljplanen innehåller bestämmelser om lokaler i bottenvåningar, i enlighet med riktlinjerna i Fundamenta och den utvecklade strukturplanen för Nacka stad.

## **Välfärdsfastigheter**

En behovsbedömning för att täcka efterfrågan på välfärdsfastigheter är gjord inom arbetet med strukturplanen för Nacka stad och detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Inom det aktuella planområdet finns inga utpekade välfärdsfastigheter i dessa övergripande planer. De fåtal lägenheter som är en konsekvens av planen har i sig endast marginell påverkan på behovet av förskole- och skolplatser.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Exploatören ska erlägga exploateringsbidrag för utbyggnad av allmänna anläggningar inom Nacka stad samt bidrag för medfinansiering av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka.

Exploatören bekostar även all utbyggnad inom kvartersmark. Planförslaget innebär att en del av Nysätravägen övergår till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Eventuellt innebär bebyggelseförslaget att ledningar för vatten, avlopp och dagvatten behöver läggas om. Planens genomförande regleras i detalj i exploateringsavtalet.

## **Konsekvenser för barn**

Bebyggelseförslaget innebär en mer trafiksäker miljö vilket är positivt ur ett barnperspektiv och särskilt viktigt i och med närheten till skola och idrottsplats som är stora målpunkter för barn. Bebyggelseförslaget möjliggör en skyddad bostadsgård och en god miljö för barn.

## **Bilagor**

Bilaga 1 Missiv, inbjudan till samråd

Bilaga 2 Plankarta

Bilaga 3 Planbeskrivning

Andreas Totschnig

Enhetschef

Enheten för strategisk stadsutveckling

Sven Andersson

Översiktspolanerare

Enheten för strategisk stadsutveckling



**Inbjudan till samråd**  
2016-11-03

Dnr KFKS 2015/26-214  
Projekt 9248  
Standardförfarande, upprättad på  
planenheten i november 2016

Till berörda remissinstanser och  
fastighetsägare

## **Detaljplan för Gillevägen-Planiavägen i Sickla, på västra Sicklaön, Nacka kommun**

Ett förslag till detaljplan har upprättats för Gillevägen-Planiavägen. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för nya bostäder, cirka 18 lägenheter och lokaler för service i enlighet med översiksplanens intentioner om en förtätning på västra Sicklaön. Planförslaget innebär att befintlig byggnad rivas och att ett nytt flerbostadshus i högst fem våningar uppförs. Planen reglerar markanvändningen bostäder i kombination med centrumändamål i bottenvåningen mot Nackanäsvägen/Gillevägen och delvis Nysätravägen. Planförslaget innebär också att en del av Nysätravägen övergår till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Planområdet är beläget vid korsningen Gillevägen-Planiavägen-Nysätravägen i Sickla. På fastigheten Sicklaön 276:1 (ägs av Onzo AB) finns idag en byggnad som inrymmer cateringverksamhet, en bostadslägenhet och parkering. Planområdet ligger nära service, skolor och natur och omfattas inte av några riksintressen. Fastigheten omfattas av strandskydd som återinträder vid ny detaljplan och därför behöver upphävas innan planen kan antas. Kommunens bedömning är att planförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

### **Samråd**

Planchefen har beslutat att sända rubricerat planförslag på samråd till berörda remissinstanser och sakrägare.

Under samrådstiden 3 november – 6 december 2016 kommer förslaget att vara uppsatt i Nacka Stadshus, utställningshallen, Granitvägen 15.

#### Utställningshallen är öppen:

Måndag: 7.30–19.00

Tisdag-torsdag: 7.30–17.00

Fredag: 7.30–16.30

Fredagen den 4 november har utställningshallen begränsad öppettid mellan 7.30-12.00.

Planförslaget finns även tillgängligt på biblioteket i Dieselverkstaden, Sickla, under de tider biblioteket har öppet.



Information om detaljplanen finns på [www.nacka.se/gillevagen-planiavagen](http://www.nacka.se/gillevagen-planiavagen).

## Välkommen till öppet hus!

Samrådsmöte i form av öppet hus kommer att hållas i Nacka stadshus, Granitvägen 15, onsdagen den 16 november 2016, kl. 17.30–19.30. Till stadshuset tar man sig enkelt med bil och från busshållplatserna vid Nacka Forum är det en kortare promenad.

## Synpunkter på förslaget

Synpunkter på planförslaget framförs skriftligt **senast den 6 december 2016** till:

Nacka kommun  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
Planenheten KFKS 2015/26-214  
131 81 Nacka

eller via e-post till [registrator.plan@nacka.se](mailto:registrator.plan@nacka.se), skriv KFKS 2015/26-214 i ämnesraden.  
OBS: Om en handling skickas via e-post behöver den inte samtidigt skickas på annat sätt.

Vänligen texta namn- och adressuppgifter!

Eventuella frågor om planförslaget kan ställas till:

Love Edénborg, planarkitekt, telefon 070-431 79 16, epost [love.edenborg@nacka.se](mailto:love.edenborg@nacka.se)  
Gunilla Stålfelt, exploateringsingenjör, telefon 070-556 3710, epost [gunilla.stalfelt@nacka.se](mailto:gunilla.stalfelt@nacka.se)

## Planarbetets bedrivande

Kommunens bedömning är att standardförfarandet enligt PBL 5 kap 6 § kan tillämpas eftersom planförslaget:

- är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande
- inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse
- inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

Planenheten

Love Edénborg  
Planarkitekt

## PLANBESTÄMMELSER

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

### Gränser

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- - - Egenskapsgräns

### Användning av allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap (PBL 4 kap 5 § punkt 2)

**GATA** Gata

### Användning av kvartersmark (PBL 4 kap 5 § punkt 3)

- |   |   |
|---|---|
| B | Bostäder<br>Centrum. Lokal ska finnas i gatuplan mot Gillevägen-Nackanäsvägen |
| C |   |

### Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Största sammanlagda exploatering är 2500 kvadratmeter bruttoarea (PBL 4 kap 11 § punkt 1)

0,0 Högsta nockhöjd i meter för komplementbyggnad ovanpå bostadsgård (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

+0,0 Högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

f Byggnaden ska ha våningshöga fönster och en fasadgestaltung huvudsakligen i enlighet med sida 10 i gestaltningsprogrammet. Takvåning och bottenvåning ska delvis vara indragna från byggnadens övriga fasadliv i enlighet med sektionerna i gestaltningsprogrammet, sida 10. Takvåningen ska vara indragen minst 1 meter från byggnadens norra fasadliv. Utskjutande balkonger och terrasser ska i huvudsak utformas i enlighet med illustration på sida 5 i gestaltningsprogrammet. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

b Bostadsgårdens terrassbjälklag (underbyggt med garage) ska vara planterbart (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

In-/utfart och angöringsplats till fastigheten Sicklaön 276:1 ska anordnas från Nysätravägen (PBL 4 kap 10 § och 13 §)

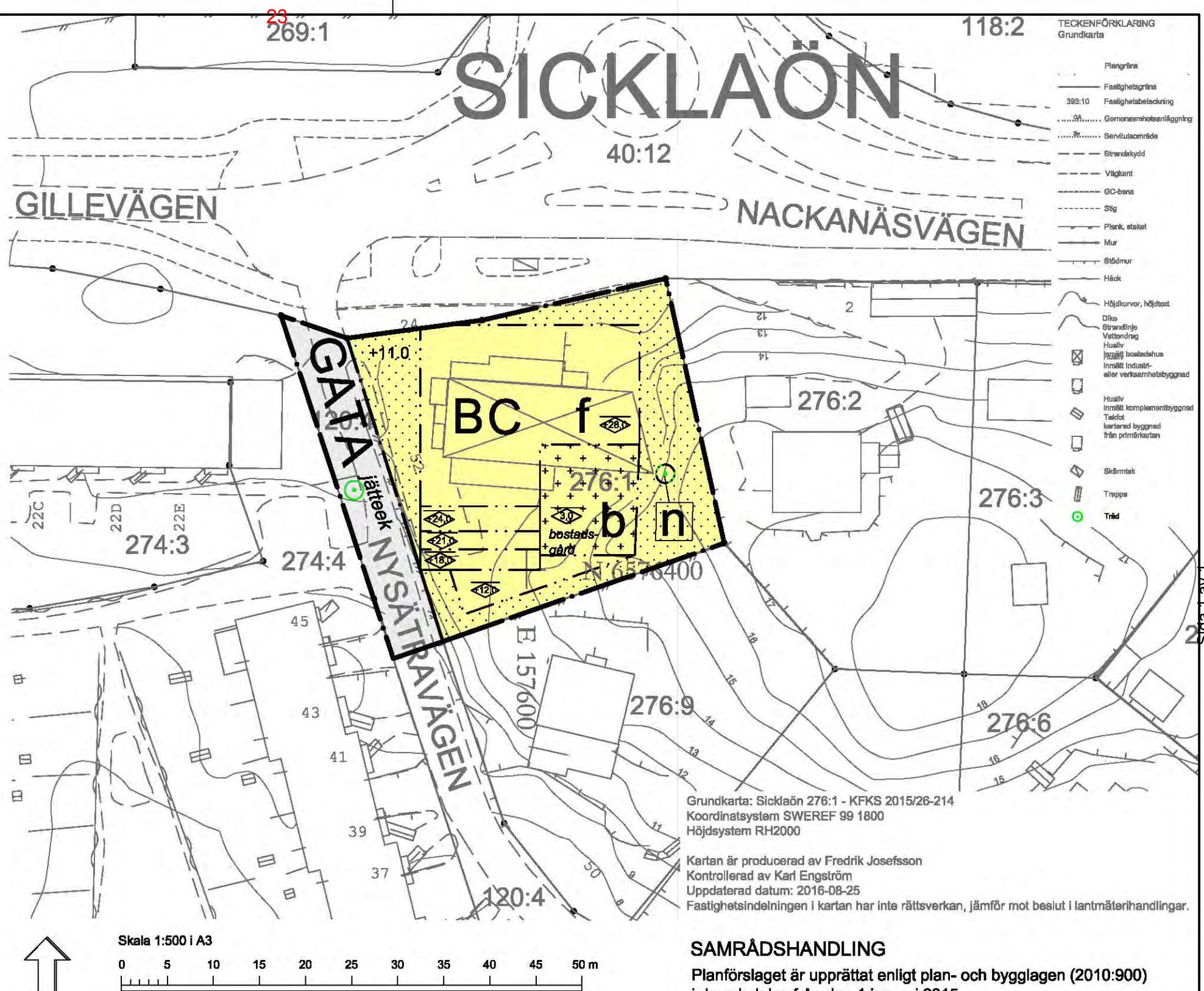
n Träd ska bevaras. Trädets rotssystem, stam och grenverk ska skyddas från skador i byggskedet. Efter lovprövning kan träd som utgör risk för liv, egendom eller spridning av epidemisk trädsjukdom få fällas. Nedtaget träd ska ersättas med likvärdigt träd inom fastigheten. Se även administrativ bestämmelse om ändrad lovplikt (PBL 4 kap 10 § och 13 §)

+0,0 Föreskriven marknivå i meter ovan angivet nollplan (PBL 4 kap 10 §)

Bostäderna ska utformas så att:  
 - Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 55 dBA ekivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt att minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 55 dBA dynsekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad nattetid (frifältsvärden)

- Bostäder om högst 35 m<sup>2</sup> får högst 60 dBA dynsekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid fasad

- Ljudnivå på minst en uteplats (per enskild bostad eller gemensam) inte överskrider 50 dBA dynsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06.00-22.00 (PBL 4 kap 12 § och 14 § punkt 4-5)





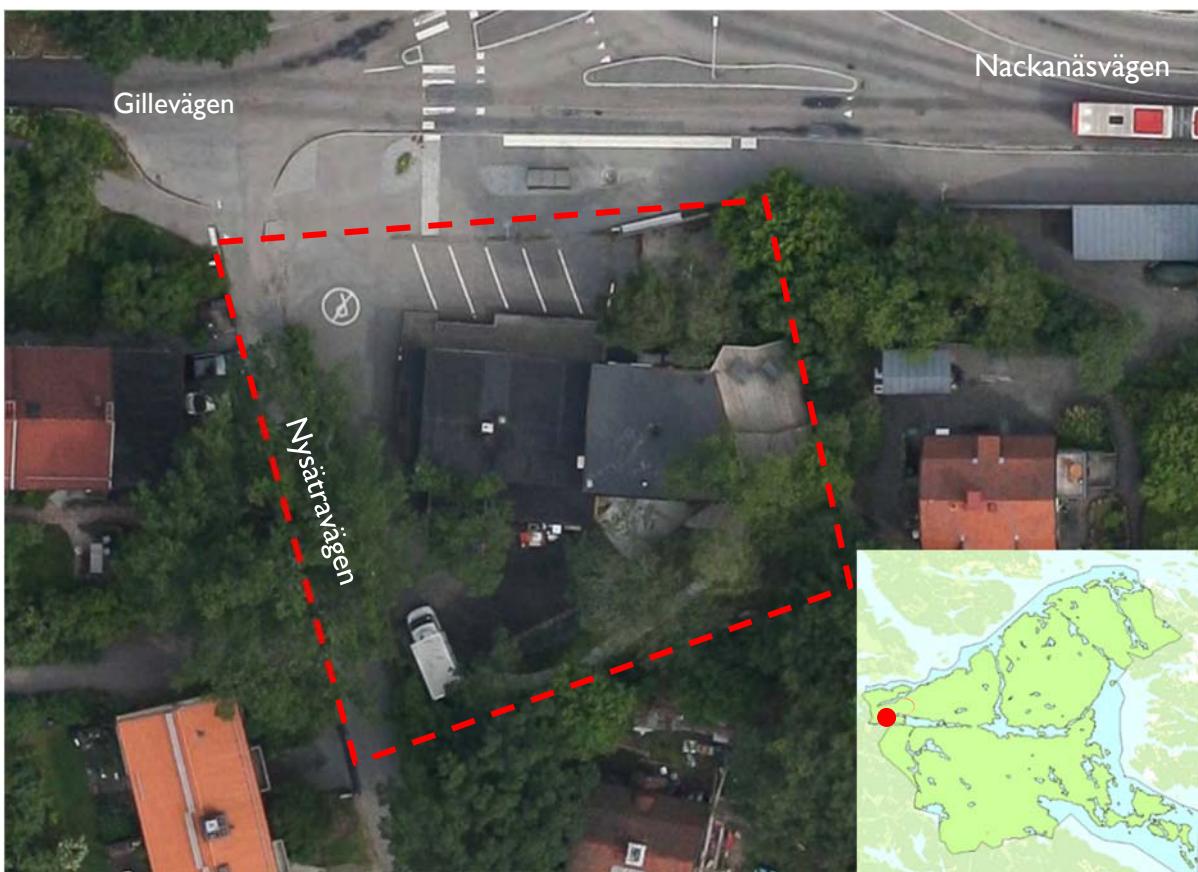
Planbeskrivning  
SAMRÅDSHANDLING  
Upprättad november 2016  
Standardförfarande

Dnr: KFKS 2015/26-214  
Projekt: 9248

Nacka stad  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## Gillevägen-Planiavägen (Sickla)

Detaljplan för Gillevägen-Planiavägen, fastighet Sicklaön 276:1, Gillevägen 24,  
i kommundelen Sicklaön, Nacka kommun.



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

## Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra för nya bostäder och lokaler för service i enlighet med översiksplanens intentioner om förtäring på västra Sicklaön och med hänsyn till befintlig bebyggelse.

## Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsen antog start-PM 2015-08-11 § 125. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från 2015-01-01.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltningsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Trafikbullerutredning
- Dagvattenutredning
- Övergripande naturvärdesinventering (träd)

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 3
2. Förutsättningar	s. 4
3. Planförslaget	s.13
4. Konsekvenser av planen	s. 25
5. Så genomförs planen	s. 29
6. Medverkande i planarbetet	s. 31

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

Nacka stad kallas det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. Planområdet, cirka 1000 kvadratmeter, utgörs av fastigheterna Sicklaön 276:1 (ägs av Onzo AB) och Sicklaön 120:4 (ägs av Nysätra Villaägareförening) och ligger vid korsningen Gillevägen-Planiavägen-Nysätravägen i Sickla. På fastigheten finns idag ett 2-planshus i souterräng som inrymmer cateringverksamhet, en bostadslägenhet och cirka ett tiotal parkeringsplatser. Planområdet ligger nära service, skolor och natur och omfattas inte av några riksintressen. Fastigheten omfattas av strandskydd som återinträder vid ny detaljplan och därför behöver upphävas.

Planförslaget innebär att befintlig byggnad rivas och att ett nytt flerbostadshus i maximalt fem våningar uppförs med lokaler i bottenvåning ut mot gatorna Nackanäsvägen/Gillevägen och en del av Nysätravägen. Planen reglerar markanvändningen bostäder i kombination med centrumändamål, exempelvis butik, service, kontor, föreningslokal, gym, café, i bottenvåningen mot gatan. Den sammanlagda exploateringen som möjliggörs i planen är 2500 kvadratmeter bruttoarea vilket kan ge cirka 18 lägenheter. Lägenhetsstorlekar, antalet lägenheter och lokaler regleras inte i planen utan är flexibelt inom byggrätten, men begränsas av bullerkav och krav på parkeringstal. Byggnaden föreslås vara L-formad och har placerats utefter stråket längs med Nackanäsvägen-Gillevägens riktning. Byggnaden har också placerats i förhållande till omgivande bebyggelses placering samt utblicksmöjligheter för intilliggande bostadshus.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. Att förtäta i ett redan utbyggt område innebär ett mer begränsat fotavtryck, en effektiv markanvändning och en god hushållning av naturresurser. Planförslaget innebär dock att några uppväxna lövträd behöver tas ned. Planförslaget innebär också utmaningar för att kunna hantera dagvatten lokalt inom fastigheten.

Exploatören ska erlägga exploateringsbidrag för utbyggnad av allmänna anläggningar inom Nacka stad samt bidrag för medfinansiering av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka.

Planförslaget innebär att en del av Nysätravägen övergår till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

### Målområden 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 att underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

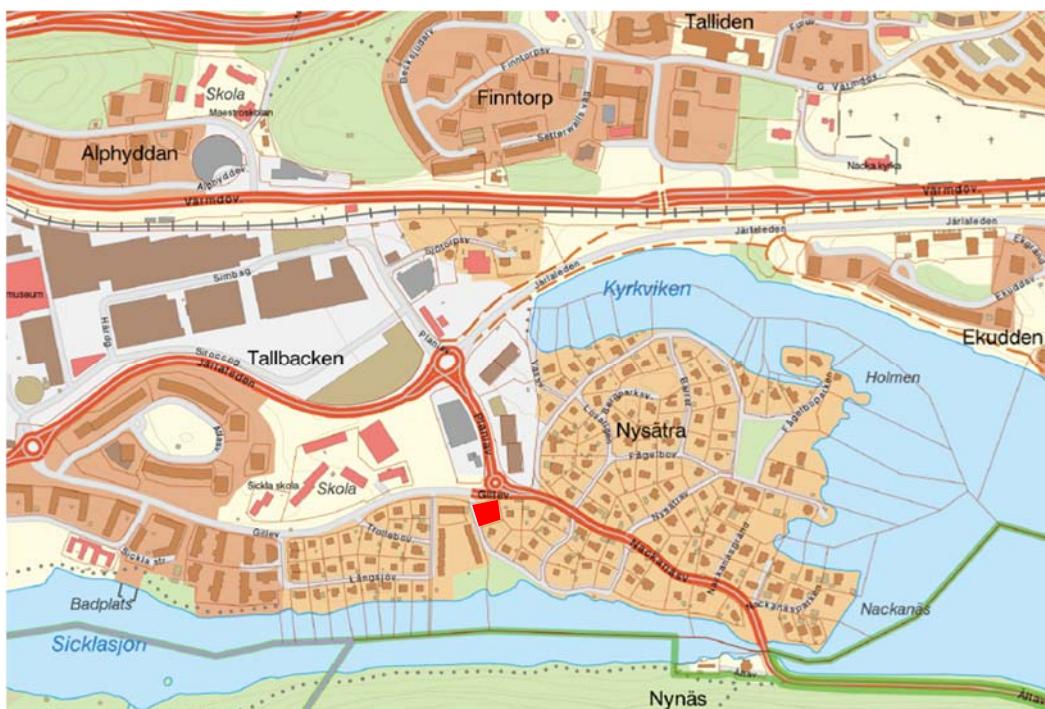
Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas, eftersom att detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller utbyggnadsfasen. För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade:

- **Hållbart resande.** Idag är angöring och parkering till och från den aktuella fastigheten problematiskt ur säkerhetssynpunkt.
- **Dagvatten som renas och infiltreras.** Dagvattensituationen i området är problematisk med en känslig dagvattenrecipient i form av Sicklasjön samt överbelastade dagvattenledningar, varför dagvattenfrågorna ses som prioriterade.
- **En god ljudmiljö.** Tomtens utformning gör att möjligheterna till en tyst sida är en utmaning.

## 2. Förutsättningar

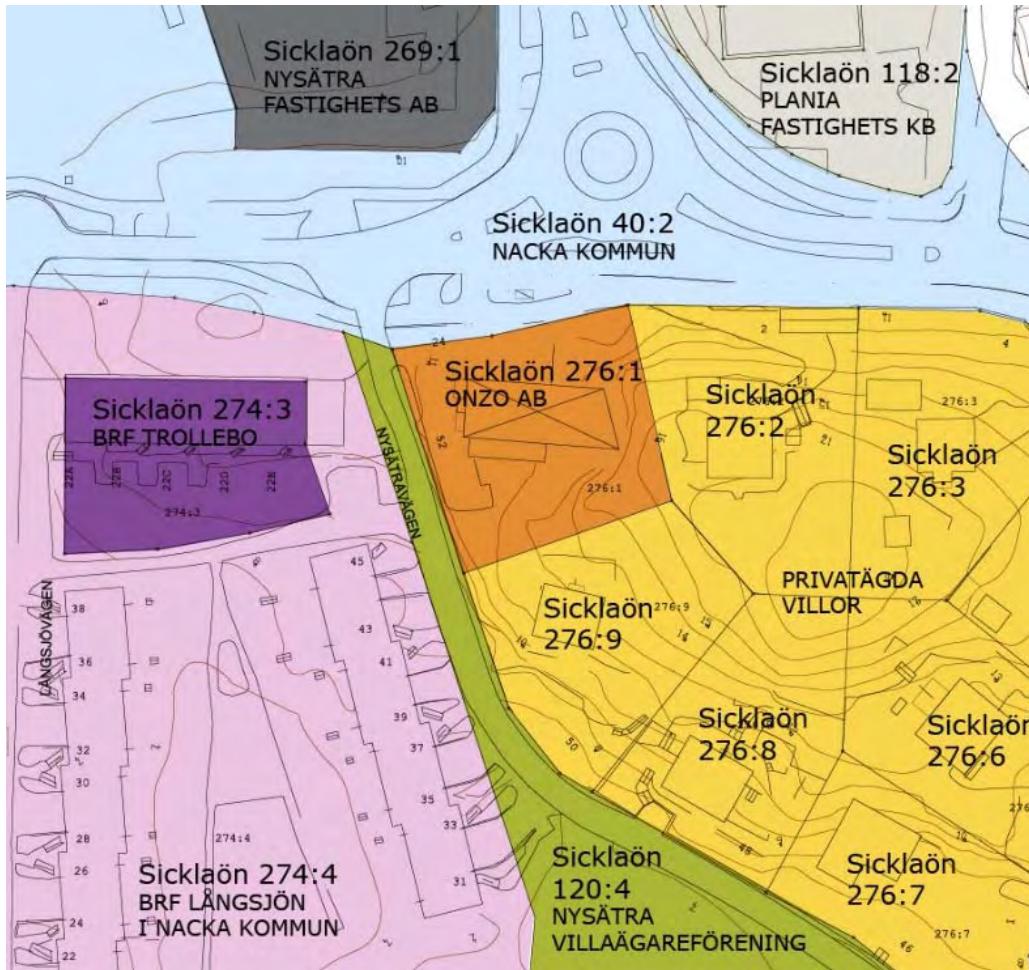
### Läge, areal & markägoförhållanden

Planområdet utgörs av fastigheterna Sicklaön 276:1, som ägs av Onzo AB och Sicklaön 120:4, som ägs av Nysätra villaägareförening. Planområdet, omfattande cirka 1000 kvadratmeter, ligger vid korsningen Gillevägen-Planiavägen-Nysätravägen med adresserna Gillevägen 24 och Nysätravägen 52. På fastigheten finns idag ett 2-planshus i souterräng som inrymmer cateringverksamhet, en bostadslägenhet och cirka tio parkeringsplatser.



Översikt över detaljplanens läge (röd markering).

Fastigheten Sicklaön 276:1 bildades 1923 tillsammans med övriga villatomter i Nysätra genom en så kallad avsöndring från fastigheten Sicklaön 120:4. Nysätra villaägareförening äger och förvaltar sedan dess kvarvarande delar av fastigheten omfattande gator och parker i området (bland annat angränsande Nysätravägen). Kommunen ansvarar genom avtal med villaägareföreningen för skötseln av gatorna och kommunalt VA-nät finns utbyggt i området. Gemensamhetsanläggning har inte bildats. Nysätra villaägareförening är en ekonomisk förening och medlemskap är frivilligt för de boende i området.



Markägoförhållanden i området.

### Översiktlig planering

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 ska det vara attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Detaljplaneförslaget bedöms vara förenligt med intentionerna i Nackas översiktsplan 2012. I översiktsplanen ingår fastigheten i området Trollebo-Nysätra som pekas ut som en gles blandad bebyggelse med delar som är av lokalt intresse för kulturmiljövården.

Översiktsplanen anger vidare att området omfattar småhusbebyggelse från 1900-talets första hälft och att områdets karaktär och skala bör behållas. Ingen ny bebyggelse av betydelse planeras men vissa kompletteringar kan vara aktuella. Inrikningen för ny bebyggelse i dessa områden anges vidare vara en exploateringsgrad mellan 0,1 (mycket gles småhusbebyggelse) till 0,5 (tät radhusbebyggelse eller låga flerbostadshus) och en bebyggelsehöjd på maximalt två våningar, men att enstaka högre hus kan vara möjliga i vissa lägen.

Fastigheten ligger precis i gränsen för vad översiksplanen pekar ut som tät stadsbebyggelse och där en avsevärt högre exploateringsgrad och högre bebyggelsehöjd kan prövas.

### Detaljplaner

Gällande plan för fastigheten 276:1 är byggnadsplan 17, som vann laga kraft 1939.

Föreskriven användning i planen är A, kvartersmark avsedd för öppet byggnadssätt i två våningar för affärs- och bostadsändamål. Enligt gällande plan får bebyggelsen högst vara 7,5 meter hög och inte innehålla fler än två lägenheter. Delar av fastigheten får inte bebyggas (prickmark) och ett område söder om byggrätten får endast bebyggas med uthus och dyligt (korsmark).



Gällande plan - byggnadsplan 17.

### Angränsande planer/projekt

Direkt norr om fastigheten pågår ett planprogramarbete för Planiaområdet (programmet antogs av kommunstyrelsen den 24 oktober 2016). Detaljplaneprogrammet för Planiaområdet ska ses som en del i att omvandla västra Sicklaön till en mer sammanhållen och tätare stad. I programmet redovisas förslag till ny bebyggelse och principer för denna i relation till befintliga förhållanden. Bland annat föreslås ny bebyggelse på det kuperade området mellan Finntorp och Alphyddan, området närmast norr om Värmdövägen, i kilen mellan Kyrkviken och Värmdövägen samt i anslutning till Sickla skola och den nya sporthallen samt öster om Planiavägen vid Kyrkviken.

De nya kvarteren som föreslås mittemot fastigheten Sicklaön 276:1 föreslås uppföras i cirka 4-7 våningar med service och handel i bottenvåningarna utmed Planiavägen och Gillevägen.

I planprogrammet ingår att se över Gillevägen och dess framtida funktion i gatunätet. Enligt planprogrammet föreslås Gillevägen förbli en uppsamlingsgata som är stängd för genomfartstrafik av personbilar. Uppsamlingsgator ska fungera uppsamlande för alla trafikslag. Det innebär att oskyddade trafikanter ska kunna färdas trafiksäkert inom vägnätet. Gatan föreslås ingå i kommande detaljplanering för området. Syftet är att uppnå en bättre standard för cykeltrafik eftersom sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk.

I samband med kommande detaljplanearbeten för Sickla skola samt Gillevägen-Atlasvägen kommer gatans utformning att detaljstuderas.



Programmets skiss för möjlig placering av gata och bebyggelse i angränsning till planområdet. Siffrorna anger antal möjliga våningar.

### Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Detaljplanen omfattas inte av några riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken.

Dagvatten från aktuellt område antas i dag avrinna diffust mot Sicklasjön som i sin tur mynnar i Strömmen. Sicklasjön är idag klassad som en preliminär vattenförekomst enligt Vatteninformationssystem i Sverige (VISS).

Enligt VISS är Sicklasjöns ekologiska status måttlig. Sicklasjön uppnår ej god kemisk status på grund av problematik med bromerade antracen, bromerad difenyleter, bly och blyföreningar, kadmium och kadmiumföreningar, kvicksilver och kvicksilverföreningar. Vattenförekomsten Strömmen har i sin tur en otillfredsställande ekologisk status och den uppnår ej god kemisk status. Genom Vattendirektivet har förslag till Miljökvalitetsnorm (MKN) tagit fram. Sicklasjön ska ha god ekologisk status 2027, god kemisk ytvattenstatus (med undantag av bromerade difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar; med tidsfrist för antracen, kadmium och kadmiumföreningar samt bly och blyföreningar till 2027). Sicklasjön har problem med övergödning och miljögifter.

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har under 2015 utfört prognoser (haltberäkningar av partiklar) för luftkvaliteten i Nacka. Av prognoserna framgår att samtliga MKN för luft kommer att klaras inom hela kommunen där människor stadigvarande vistas.

### Strandskydd

Planområdet ligger huvudsakligen inom strandskyddat område som är upphävt men som automatiskt återinträder när en detaljplan ersätts med en ny detaljplan. Strandskyddet gäller 100 meter på land och 100 meter ut i vattnet. En process att upphäva strandskyddet inom planområdet startas i och med planarbetet. Strandskyddet föreslås upphävas inom hela detaljplaneområdet. Se motivering under rubriken ”Konsekvenser av planen”.

### Området idag

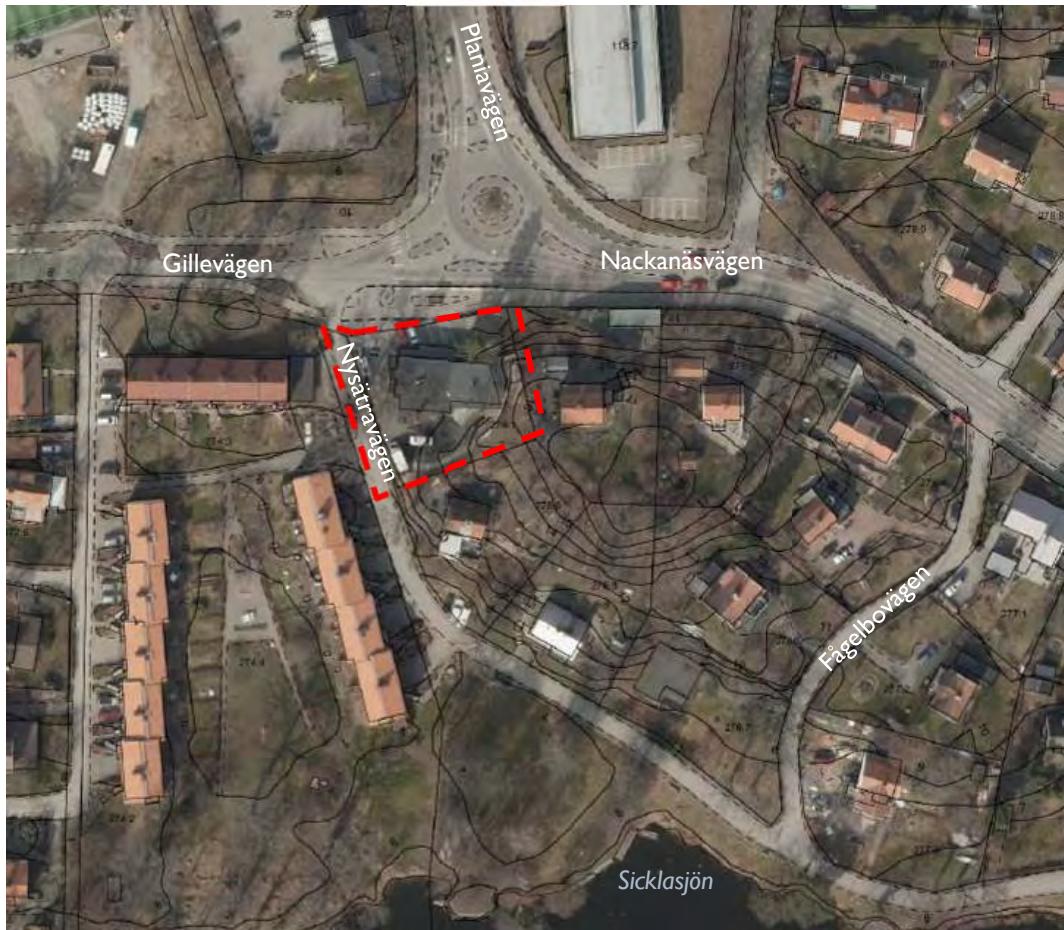
#### Bebyggnelse och stadsbild

Den befintliga byggnaden inom planområdet är byggd på 1930-talet av Nacka Konsumtionsförening och användes länge som livsmedelsbutik. Byggnaden är ombyggd i flera omgångar och det kulturhistoriska värdet bedöms därför vara lågt.



Flygbild mot söder över den aktuella fastigheten.

Öster och söderut om fastigheten ligger friliggande villor från främst 1910- och 1920-talen. Husen är byggda i souterräng, har höga brutna tak och fasader i ljus puts och/eller träpanel. Västerut, på andra sidan om Nysätravägen, ligger ett radhusområde, ritat av Backström och Reinius, från 1940-talet i ljusgul puts. Radhusområdet är klassat som kulturmiljö av lokalt intresse i kommunens kulturmiljöprogram.



Detaljplanens läge, på ortofoto (2015).

Längs Planiavägen i nordöst, finns flera byggnader för kontor och verksamheter.

Planiavägen 30 är också ritat av Backström och Reinius. Norrut finns även Sickla skola och idrottsplats. Området kring Sickla skola och Planiavägen planeras att omvandlas och kompletteras med ny bebyggelse, (för ytterligare information se planprogrammet för Sickla-Planiaområdet).



Fotot till vänster: Radhusområdet väster om fastigheten (vy mot söder). Fotot till höger: Den befintliga byggnadens exponerade läge.

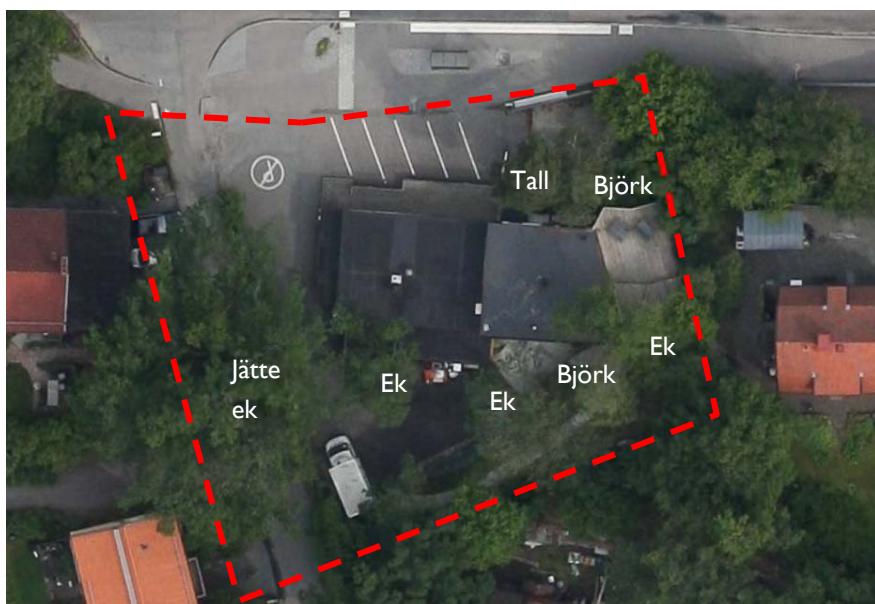
Den aktuella fastigheten har sitt läge i gränszonen mellan Nysätras småskaliga villabebyggelse och Sickla/Planias storskaliga verksamhets- och handelsområde. Planområdets läge i fonden av Planiavägen, vid vy söderut, är välexponerat och synligt på håll. Vid färd till och från Älta och norrut kan den även ses som en port till Nackas centrala delar, med en tät bebyggelse med olika funktioner som hänger ihop ända fram till kommungränsen mot Stockholm, och som står i kraftig kontrast mot lugnet i Nackareservatet.

### Mark och vegetation

Huvuddelen av fastigheten är hårdgjord eller bebyggd, men naturmark finns i form av en backe med lövträd öster och delvis söder om byggnaden. Utmed delar av fastighetsgränsen mot Nysätravägen löper en befintlig vacker stenmur av okänd ålder.

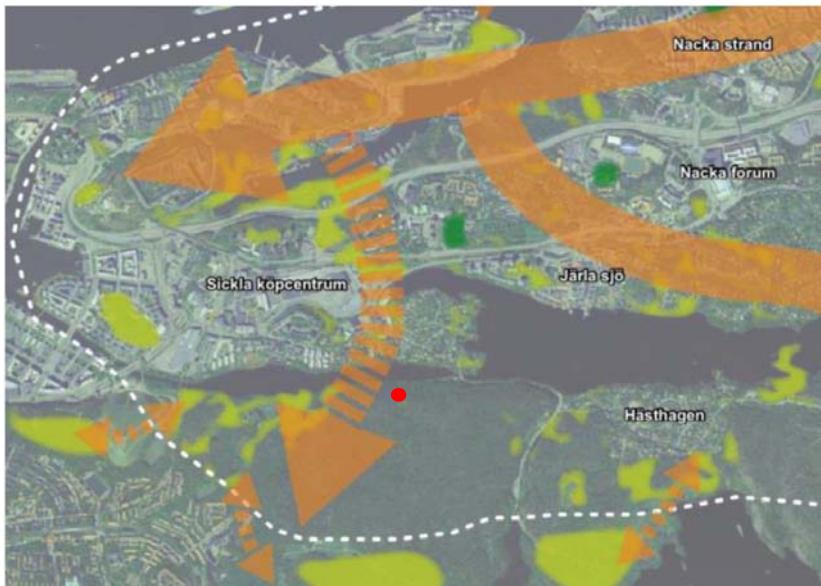
Framför den befintliga byggnaden, utmed Gillevägen-Nackanäsvägen står en stor tall (omkring 120 år gammal) samt en uppvuxen björk med begynnande pansarbark. Bakom den östra delen av byggnaden i en liten trädgård finns två uppvuxna ekar och en björk. Bakom den västra delen av den befintliga byggnaden står i direkt anslutning till en förrådsbyggnad, en gammal avbruten ek.

På Nysätravägen, inom planområdet, finns en så kallad jätteek som innehåller både håligheter samt död ved. Länsstyrelsen har pekat ut eken som ett värdefullt träd (*Särskilt skyddsvärda träd i Stockholms län*, rapport 2016:7).



Översikt befintliga träd inom planområdet. Illustration: Sweco

Detaljplaneområdet ingår i en utpekad nord-sydgående spridningsväg mellan ädellövsmiljöer.



Spridningsvägar mellan ädellövsmiljöer i Nacka (den röda pricken visar ungefärligt läge för detaljplaneområdet). Källa: Ekologigruppen 2014

I samband med detaljplanearbetet har en översiktlig naturvärdesinventering och bedömning utförts (Sweco 2016-01-22). Vid en exploatering av området är det viktigt att jätteeken vid Nysätravägen skyddas och bevaras. Den avbrutna eken bakom huset kan med sina hålligheter utgöra boplats och gömställen för olika djur och har därför ett bevarandevärde. Även de andra ekarna i området bör om möjligt bevaras eftersom de utgör viktiga efterföljare i området.

### Service

På nära avstånd, inom gångavstånd, nås skolor, service, kultur och kommunikationer. Tunnelbanestation kommer i framtiden att finnas inom gångavstånd, vid Sickla köpkvarter.

### Friytor och lek

På nära avstånd finns flera stora rekreationsområden såsom Sicklasjön, Kyrkviken och Nackareservatet. I närbelägna Sickla strand finns en större lekplats och en badplats.

### Gator och trafik

Planiavägen/Ältavägen är länsväg 260 med cirka 11 500 fordon per dygn som Trafikverket är väghållare för. Det finns busshållplatser i direkt anslutning till fastigheten.

Gillevägen, den anslutande vägen till fastighetens gräns i norr, är en lugnare uppsamlingsgata med cirka 3500 passerande fordon per dygn. Gillevägen är i sin östra ände, strax nordväst om fastigheten, avstängd för personbilstrafik genom spårviddhinder, så att endast buss kan passera.

Nysätravägen är en lugn villagata som används till angöring av kringliggande fastigheter och som ägs av Nysätra villaägareförening men sköts av kommunen. Nysätravägens vägområde

utmed aktuell fastighet är cirka 5,5 meter brett och bitvis smalare, cirka 3,5 meter på grund av en jätteek som står utmed Nysätravägen samt befintlig mur.

Utmed Gillevägen-Nackanäsvägen finns ett utpekat regionalt cykelstråk (cykelpendling mellan Älta, Tyresö och Stockholm stad) och Trafikverket planerar eventuellt att höja standarden på cykelbanan som idag har varierad standard. Cykelbanan finns på den södra sidan om gatan och angränsar till fastigheten. Uppskattningsvis cirka 180 cyklister passerar Gillevägen per timme (enligt manuell räkning av Ramböll i juni 2016).

Angöring till och från fastigheten är idag problematisk. Bilar som parkeras på fastigheten backar ut över cykelbanan och delar av busshållplatsen.



Fotot till vänster: Situationen idag med backande bilar mot busshållplats och korsande cykelbana.

Fotot till höger: Den smala passagen på Nysätravägen, mellan fastighetsgränsen och den stora eken.

### Teknisk försörjning

Fastigheten ingår och är ansluten till kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillovatten. Vatten ansluts från ledningar i Gillevägen, avloppet är kopplat till anslutningspunkt i Nysätravägen.

Dagvatten omhändertas idag lokalt på fastigheten via stenkista, ingen servis finns till det allmänna dagvattennätet, vilket tyder på att vatten idag perkolerar ut från kistan. I övrigt avrinner dagvatten diffus inom fastigheten och sannolikt avrinner en stor mängd åt väst då merparten av de hårdgjorda ytorna lutar ned mot angränsande Nysätravägen.

Dagvatten från aktuellt område antas i dag avrinna diffus mot Sicklasjön som i sin tur mynnar i Strömmen. Dagvattensituationen i omgivningen är problematisk med en känslig dagvattenrecipient i form av Sicklasjön och Strömmen samt överbelastade kommunala dagvattenledningar.

Den befintliga byggnaden på fastigheten värmes idag upp med oljepanna.

Idag hämtas avfallskärl med sopbil (mat- respektive restavfall).

### 3. Planförslaget

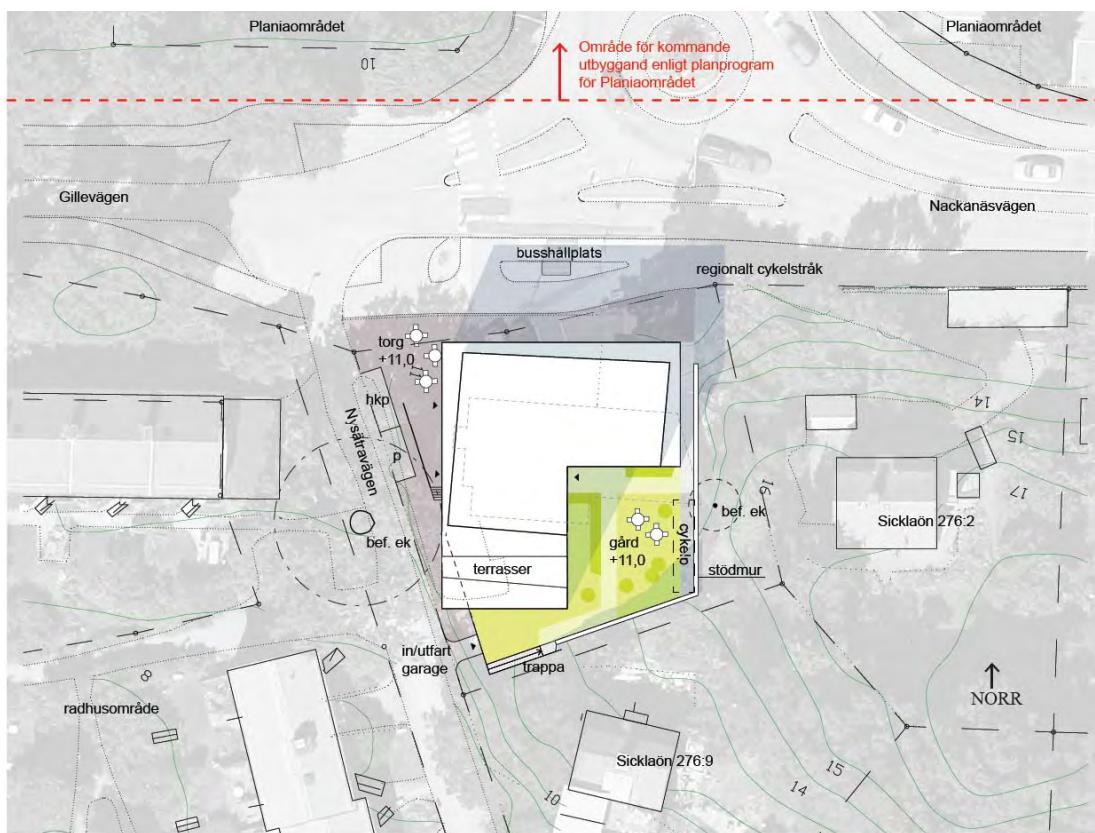
#### Nya byggnader

Planförslaget innebär att befintlig byggnad rivas och att ett nytt flerbostadshus uppförs med lokaler i bottenvåning ut mot gatorna Nackanäsvägen/Gillevägen och en del av Nysätravägen. Planen reglerar markanvändningen bostäder (B) i kombination med centrumändamål (C) i bottenvåningen mot gatan. Inom användningsbestämmelsen centrum möjliggörs exempelvis butik, service, kontor, föreningslokal, gym och café.

Den sammanlagda exploateringen som möjliggörs i planen är 2500 kvadratmeter bruttoarea. Detta innebär att cirka 18 bostadslägenheter och en verksamhetslokal möjliggörs.

Lägenhetsstorlekar, antalet lägenheter och lokaler regleras inte i planen utan är flexibelt inom byggrätten, men begränsas av bullerkvav och krav på parkeringstal. Föreslagen preliminär lägenhetsfördelning är enligt tabellen till höger:

Lägenhetstyp:	Antal:
5:or	4 st
4:or	1 st
3:or	6 st
2:or	4 st
1:or	3 st
Lokaler	1 st



Situationsplan, Illustration: Liljewall arkitekter.

Planen möjliggör en byggnad med en högsta nockhöjd om +28 meter ovan angivet nollplan vilket innebär att maximalt fem våningar kan uppföras, varav den översta våningen ska vara indragen.



Byggnaden föreslås vara L-formad och placeras utefter stråket längs med Nackanäsvägen-Gillevägens riktning. Placeringen av byggnaden förhåller sig till omgivande bebyggelses placering samt intilliggande bostäders utblicksmöjligheter. Fasaden är indragen framför gaveln på bostadshuset inom Sicklaön 276:2 (angränsande fastighet i öster) för att begränsa störande insyn. Mot angränsande fastigheter i söder och öst finns en bebyggelsefri zon (prickmark – marken får inte förses med byggnad).

Inga viktiga siktlinjer bryts sett från ögonhöjd från omkringliggande gator. Byggnaden är placerad med hänsyn till radhusområdet genom dels att byggnadens liv är indraget från Nysätravägen, dels genom terrassering mot söder (se vidare nedan angående byggnadsvolyms).



Perspektivbild över byggnaden, sedd från Gillevägen. Illustration: Liljewall arkitekter.

Byggnadsdelen mot Nysätravägens gavel trappas ner mot söder genom terrasser till bostäderna. Den föreslagna byggnadsvolymen bygger på en idé om att skapa en ”mellanskala” mellan den befintliga villabebyggelsen och den kommande högre och tätare stadsbebyggelsen inom Planiaområdet. Byggnaden reser sig som ett tydligt motiv mot gatans mer storskaliga miljö i norr och trappas ner mot den grönskande och småskaliga miljön i söder. Byggnadens terrassering i söder regleras genom bestämmelser om högsta nockhöjd på plankartan.



Perspektivbild, vy mot söder från Planiavägen. Illustration: Liljewall arkitekter.



Byggnadens volym och relation till omgivande bebyggelse, villaområdet och planerad bebyggelse i Planiaområdet.



Perspektivbild byggnaden och bostadsgården, vy mot nordväst. Illustration: Liljewall arkitekter

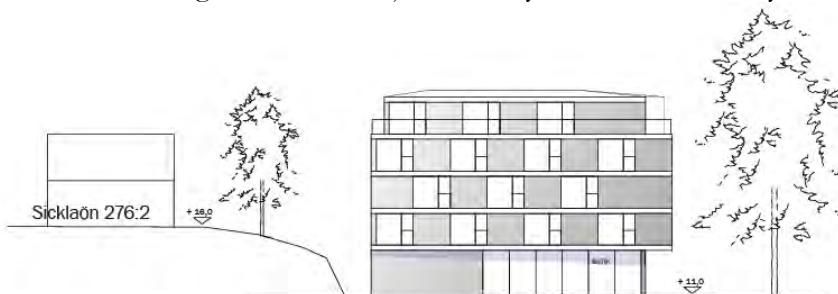
Den föreslagna byggnadens placering möjliggör för ett möblerbart litet torg/platsbildning mot korsningen Nysätravägen-Gillevägen. Entrén till bostäderna finns mot Nysätravägen. Separat besöksentré till lokalen anordnas på byggnadens norra fasad.

Byggnadsvolymen föreslås indelad i tre horisontella delar: en bottenvåning, tre bostadsvåningar och en takvåning. Tak- och bottenvåning ska vara något indragna för att förtydliga dessa våningar vilket också bidrar till att ge volymen ett lätt intryck och en småskalighet. Det finns därför en planbestämmelse (f) som reglerar att tak- och bottenvåning delvis ska vara indragna från byggnadens övriga fasadliv i enlighet med sektionerna i gestaltningsprogrammet, sida 10 och att den översta våningen ska vara indragen minst 1 meter från byggnadens norra fasadliv.

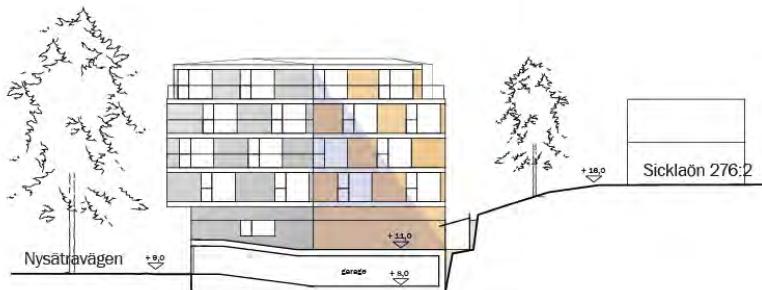
Byggnadens fasadgestaltning bör förstärka den horisontella riktningen med ett tema/mönster som löper runt hela byggnaden. Byggnadens fasader mot de omgivande gatorna föreslås bestå av våningshöga partier av plåtar i aluzink och fasaderna mot gården av trä eller trälaminat. Dessa tillsammans med våningshöga glaspartier varvas längs band av ljus slät puts där bjälklagen markeras i fasaden. Byggnadens bottenvåning glasas till stor del upp så att verksamhetslokalen annonseras. Takvånings fasadgestaltning särskiljer sig genom en huvudsakligen ljus putsad fasad som kontrasterar mot aluzinken. De föreslagna fasadmaterialen syftar till att bryta ner byggnadens skala och till att ge byggnadens arkitektur en god avvägning mellan variation och enhetlighet.

Fasadernas gestaltning regleras genom en planbestämmelse om att byggnaden ska ha våningshöga fönster och en fasadgestaltning i huvudsak enligt sida 10 i gestaltningsprogrammet. Utskjutande balkonger tillåts inte och indragna balkonger och terrasser ska utformas i enlighet med illustration på sida 5 i gestaltningsprogrammet.

Den nya byggnaden föreslås förhålla sig gestaltningsmässigt till den befintliga miljön genom att kontrastera mot äldre tiders tidstypiska bebyggelse i kombination med att byggnaden anpassar sig både till befintliga och framtidiga byggnader genom sin volym och placering. Byggnadens gestaltning inspireras samtidigt av kvaliteten i de angränsande villorna och radhusområdet genom enkla linjer och volymer samt obrutna ytor.



Sektion/fasaddelevation mot norr. Illustration: Liljewall arkitekter



Sektion/Fasadelevation mot söder. Illustration: Liljewall arkitekter.

### Mark och växtlighet

Marken inom fastigheten kommer till stor del att schaktas ur för det underjordiska parkeringsgaraget. Garagets utbredning begränsas genom planbestämmelse för den sammanlagda exploateringens omfattning, i kvadratmeter bruttoarea.

Byggnad och mark inom fastigheten ska anpassas till omgivande gators höjd (se markens höjdsättning på situationsplanen ovan). För torgytan finns därför en plushöjd på plankartan. Nysätravägen sluttar mot söder och höjdskillnaden nyttjas till in-/utfart till parkeringsgaraget (se även sektionerna ovan).

Längs med den östra delen av fastigheten sparas en större sammanhängande del av den befintliga trädbevuxna slutningen, denna del utgörs av byggnadsförbud på plankartan (prickmark - marken inte får förses med byggnad). Eken som finns här bedöms vara möjlig att spara och markeras på plankartan genom en bestämmelse om att trädet ska bevaras (n). Trädet ska skyddas i byggskedet och får endast efter lovprövning fällas om det utgör risk för liv, egendom eller spridning av epidemisk trädsjukdom. Utökad lovplikt gäller också för alla större ädellövträd som finns inom prickmark (träd med en stamdiameter om 0,15 meter eller större, mätt 1,3 meter ovan mark). Jätteken på Nysätravägen kommer att kunna bevaras genom att krona och rötter beskärs av sakkunnig (eken är även sedan tidigare beskuren). En bit av Nysätravägen, inklusive jätteken kommer att övergå till kommunägd mark. Avverkade träd ska som kompensation läggas ut i närområdet som faunadepåer och eventuell återplantering på fastigheten bör främst utgöras av ädellövträd.

Bostadsgårdens schaktslänt föreslås hanteras med vackra stödmurar eller terrasseringar (sten från befintlig stenmur längs Nysätravägen kan återanvändas). Nya stödmurar kan gärna utföras med inspiration från befintliga stödmurar i omgivningen. Utmed schaktslänten kan även en komplementbyggnad och cykelparkering med skärmvägg placeras (på korsprickad mark). Komplementbyggnader och skärmvägg regleras genom hösta nockhöjd om 3 meter ovanpå bostadsgård och med en högsta sammanlagda byggnadsarea om 20 kvadratmeter.

Bostadsgården liksom terrasserna kommer kunna ge plats åt grönska, detta möjliggörs i planen genom att bostadsgården har en planbestämmelse om att terrassbjälklaget ska vara planterbart.

## Lek och utevistelse

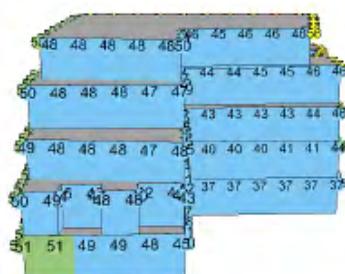
Den föreslagna L-formade byggnaden innebär att en skyddad bostadsgård kan anläggas med söderläge och tyst sida. Lek för de mindre barnen möjliggörs på bostadsgården och större lek- och rekreativmöjligheter finns i närområdet. Bostadsgården kan angöras från Nysätravägen via trappa eller tillgängligt med hiss från trapphuset samt tillgängligt norrifrån, från Gillevägen.

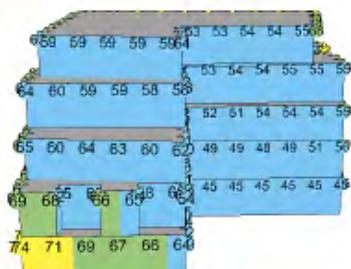
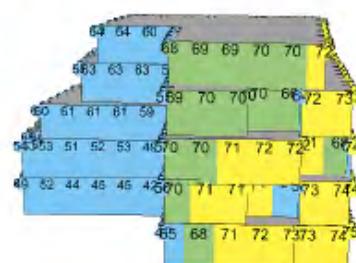
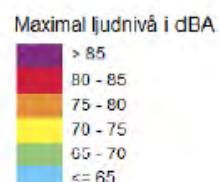
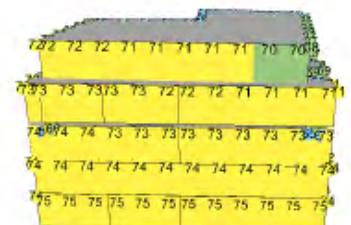
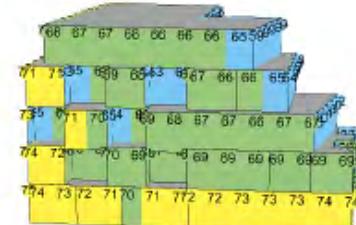
## Buller

Structor Akustik har på uppdrag av Nacka kommun utrett påverkan av omgivningsbuller för det planerade flerbostadshuset. Byggnaden exponeras främst för buller från omgivande vägar. En planbestämmelse finns därfor som innebär att 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 dygnsekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad nattetid (frifältsvärden).
- Bostäder om högst 35 m<sup>2</sup> får högst 60 dBA dygnsekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid fasad.
- Ljudnivån på minst en uteplats (per enskild bostad eller gemensam) inte överskrider 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06.00-22.00.

Söder

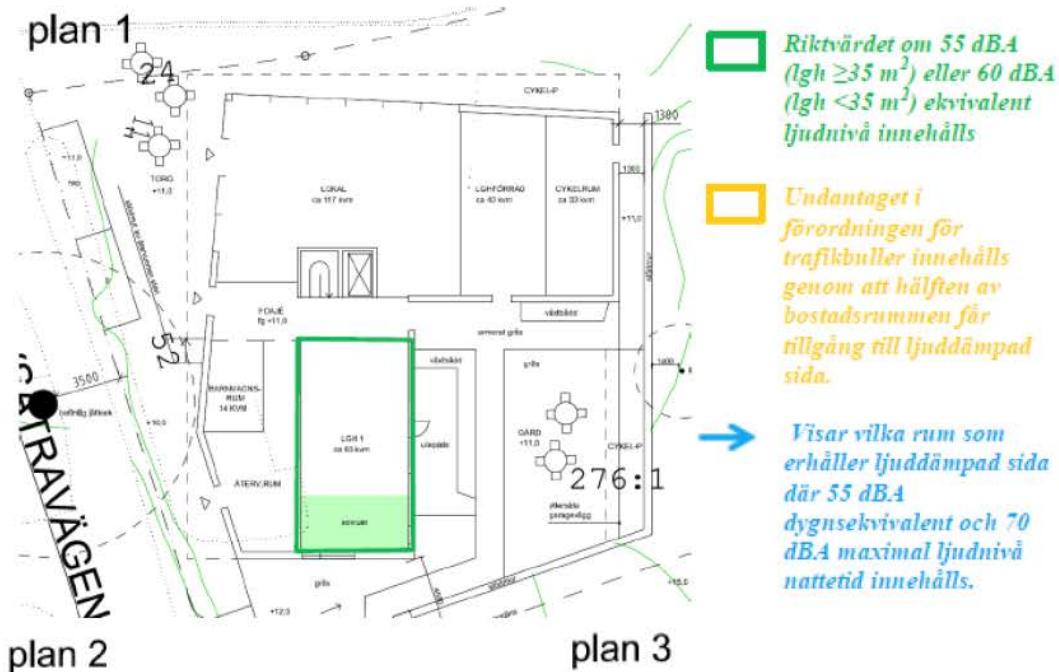
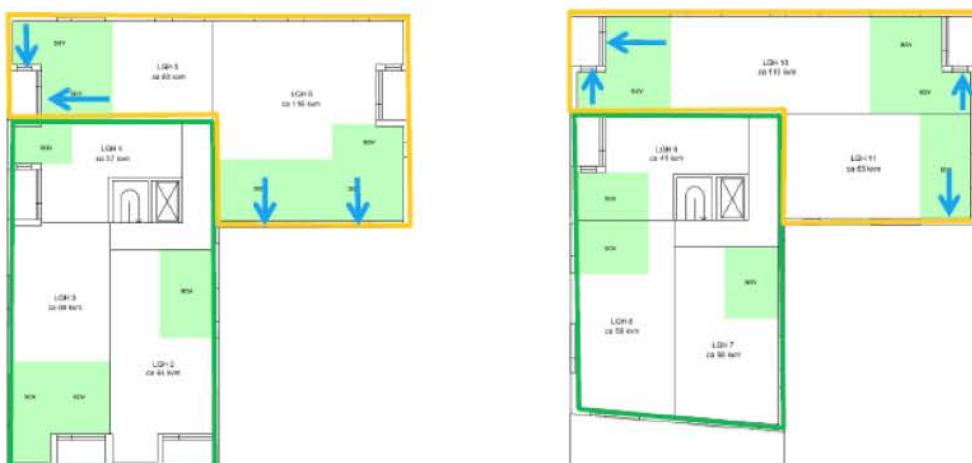
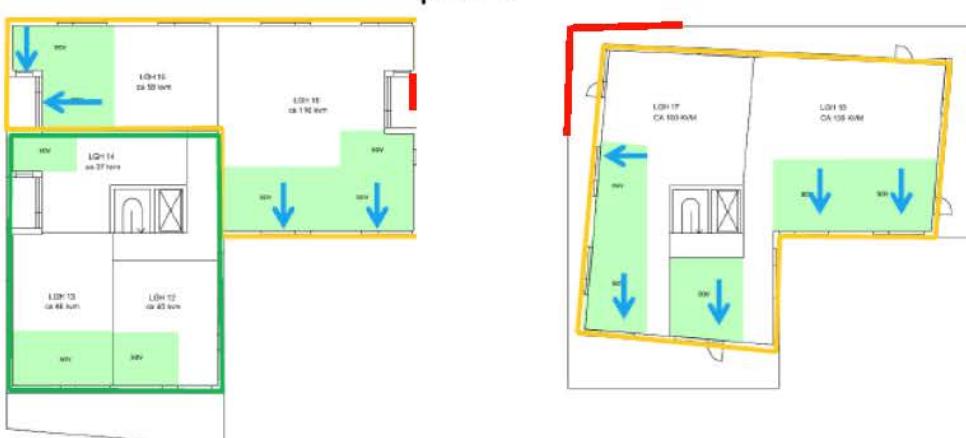


**Söder**

**Öster**

**L<sub>max</sub>, natt, 5th**

**Norr**

**Väster**


Högsta maximala ljudnivåer på bostädernas fasad. Illustration: Structor Akustik AB.

Byggnadens L-form innebär att en tyst sida kan skapas. Riktvärdet om 55 dBA ekvivalent ljudnivå kan uppfyllas för 10 av 18 lägenheter med föreslagen lägenhetsutformning (se illustration på nästa sida). För resterande 8 lägenheter klaras undantaget i förordningen om trafikbullar genom att de har tillgång till ljuddämpad sida som klarar både 55 dBA dyrksekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå nattetid. Målet för trafikbullar inomhus kan uppfyllas med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Fasadisoleringen måste studeras mer i detalj i projekteringen.

15 av 18 lägenheter klarar riktvärdena vid uteplats på sin enskilda balkonger. För att alla lägenheter ska få tillgång till en enskild uteplats som klarar riktvärdena behövs balkongskärmar på balkonger för tre lägenheter (se illustration nedan). Alternativt kan en gemensam uteplats, som klarar riktvärdena, anordnas på byggnadens baksida utan extra åtgärder.


**plan 2**
**plan 3**

**plan 4**
**plan 5**


Översikt av föreslagna planlösningar för alla plan, 1-5. Gröna fält är arkitektenas markering av tänkta sovrum i lägenheterna. Rött illustrerar de skärmarna som behövs för att skapa en enskild tyst uteplats.  
Illustration: Structor Akustik AB.

## Gator och trafik

Förslaget innebär en ny lösning för angöring där all angöring med bil sker från Nysätravägen (en idag enskild väg som ägs och av Nysätra Villaägareförening men där kommunen är huvudman) istället för dagens lösning med in-/utfart via Gillevägen-Nackanäsvägen. Att angöra fastigheten från Nysätravägen bedöms vara en mer trafiksäker lösning då det innebär mindre konfliktpunkter och att man kan minimera behovet av backningsrörelser eftersom att det går att vända eller köra runt på Nysätravägen via Fågelbovägen. Utfartsförbud mot Gillevägen regleras genom planbestämmelse om att in-/utfart och angöringsplats ska anordnas från Nysätravägen.

Detaljplaneförslaget möjliggör att den del av Nysätravägen som behövs för angöring till fastigheten övergår till allmän plats (GATA) med kommunalt huvudmannaskap, som kommunen avser att lösa in.

Nysätravägen är idag en smal gata. Vid planområdet blir den smala gatan särskilt påtaglig genom en jätteek som står längs gatan samt genom att den aktuella fastigheten kantas av en stödmur. I detta avsnitt är körytan cirka 3,5 meter. För att möjliggöra för en nedfart till parkeringsgaraget och för att öka utrymmet för angöring via Nysätravägen föreslås marknivån på fastigheten förändras så att den fram till garagedfarten i söder är i nivå med Nysäträvagens marknivåer. Gatans framtida utformning och trafiklösning ska studeras vidare till granskningsskedet, med särskild hänsyn till jätteeken.

16 parkeringsplatser för bostäder möjliggörs i parkeringsgarage under mark vilket motsvarar det rekommenderade parkeringstalet i Nacka kommun (0,8-0,9 platser per lägenhet). Två platser för besöksparkering/angöring och eventuellt handikappangöring möjliggörs också på fastigheten längs med Nysätravägen. Lokalen/lokalerna i bottenvåningen planeras med sin begränsade yta vara av karaktären ”närservice” och bedöms därför inte ha ett större behov av besöksparkering.

Leveranser till lokaler liksom angöring för avfallsfordon möjliggörs längs med Nysätravägen (tidreglerad angöringsficka) och det är möjligt för sopbilen att köra runt via Fågelbovägen ut/in på Nackanäsvägen, vilket den gör idag för hantering av avfall för bebyggelsen längre ner på Nysätravägen.

Cykelparkering möjliggörs på bostadsgården (korsprickad mark på plankartan) och utrymmen finns också vid behov i parkeringsgaraget. Längs delar av den norra fasaden är det också möjligt att anordna cykelparkering, där kan besökare också parkera sina cyklar. Från norr kan man också nå cykelparkeringen på bostadsgården tillgängligt. Kommunens rekommenderade parkeringstal om 2 platser/ per lägenhet och lokal kan klaras.

## Tillgänglighet

Den nya byggnaden är anpassad till omgivande gators marknivåer. Angöring sker tillgängligt från Nysätravägen (inom 10 meter från entré) eller via parkeringsgaraget som har en

tillgänglig koppling till bostäderna med hiss, samt utrymme för handikapparkering. Bostadsgården är tillgänglig från trapphuset och en tillgänglig gångförbindelse norrifrån, från Gillevägen-Nackanäsvägen till bostadsgården, är möjlig att anlägga. Lägenheternas balkonger och terrasser är anpassade efter rullstol.

### Teknisk försörjning

#### Vatten och avlopp

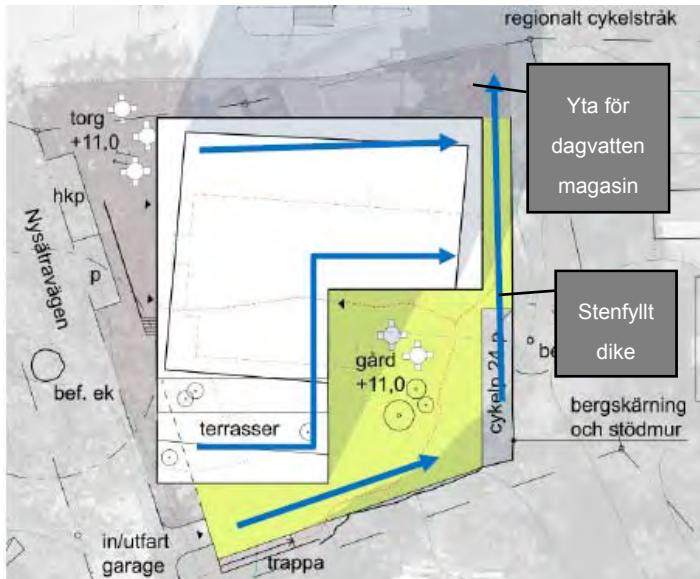
De nya bostäderna föreslås preliminärt att anslutas till befintliga anslutningspunkter för vatten och avlopp. Den nuvarande spillvattenledningens kapacitet liksom det beräknade dimensionerande flödet från de tillkommande bostäderna behöver studeras vidare efter samrådet. Exploateringen innebär en väsentligt förändrad belastning på ledningen som idag enbart betjänar befintlig byggnad samt ytterligare en småhusfastighet.

#### Dagvatten

I enlighet med genomförd dagvattenutredning (Atkins 2016-09-20) föreslås fördröjningsåtgärder och att fastigheten ansluts till det kommunala dagvattennätet.

Fördröjning föreslås ske med hjälp av ett dagvattenmagasin (cirka 10 kubikmeter krävs, dagvattenanläggningar och dess placering ska utredas närmare efter samråd). I och med att avståndsrekommendationer för placering av dagvattenanläggningar troligen inte kan uppfyllas måste konstruktioner ske så att de står i emot vatten (vattenfast betong) om inte dagvattenanläggning utförs tät. Vidare måste intilliggande vägs stabilitet säkerställas. Därför föreslås att alla dagvattenanläggningar för takvatten utförs tätta. Det kan vara i form av rörmagasin, dagvattenkassetter med tätduk, stenkista med tätduk (ytkrävande) eller ytlig plantering med tät botten och dränering.

För att möjliggöra avrinningsvägar mot dagvattenanläggningen (se figuren nedan) bör taket på föreslagen byggnad luta mot öster. Likaså bör innergården luta från huset och mot öster. Längs med bergskärningen och under cykelparkeringen på fastighetens östra sida kan ett stenfyllt dike anläggas med lutning mot norr (se figur nedan). Viktigt att beakta är att diket bör ha en god avledningsförmåga för att undvika att vatten ansamlas på innergården mot huset. Vidare bör diket förses med tät botten då det kommer ligga tätt på källargaraget. Enligt Boverket gäller det att marklutningen ska vara 1:20 inom 3 meter från fasad. Där detta inte är möjligt bör en ränna anläggas närmast fasad.



Förslag på avrinningsvägar för byggnad och bostadsgård, samt föreslagen placering av magasin och stenfyllt dike.

På den tilltänkta byggnadens framsida där torgyta och cykelparkering är tänkt kan man använda sig av permeabla material i syfte att fördröja och förlänga uppehållstiden för avrinningen. Ett förslag kan vara att anlägga ytan med betonghälsten. Mängderna för dessa ytor kan antas bli relativt små och som det fungerar idag avrinner dessa ytor diffus mot norr och mot väst.

För att avlasta fördröjningsmagasinet och begränsa dess ytbehov kan även cisterner med bräddfunktion och tappkran för bevattning placeras vid stuprör. Beroende på storlek samt hur ofta de tappas kan en betydlig mängd takvatten fördröjas.

För angränsande stödmurar och naturmark i öster och söder bör det säkerställas att vatten inte tar sig ner till bostadsgården. Förslagsvis anordnas en mindre dikeskonstruktion på murens överkant med riktning mot norr. Avrinning från de delar som höjdsmässigt inte kan ledas mot norr antas bli relativt små och flödena försumbara i sammanhanget (om den omgivande marken inte hårdgörs ytterligare). För att ytterligare minimera avrinning från stödmuren skulle denna kunna terrasseras och bekläds med växter.

Vegetationsbeklädda tak samt ovannämnda lösningar för dagvatten ska utredas närmare efter samråd. Utrymmen för dagvattenlösningar kan komma att säkerställas i detaljplanens plankarta.

Se mer angående konsekvenser för dagvatten i kapitlet *Konsekvenser*, avsnittet *Dagratten*.

### **El och varme**

Den nya byggnaden planeras att anslutas till befintligt elnät. Uppvärmning föreslås ske genom påkoppling på befintligt fjärrvärmennät samt eventuellt komplettering med solceller på taket. Kapacitet och närhet till anslutningspunkt för dagens fjärrvärmennät behöver undersökas.

## Avfall

Ett miljörum föreslås i byggnaden med separat entré för hämtning av sopor samt en invändig förbindelse för lämning av sopor via trapphuset. Angöring med sopbil kan ske från Nysätravägen, via den vägen är det möjligt att köra runt och ut på Nackanäsvägen utan backningsrörelser.

## Trygghet och säkerhet

En viktig åtgärd ur trafiksäkerhetssynpunkt är att förbättra angöringslösningen med bil till fastigheten. Detta är särskilt viktigt med hänsyn till den regionala cykelvägen och då många barn tar sig förbi fastigheten till den närliggande skolan. Därför föreslås all angöring med bil ske från Nysätravägen (se även avsnittet *Gator och trafik*)

## Hållbarhet

Följande åtgärder är aktuella för projektet (exempel på åtgärder för varje område finns i riklinjerna):

Hållbarhetsmålet Hållbart resande:

- Möjliggöra för goda utrymmen till cykelparkering (se vidare under avsnittet *Gator och trafik*).
- En säkrare angöringslösning till fastigheten.
- En mer trafiksäker och attraktiv plats kan skapas framför byggnaden mot Gillevägen som är en uppehållsplats för busstrafikanter och där många gående och cyklister rör sig.
- Bilparkering anordnas huvudsakligen i underjordiskt garage.

Hållbarhetsmålet Dagvatten som renas och infiltreras:

- Fördräjning av dagvatten sker lokalt på fastigheten i möjligaste mån.
- Hårdgjorda ytor begränsas i möjligaste mån. Torgytor, parkeringsytor etc kan utföras i genomsläppliga material.
- Infiltrationsrik markbeläggning eftersträvas på bostadsgården samt ytor för uppsamling av takvatten.
- Vegetationsbeklädda tak ska studeras närmare efter samrådsskedet.

Hållbarhetsmålet En god ljudmiljö:

- Den L-formade byggnaden ger en tyst bostadsgård (se mer i avsnittet *Buller*).
- Riktvärden för buller uppfylls för bostäderna med tillåtna avstegsfall.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En behovsbedömning har upprättats som samråtts med Länsstyrelsen. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

### Sociala konsekvenser

Ett nytt flerbostadshus bidrar till en större variation av boendemöjligheter inom närområdet som idag till mestadels är bebyggt med småhus. Lokaler i bottenvåning och det föreslagna lilla torget blir en attraktiv mötesplats i området. Bebyggelseförslaget innebär en mer trafiksäker miljö vilket är positivt ur ett barnperspektiv och särskilt viktigt i och med närheten till skola och idrottsplats som är stora målpunkter för barn. Bebyggelseförslaget möjliggör en skyddad bostadsgård och en god miljö för barn. Inom gångavstånd till fastigheten finns ett stort utbud av både kollektivtrafik, service, rekreation och skolor vilket innebär goda möjligheter att välja alternativ till bilen i vardagen. Detta är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv.

### Rekreation

Möjligheterna till rekreation är oförändrade, det vill säga fortsatt mycket goda.

### Tillgänglighet

Sammantaget innebär planförslaget att en god tillgänglighet kan åstadkommas inom området (se vidare i avsnittet *Planförslaget, Tillgänglighet*).

### Trafik

Planförslaget innebär att biltrafik inom närområdet ökar marginellt, med angöringstrafik till bostäder, samt sophämtningsfordon och eventuell lastning till servicelokalerna. Ur ett större klimatperspektiv är det positivt att förtäta med bostäder i ett kollektivtrafik- och servicenära läge, då det leder till mer hållbara resmönster.

### Trygghet och säkerhet

Fler levande bottenvåningar med butiker eller annan verksamhet samt fler offentliga mötesplatser kan ha en positiv effekt på upplevelsen av trygghet. Ökad integration mellan olika områden ger också en ökad trygghet och social sammanhållning, denna fastighet ligger strategiskt mellan villabebyggelsen och verksamhetsområdet kring Planiavägen.

Den nya föreslagna angöringen till fastigheten innebär en mer trafiksäker situation på platsen med färre konfliktpunkter för oskyddade trafikanter på den angränsande cykelbanan och busshållplatsen. Många barn passerar fastigheten med anledning av skolan och idrottsplatsen.

### Buller

Med föreslagen byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning visar bullerutredningen att

samtliga lägenheter får en acceptabel ljudmiljö som följer riktvärdet (10 lägenheter) respektive undantaget (8 lägenheter) för omgivningsbuller. Detta säkerställs även med planbestämmelser på plankartan.

### Samhällsekonomiska konsekvenser

Planförslaget innebär att en del av Nysätravägen övergår till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Eventuellt innebär bebyggelseförslaget att ledningar för vatten, avlopp och dagvatten behöver läggas om. Explotatören ska erlägga exploateringsbidrag för utbyggnad av allmänna anläggningar inom Nacka stad samt bidrag för medfinansiering av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka enligt gällande beslut i kommunfullmäktige.

Den nya bebyggelsen erbjuder närservice och blir en ny mötesplats i området vilket bedöms vara ett positivt tillskott i området som kan leda till större attraktionsvärdet och ökade markvärdet i området.

Planen bidrar till en större variation av boendeformer i området vilket är positivt ur ett socioekonomiskt hållbarhetsperspektiv.

### Kulturmiljö och landskapsbild

Planförslaget bedöms inte ge påverkan på befintliga kulturmiljövärden. Det närliggande radhusområdet har ett utpekat värde enligt kulturmiljöprogrammet, men den föreslagna byggnaden med dess placering bedöms inte ge någon visuell påverkan. Den föreslagna byggnaden i 4-5 våningar och nedtrappning mot söder innebär dock en avsevärt högre skala än omgivande villa- och radhusbebyggelse och blir ett nytt väl synligt inslag i stadsbilden, särskilt i vyer från Planiaområdet mot söder. Sammantaget bedöms byggnaden med sin placering, volym och sitt formspråk förhålla sig väl till omgivningen.

### Natur

Planförslaget innebär exploatering av mark som huvudsakligen redan är i anspråktagen men ett fätal uppväxna träd behöver avverkas som en konsekvens av förslaget (två ekar, två björkar och en tall). Detta kan ge en viss påverkan på spridningsmöjligheter för ädellövsmiljöer och till en viss del kan naturvärden påverkas i form av djur och växter som lever av träden. Som kompensation föreslås att avverkade träd, främst den äldre, avbrutna eken, sparas som faunadepåer och att ädellövträd återplanteras på fastigheten.

### Miljökvalitetsnormer för luft

Samtliga miljökvalitetsnormer för luft kommer att uppnås inom planområdet. Viss ökning av transporter sker i området men området ligger i ett kollektivtrafiknära läge som begränsar ökningen av trafik och utsläpp.

### Strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas inom hela planområdet. Motivet till att upphäva strandskyddet är att området redan idag är i anspråktaget för bostads- och centrumändamål

samt gata. Som särskilt skäl åberopas miljöbalkens 7 kapitel 18§ punkt 1 att området ”redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften”.

Strandskyddet har två syften: att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Planförslaget innebär ingen påverkan på allmänhetens tillgänglighet till stranden. Påverkan på växt- och djurlivet kommer att bli begränsad.



Den blåa ytan på bilden illustrerar delen av planområdet som ligger inom 100 meter från strandlinjen.

### Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten

Genomförd dagvattenutredning (Atkins 2016-08-22) visar att dagvattenflödet kommer att öka marginellt då planförslaget innehåller något mer hårdgjorda ytor än idag. Fördröjande åtgärder innan anslutning till kommunalt dagvattennät krävs. Förureningsmängden kan sammanvägt minska enligt beräkning med StormTaq. I och med att parkeringsplatser huvudsakligen planeras i parkeringsgarage minskar halterna av exempelvis metaller, suspenderade partiklar och oljor. En ökning av kadmium kan dock ske i fall att inte gröna tak planeras och gröna tak kan i sin tur innehålla en viss ökning av näringssämnen.

Riktvärden och miljökvalitetsnormer för vatten kan uppnås med hjälp av fördröjande åtgärder såsom dagvattenmagasin, goda materialval samt den reningseffekt som uppstår vid transport och fördräjning i exempelvis stenkrossdike.

## Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan/Hållbarhet

De föreslagna hållbarhetsmålen om dagvatten som renas och infiltreras samt hållbart resande samt de föreslagna åtgärderna för att nå målen innebär sammantaget en god hushållning av naturresurser och en effektiv markanvändning vilket ger möjligheter till att begränsa klimatpåverkan.

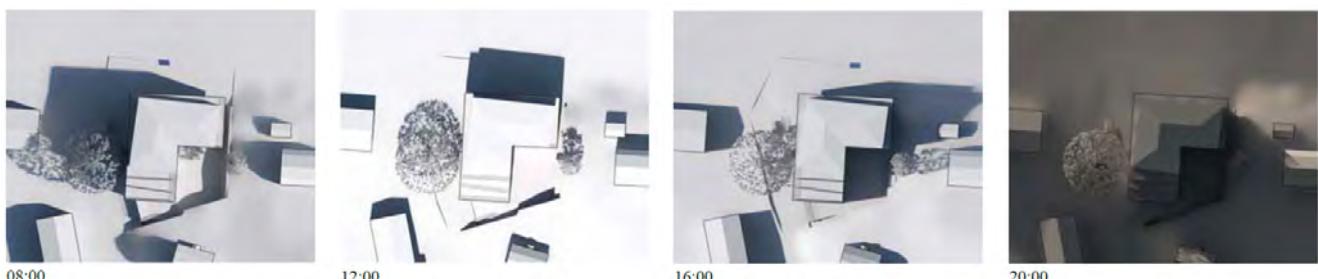
Enligt Nacka kommuns översiktliga skyfallsanalys finns det inga identifierade risker i närområdet.

### Lokalklimat

Omgivande villafastigheter påverkas inte betydande av den nya byggnaden vad gäller skuggning. Det finns idag träd på fastigheten som skuggar i samma omfattning. Den nya byggnaden kommer skugga främst norrut på Gillevägen.



Sol- och skuggstudie, vår- och höstdagjämning. Illustration: Liljewall arkitekter



Sol- och skuggstudie, sommartid. Illustration: Liljewall arkitekter

Föreslaget torg i västligt läge kommer vara solbelyst från lunchtid och framåt. Den nya byggnadens bostadsgård skuggas under eftermiddagen.

### Konsekvenser för fastighetsägare

Planförslaget innebär inga konsekvenser för omgivande fastighetsägare i form av kostnader. En del av Nysätravägen som ägs av Nysätra villaägareförening föreslås lösas in av kommunen (se vidare i nästa kapitel).

Den föreslagna byggnaden med sin placering och den omgivande topografin innebär sammantaget en begränsad påverkan av skuggning, insyn eller utblicksmöjligheter för de närmsta fastigheterna.

## 5. Så genomförs planen

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

### Förslag till tidplan

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

Plansamråd	4:e kvartalet 2016
Granskning	2:a kvartalet 2017
Kommunfullmäktiges antagande	3:e kvartalet 2017
Laga kraft	4:e kvartalet 2017

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen har vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 2018 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Ansökan om bygglov kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

Fastigheten kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det att eventuell ledningsutbyggnad är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad. VA-anslutningsavgift debiteras efter att anläggningarna är utbyggda och slutbesiktade.

### Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

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

### Ansvarsfördelning

Fastighetsägaren till fastigheten Sicklaön 276:1 ska vara huvudman för kvartersmarken, det vill säga all utbyggnad och skötsel av område för bostäder och lokaler. Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Nacka Energi ansvarar för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsåtgärder genomförs, efter ansökan, av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Nybyggnadskarta upprättas, efter beställning, av lantmäterienheten. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

## Avtal

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och fastighetsägaren Onzo AB, som reglerar hur kostnaden för planarbetet ska finansieras.

Ett exploateringsavtal ska träffas mellan kommunen och fastighetsägaren Onzo AB och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar i genomförandet av detaljplanen samt kostnadsansvar.

I exploateringsavtalet för detaljplanen regleras skydd av mark och vegetation, trafiklösningar, anläggnings- och återställningsåtgärder på allmänna anläggningar eller mark. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

I övrigt ska en överenskommelse om fastighetsreglering mellan kommunen och Nysätra Villagärareförening (ägaren till Sicklaön 120:4) tecknas, se vidare nedan.

## Fastighetsrättsliga åtgärder

För oberoende och bestående åtkomst via Nysätravägen föreslås i detaljplanen att vägen i anslutning till fastigheten övergår till allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Kommunen och fastighetsägaren till Sicklaön 120:4, Nysätra Villaägareförening, ska träffa överenskommelse om fastighetsreglering så att den del av fastigheten som utgör allmän platsmark i planförslaget överförs till en av kommunen ägd lämplig fastighet.

## Ekonomiska frågor

Exploatören bekostar all utbyggnad inom kvartersmark samt erlägger exploateringsbidrag med ett schablonbelopp för utbyggnad av allmänna anläggningar inom Västra Sicklaön/Nacka stad. Kostnadsansvar för planens genomförande regleras i detalj i exploateringsavtalet.

## Medfinansiering av tunnelbana

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. Kommunen har åtagit sig att själv eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra ca 13 500 bostäder på västra Sicklaön samt ett internt mål om att 10 000 nya arbetsplatser ska tillkomma på västra Sicklaön. Bebyggelsen ska vara färdigställd senast under år 2030. Kommunen ska bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana. Exploatörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplaneläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploatörer inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Beloppen fastställs i samband med tecknande av exploaterings- eller markanvisningsavtal.

## VA-anläggningsavgift

Vid anslutning till kommunens VA-nät tas anläggningsavgift ut för vid tidpunkten gällande VA-taxa. För åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för samtliga kostnader.

## Bygglovsavgift

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och byggnämnan enligt gällande taxa.

## Fastighetsrättsliga avgifter

För eventuella fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren själv. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt taxa.

## 6. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

Love Edénborg	projektledare/planarkitekt	planenheten
Anna Härlin	planarkitekt	planenheten/ Sweco
Jonas Carlsson	uppdragsansvarig	planenheten/ Sweco
Gunilla Stålfelt	projektledare/exploateringsingenjör	exploateringsenheten/Torkel Öste fastighetskonsulter
Fredrik Lindberg	exploateringsingenjör	exploateringsenheten/ Sweco
Birgitta Head-Paulie	miljöutredare	miljöenheten
Sofia Sjölinder	bullerexpert	miljöenheten
Mats Haglund	landskapsarkitekt	park- & naturenheten
Renée Klarberg	trafikplanerare	trafikenheten
Marie Svensson	vägingenjör	vägenheten
Maria Mårdskog	VA-ingenjör	VA- och avfallsenheten
Mats Eriksson	avfallshandläggare	VA- och avfallsenheten
Kerstin Starborg	bygglovhändläggare	bygglovenheten
Helena Joseph	kommunikatör	kommunikationsenheten
Annica Schneider	koordinator	planenheten
Miriam Helleday	kartingenjör	planenheten
Roger Björk	planarkitekt	planenheten
Katarina Thulin	KLM-chef	lantmäterimyndigheten
Fredrik Josefsson	fastighetsutredare	lantmäterienheten
Kristina Edoff	mätningenjör	lantmäterienheten

Planenheten

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Love Edénborg  
Planarkitekt

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Detaljplan för Jarlabergsvägen i Jarlaberg på västra Sicklaön**

Yttrande under samråd

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar föreslaget yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden i bilaga 1 till enheten för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse, daterad den 30 november 2016. Beslutet fattas i enlighet med kommunstyrelsens delegationsordning punkt 54.

### **Sammanfattning**

Detaljplanen möjliggör nya bostäder och service och, i enlighet med översiktsplanens intentioner om att bygga stad på västra Sicklaön. Det vore dock bra med en tydligare motivering till valet av fyra punkthus på 8-10 våningar på denna plats. Det nuvarande detaljplaneförslaget innehåller fler bostäder än Start-PM och det är viktigt att behovet av förskole- och skolplatser beaktas. Eftersom detaljplanen omfattar både exploatering på privat mark och försäljning av kommunal mark är det viktigt att påpeka att utbyggnaden av allmän plats ska täckas uteslutande av exploateringsbidraget.

### **Ärendet**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljön. Planförslaget möjliggör cirka 120 nya bostäder i form av fyra nya punkthus i 8-10 våningar med en sammankopplande sockelvåningsbyggnad mellan husen, utmed Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder med centrumändamål i bottenvåningen och parkeringsgarage huvudsakligen under mark och delvis i souterräng. Inom planen möjliggörs också för offentliga ytor/allmän plats i form av torg, gata och park. Planförslaget ska bidra till att förstärka den centrumbildning och service som finns idag på platsen och till att skapa en attraktiv stadsmiljö. Den befintliga återvinningsstationen föreslås få ett nytt läge utanför planområdet. Avsikten är att säkerställa detta genom avtal.



Planens genomförande innebär att Jarlabergsvägen kommer att byggas om till en mer stadsmässig gata och att det befintliga torget kommer att byggas om. Planen innebär fastighetsreglering mellan kommunal mark och privatägd mark. Detta ska regleras i exploateringsavtal.

### **Uppfyllande av översiktliga planer och strategiska dokument**

Detaljplanen överensstämmer med intensionerna i översiksplanen och strukturplanen för Nacka stad. Enligt strukturplanen ska bebyggelsen dock huvudsakligen vara 5-6 våningar, med inslag av högre bebyggelse. Strukturplanen redovisar även i huvudsak kvartersstruktur. Det vore därför bra med en tydligare motivering till valet av fyra punkthus på 8-10 våningar på denna plats.

I start-PM bedömdes området rymma 60-80 bostäder. Det aktuella detaljplaneförslaget innehåller uppfyller därför mer än väl bostadsmålen för området, även om lägenhetsstorlekarna i förslaget har blivit mindre (storlek på lägenheter styrs inte i detaljplanen). Detaljplanen innehåller även bestämmelser om lokaler i bottenvåningar, i enlighet med riktlinjerna i Fundamenta och den utvecklade strukturplanen för Nacka stad. Den södra delen av planområdet innehåller kommunalmark som avses att direktanvisas till exploatören.

### **Välfärdsfastigheter**

En behovsbedömning för att täcka efterfrågan på välfärdsfastigheter är gjord inom arbetet med strukturplanen för Nacka stad och detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Inom det aktuella planområdet finns inga utpekade välfärdsfastigheter i övergripande planer. Det nuvarande detaljplaneförslaget innehåller fler bostäder än Start-PM. Det är därför viktigt att även denna detaljplan beaktas i den översyn av förskole- och skolbehovet i centrala Nacka som just påbörjats.

### **Tidplan**

Enligt den tidplan som redovisas i samrådsförslaget ska såväl granskning som kommunfullmäktiges antagande av detaljplanen ske under 2017. Detta stämmer överens med den övergripande genomförandeplaneringen. Enligt majoritetsprogrammet för perioden 2015-2018 ska detaljplaner som omfattar minst 5000 bostäder på västra Sicklaön och 2 000 i övriga kommundelar ha beslutats till och med år 2017. Denna detaljplan inräknad i de 5 000 bostäderna på västra Sicklaön. Det är därför av viktigt att detaljplanen antas under 2017.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Exploatören ska erlägga exploateringsbidrag för utbyggnad av allmänna anläggningar inom Nacka stad samt bidrag för medfinansiering av tunnelbaneutbyggnaden till Nacka. Enligt planbeskrivningen ska utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsbidrag och genom den ersättning som fås i samband med överlätelse av kommunal mark. Det är i



detta sammanhang viktigt att påpeka att utbyggnaden av allmän plats ska täckas uteslutande av exploateringsbidrag. Kommunens intäkt av markanvisningen har ingen direkt koppling till projektets genomförande. En kalkyl över investeringskostnaderna avseende allmänna anläggningar kommer enligt planbeskrivningen att tas fram i senare skede efter genomförd projektering av systemhandlingar. Det är dock viktigt att en preliminär kalkyl redovisas senast i samband med detaljplanens granskning.

## Konsekvenser för barn

I och med exploateringen tas viss naturmark i anspråk. Denna ligger dock i anslutning till Jarlabergsvägen och har idag begränsad användning för lek och rekreation. Bebyggelseförslagets bostadsgårdar kan med medveten utformning erbjuda en god miljö för barn. Inom gångavstånd finns ett gott utbud av både kollektivtrafik, service, rekreation och skola.

## Bilagor

- |          |                              |
|----------|------------------------------|
| Bilaga 1 | Förslag till yttrande        |
| Bilaga 2 | Missiv, inbjudan till samråd |
| Bilaga 3 | Plankarta                    |
| Bilaga 4 | Planbeskrivning              |

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Sven Andersson  
Översiktsplanerare  
Enheten för strategisk stadsutveckling

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
Dnr KFKS 2016/965

Miljö- och  
stadsbyggnadsnämnden

## **Detaljplan för Jarlabergsvägen i Jarlaberg på västra Sicklaön**

*Kommunstyrelsens yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden under samråd*

Kommunstyrelsen tillstyrker i princip detaljplanens samrådsförslag, som i huvudsak utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Nacka stad och uppfyller bostadsmålen för området. Det vore dock bra med en tydligare motivering till valet av fyra punkthus på 8-10 våningar på denna plats.

Enligt planbeskrivningen ska utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsbidrag och genom den ersättning som fås i samband med överlätelse av kommunal mark. Det är i detta sammanhang viktigt att påpeka att utbyggnaden av allmän plats ska täckas uteslutande av exploateringsbidrag. Kommunens intäkt av markanvisningen har ingen direkt koppling till projektets genomförande. Det är också viktigt att en preliminär kalkyl avseende investeringskostnaderna för allmänna anläggningar redovisas senast i samband med detaljplanens granskning.

Detaljplaneförslaget innehåller betydligt fler bostäder än Start-PM. Det behov av förskoleplatser som nybyggnationen skapar, motsvarande ca en avdelning, täcks sannolikt av befintliga platser i området. Det är ändå viktigt att även denna detaljplan beaktas i den översyn av förskole- och skolbehovet i centrala Nacka som just påbörjats.

För att uppnå bostadsmålen i majoritetsprogrammet är det viktigt att detaljplanen antas under 2017.

För kommunstyrelsen

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

**Inbjudan till samråd  
2016-11-03**

Dnr KFKS 2015/19-214  
 Projekt 9251  
 Standardförfarande, upprättad på  
 planenheten i oktober 2016

Till berörda

## **Detaljplan för Jarlabergsvägen i Jarlaberg, på västra Sicklaön, Nacka kommun**

Ett förslag till detaljplan har upprättats för Jarlabergsvägen. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljö – bygga stad, i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtäring på västra Sicklaön. Planförslaget möjliggör cirka 120 nya bostäder i form av fyra nya punkthus i 8-10 våningar med en sammankopplande sockelvåningsbyggnad mellan husen, utmed Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder med centrumändamål i bottenvåningen och parkeringsgarage huvudsakligen under mark och delvis i souterräng. Inom planen möjliggörs också för offentliga ytor/allmän plats i form av torg, gata och park. Planförslaget ska bidra till att förstärka den centrumbildning och service som finns idag på platsen och till att skapa en attraktiv stadsmiljö. Den befintliga återvinningsstationen föreslås få ett nytt läge utanför planområdet. Kommunens bedömning är att planförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

### **Samråd**

Planchefen har beslutat att sända rubricerat planförslag på samråd till berörda remissinstanser och sakräknare.

Under samrådstiden 3 november – 6 december 2016 kommer förslaget att vara uppsatt i Nacka Stadshus, utställningshallen, Granitvägen 15.

#### Utställningshallen är öppen:

Måndag: 7.30–19.00

Tisdag-torsdag: 7.30–17.00

Fredag: 7.30–16.30

Fredagen den 4 november har utställningshallen begränsad öppettid mellan 7.30-12.00.

Planförslaget finns även tillgängligt på biblioteket i Nacka Forum under de tider biblioteken har öppet.

Information om detaljplanen finns på [www.nacka.se/jarlabergsvagen](http://www.nacka.se/jarlabergsvagen).



## Välkommen till öppet hus!

Samrådsmöte i form av öppet hus kommer att hållas i Nacka stadshus, Granitvägen 15, torsdagen den 24 november 2016, kl. 17.00–19.30. Till stadshuset tar man sig enkelt med bil och från busshållplatserna vid Nacka Forum är det en kortare promenad.

## Synpunkter på förslaget

Synpunkter på planförslaget framförs skriftligt **senast den 6 december 2016** till:

Nacka kommun  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
Planenheten KFKS 2015/19-214  
131 81 Nacka

eller via e-post till [registrator.plan@nacka.se](mailto:registrator.plan@nacka.se), skriv KFKS 2015/19-214 i ämnesraden.  
OBS: Om en handling skickas via e-post behöver den inte samtidigt skickas på annat sätt.

Vänligen texta namn- och adressuppgifter!

Eventuella frågor om planförslaget kan ställas till:

Love Edénborg, planarkitekt, telefon 070-431 79 16, epost [love.edenborg@nacka.se](mailto:love.edenborg@nacka.se)  
Anna Härlin, planarkitekt (Sweco), telefon 070 366 24 03, epost [anna.harlin@nacka.se](mailto:anna.harlin@nacka.se)  
Gunilla Stålfelt, exploateringsingenjör, telefon 070-556 3710, epost [gunilla.stalfelt@nacka.se](mailto:gunilla.stalfelt@nacka.se)

## Planarbetets bedrivande

Kommunens bedömning är att standardförfarandet enligt PBL 5 kap 6 § kan tillämpas eftersom planförslaget:

- är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande
- inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse
- inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

Planenheten

Love Edénborg  
Planarkitekt


**TECKENFÖRKLARING**  
Grundkarta

- Fastighetsgräns
  - 393:10 Fastighetsbeteckning
  - GA Gemensamhetsanläggning
  - Lr Ledningsrätsområde
  - Vägkant
  - GC-bana
  - Plank, staket
  - Mur
  - Stödmur
  - Häck
  - Höjdkurvor
  - Husliv inom bostadshus
  - Husliv inom verksamhets- eller industribyggnad
  - Takfot karterad byggnad från primärkartan
  - Trappa
- Grundkarta Jarlaberg, Jarlabergsvägen  
Koordinatsystem SWEREF 99 1800  
Höjdsystem RH2000
- Kartan är producerad av Karl Engström  
Kontrollerad av Fredrik Josefsson  
Uppdaterad datum: 2016-06-15  
Fastighetsindelningen i kartan har inte rättsverkan, jämför mot beslut i lantmäterihandlingar.

Skala 1:1000  
0 10 20 30 40 50m

**PLANBESTÄMMELSER**

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

**Gränser**

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

**Användning av allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap (PBL 4 kap 5 § punkt 2)**

GATA	Gata
PARK	Park
TORG	Torg

**Användning av kvartersmark**

(P)	Parkeringsgarage. Endast under mark (källarplan)
P	Parkeringsgarage. Parkeringsgarage ska huvudsakligen finnas under mark (källarplan) och får inte finnas i entréplan mot gata (Jarlabergsvägen).
B	Bostäder
B <sub>1</sub>	Bostäder. Bostäder får inte inredas i entréplan mot torg och gata (Jarlabergsvägen)
C	Centrum
E	Nätstation

**Egenskapsbestämmelser för kvartersmark**

Exploateringen får omfatta högst 6800 kvadratmeter bruttoarea för bostadsändamål. Minst 900 kvadratmeter bruttoarea ska vara centrumändamål i bottenvåningen/entréplan (PBL 4 kap 11 § punkt 1)

Högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

Underjordiskt parkeringsgarage ska placeras minst 1,5 meter från angränsande privat fastighet (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

Sockelvåning mot gata ska vara förhöjd och tydligt markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad gatumiljö (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

Entréer ska huvudsakligen placeras mot gata eller torg. Byggnader ska terränganpassas till gatan så att tillgängliga bostadsentréer till trapphus kan skapas utan utvärdiga ramplösningar (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

+ + + + +

Marken får endast komplementbyggnad och/eller skärm tak placeras om högst sammanlagt 25 kvadratmeter byggnadsarea (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

Marken får inte föres med byggnad ovan mark (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

f<sub>1</sub> Den översta våningen ska vara indragen minst 1,9 meter från fasadlivet. Takbyggnaden utförs i tak och fasad med samma material och med delvis lutande tak- och väggytor. Hisschakt, fläktrum mm ska integreras inom takbyggnadens form (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

f<sub>2</sub> Utvärdig trappförbindelse mellan bostadsgård och gata ska finnas (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

f<sub>3</sub> Bostadsgårdarna ska terrasseras ner mot angränsande grönområde i sydöst och gångkoppling ska möjliggöras mellan gård och grönområdet, huvudsakligen i enlighet med gestaltningsprogrammet, sida 27. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

b Terrassbjälklag för underbyggd bostadsgård ska utföras planterbart och dimensioneras för att bärja upp till 600 millimeter (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

Markparkering får inte finnas med undantag för två platser (avsedda för bilpoolplatser) (PBL 4 kap 10 § och 13 §)

n Markytan får inte hårdgöras utan vara anlagd med infiltrationsrika/genomsläpliga material. Den naturliga topografin ska huvudsakligen bevaras eller återskapas (PBL 4 kap 10 § och 13 §)

Avseende trafikbuller ska bostäderna utformas så att:

- samtliga bostadsrum i en bostad får högst 55 dBA dynsekvaivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad. Då sätt inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA dynsekvaivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22-06 (frifältsvärden)
- bostäder upp till 35 kvm får högst 60 dBA dynsekvaivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärde)
- ljudnivån på minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA dynsekvaivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06-22

Avseende verksamhetsbuller ska bostäderna utformas så att:

- buller från ytter installationer inte överskrider 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad kl. 22-06
- buller från verksamheter inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kl. 06-18 samt 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad under lördagar, söndagar och helgdagar
- buller från verksamheter inte överskrider 55 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22-06 (PBL 4 kap 12 § och 14 § punkt 4-5)

+ + + + +

På marken får endast komplementbyggnad och/eller skärm tak placeras om högst sammanlagt 25 kvadratmeter byggnadsarea (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

Marken får inte föres med byggnad ovan mark (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

**Administrativa bestämmelser**

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft (PBL 4 kap 21 §)

u Området ska vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar (PBL 4 kap 6 §)

**SAMRÅDHANDLING**

Planförslaget är upprättat enligt plan- och bygglagen (2010:900) i dess lydelse från den 1 januari 2015.

**Detaljplan för  
Jarlabergsvägen  
i Jarlaberg, västra Sicklaön,  
Nacka Kommun  
Planenheten i november 2016  
Standardförfarande**

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Love Edengborg  
Planarkitekt

Till planen hör:  
Planbeskrivning  
Fastighetsförteckning  
Gestaltningsprogram

KFKS 2015/19-214  
Projektnr. 9251

Tillstyrkt av MSN \_\_\_\_\_  
Antagen av KF \_\_\_\_\_  
Laga kraft \_\_\_\_\_



# #NackaStad

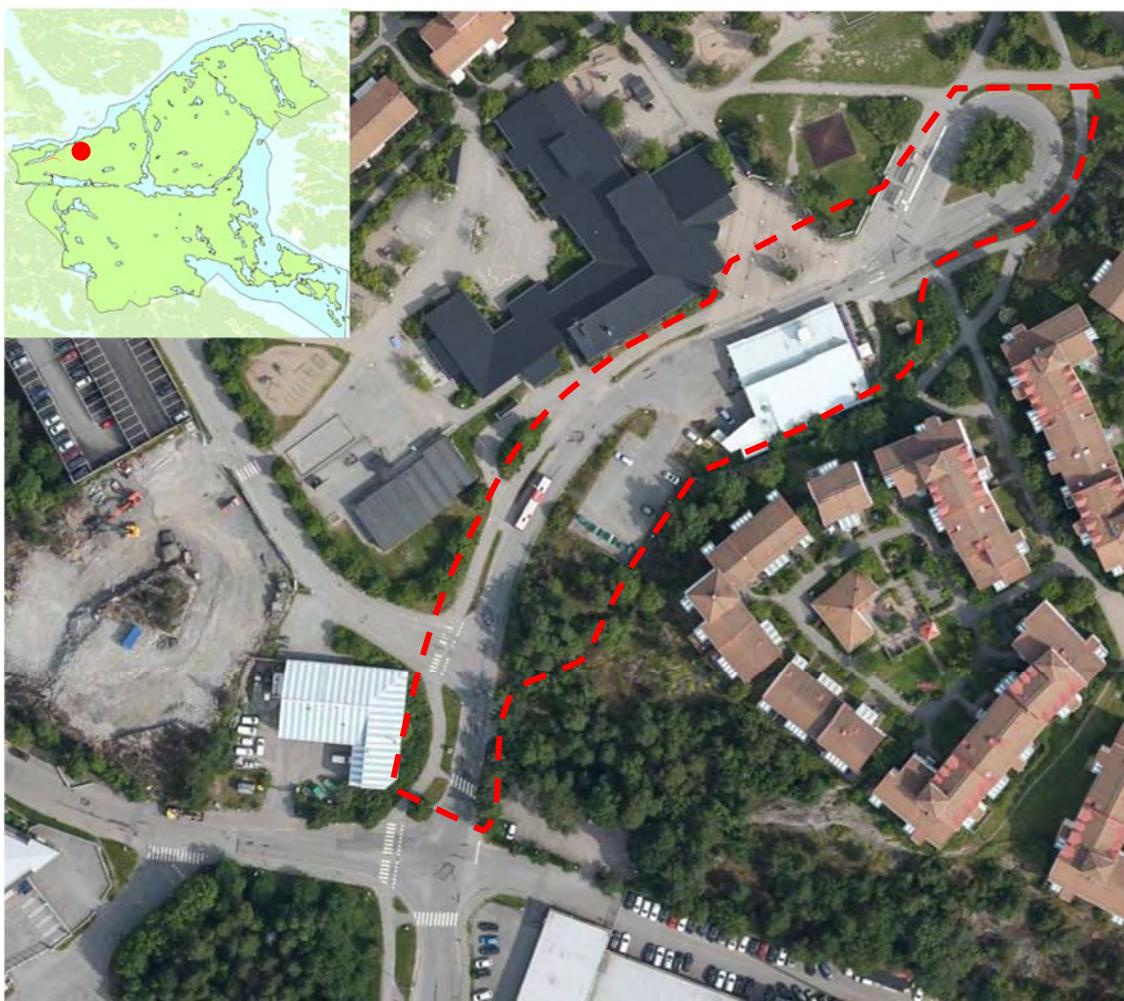
Ingår i tunnelbaneavtalet

Planbeskrivning  
SAMRÅDSHANDLING  
Upprättad november 2016  
Standardförfarande

Dnr: KFKS 2015/19-214  
Projekt: 9251

## Jarlbergsvägen - Jarlaberg

**Detaljplan för Jarlbergsvägen, Sicklaön 367:5 m.fl, Jarlaberg på västra Sicklaön, Nacka kommun**



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

## Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljö – bygga stad, i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtäring på västra Sicklaön. Syftet är även att förbättra infrastrukturen och att skapa mer levande, trygga och säkra stråk, bland annat genom att omvandla Jarlabergsvägen till en stadsgata. Planförslaget ska ta hänsyn till befintlig bebyggelse och möjliggöra att befintlig service bibehålls och utvecklas samt bidra till att förstärka offentliga platser såsom torg och mötesplatser inom området.

## Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsen antog start-PM 2015-08-11 § 121. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från 2015-01-01.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltningsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Miljöredovisning
- Trafikbillerutredning
- Dagvattenutredning
- Trafik- och parkeringsutredning
- Vindkomfortstudie
- PM Naturvärden
- Övergripande trädinventering
- Flyghinderanalys

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	s. 3
2. Förutsättningar	s. 5
3. Planförslaget	s. 13
4. Konsekvenser av planen	s. 34
5. Så genomförs planen	s. 41
6. Medverkande i planarbetet	s. 48

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

Nacka stad kallas det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. Planområdet omfattar fastigheten Sicklaön 367:5 (ägs av Vissland fastigheter i Nacka AB och ska köpas av ALM Equity) och delar av fastigheten Sicklaön 14:1 (kommunägd) i Jarlaberg på västra Sicklaön. Planområdet inkluderar Jarlabergsvägen, från bussvänslingan i norr till korsningen Lokomobilvägen-Fyrspannsvägen i söder, samt ett område öster om gatan som innehåller en befintlig byggnad med matvarubutik, restaurang och frisör samt markparkering och återvinningsstation. Sammantaget har det aktuella området idag goda kollektivtrafikförbindelser och närhet till skola och service samt närhet till lekytor och sammanhangande naturområden. Området ingår i riksintresse för kulturmiljövården som omfattar farledsmiljön.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder och service och att utveckla stadsmiljö – bygga stad, i enlighet med översiktsplanens intentioner om förtäring på västra Sicklaön. Planförslaget möjliggör cirka 120 nya bostäder i form av fyra nya punkthus i 8-10 våningar med en sammankopplande sockelväningsbyggnad mellan husen, utmed Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder med centrumändamål i bottenvåningen och parkeringsgarage huvudsakligen under mark och delvis i souterräng. Inom planen möjliggörs också för offentliga ytor/allmän plats i form av torg, gata och park. Planförslaget ska bidra till att förstärka den centrumbildning och service som finns idag på platsen och till att skapa en attraktiv stadsmiljö. Den befintliga återvinningsstationen föreslås få ett nytt läge utanför planområdet. Avsikten är att säkerställa detta genom avtal.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innehålla en betydande miljöpåverkan. Planförslaget innehåller ett effektivt utnyttjande av redan ianspråktagen mark. En utmaning är särskilt dagvattenhanteringen då naturlig infiltration inom kvartersmarken är begränsad, men med platsanpassade lösningar i kombination med tillskapad växtlighet och infiltrationsrika markytter kan positiva effekter uppnås. Planförslaget innehåller fler boende och besökare i Jarlaberg och därmed delvis högre trafikflöden och transporter till området. Luftkvalitet bedöms inte påverkas negativt. Det kollektivtrafik- och servicenära läget, i kombination med främjande åtgärder för alternativa färdmedel än bilen, bör leda till ett generellt mindre bilberoende per person i området. Planförslaget innehåller en lokal påverkan på stadsbilden och konsekvenser för de närmast boendes siktmöjligheter samt viss påverkan genom skuggning.

Planens genomförande innehåller att Jarlabergsvägen kommer att byggas om till en mer stadsmässig gata och att det befintliga torget kommer att byggas om. Planen innehåller fastighetsreglering mellan kommunal mark och privatägd mark. Detta ska regleras i exploateringsavtal.

## Målområden 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 stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

Denna detaljplan utgör en viktig grund för att prioriterade hållbarhetsfrågor beaktas, eftersom detaljplanen utgör ett delprojekt av ett större stadsbyggnadsprojekt som även innehåller utbyggnadsfasen. För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- En god ljudmiljö
- En hållbar avfallshantering

Det aktuella projektområdet utgör idag en mötesplats för närboende, med verksamheter såsom livsmedelsbutik och restaurang och busshållplats samt nära anslutning till park och skola. En utmaning i projektet är därför att ha kvar och utveckla dessa funktioner. På platsen för ny bebyggelse finns en viktig funktion i form av områdets återvinningsstation, varför en hållbar avfallshantering bedöms vara ett prioriterat målområde. Den långsmala tomten innebär en utmaning att anordna en tyst sida till de nya bostäderna vilket gör en god ljudmiljö till ett relevant målområde att prioritera. Slutligen innebär de topografiska förutsättningarna på platsen att en hållbar dagvattenhantering är viktigt att studera närmare.

## 2. Förutsättningar

### Läge, areal & markägoförhållande

Planområdet, cirka 0,9 hektar, omfattar fastigheterna Sicklaön 367:5 samt del av fastigheten Sicklaön 14:1. Planområdet omfattar Jarlabergsvägen, från bussvändslingen i norr till korsningen Lokomobilvägen-Fyrspannsvägen i söder, samt ett område öster om gatan.



Detaljplanens ungefärliga avgränsning på ortofoto (2014) och primärkarta.

Sicklaön 367:5, ägs av Vissland fastigheter i Nacka AB. ALM Equity AB är exploater i projektet. Fastigheten Sicklaön 367:5 finns på adressen Jarlabergsvägen 4 i Jarlaberg på Västra Sicklaön och avgränsas i öster av bostadsbebyggelsen i Jarlaberg och i sydost av obebyggd naturmark inom kommunens fastighet Sicklaön 14:1. Planområdet omfattar även Jarlabergsvägen inom fastigheten Sicklaön 14:1, på sträckan norr om Lokomobilvägen.

Planområdet avgränsas vidare av Jarlabergsskolan i väst och av kommunal parkmark i nordöst.



Markägoförhållanden i området. Illustration: Sweco

## Översiktlig planering

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 ska det vara attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Detaljplaneförslaget är förenligt med översiktsplanen intentioner för området.

Översiktsplanen pekar ut området Nacka Strand-Jarlaberg som tät stadsbebyggelse där förtätning planeras. Området uppges till största delen innehålla kontor och flerbostadshus och det finns ett flertal bostadsnära grönytor och natur med rekreativa värden. I området kring Jarlaberg och Nacka Strand finns det enligt översiktsplanen svaga samband i grönstrukturen mellan de mer sammanhållna grönområdena Ryssbergen och Nyckelviken, vilket bör beaktas i planeringen. Inga framtida behov av service eller infrastruktur, såsom förskoleplatser, pekas ut.

I närområdet planeras det för stora förändringar, både i samband med planeringen av Centrala Nacka, men även i och med det program som har tagits fram för Nacka Strand. Jarlaberg har således ett strategiskt läge i den tät och blandade stad som översiktsplanen beskriver för västra Sicklaön. Den nya bebyggelsen kommer i framtiden att få cirka 200 meter till en tunnelbanestation.



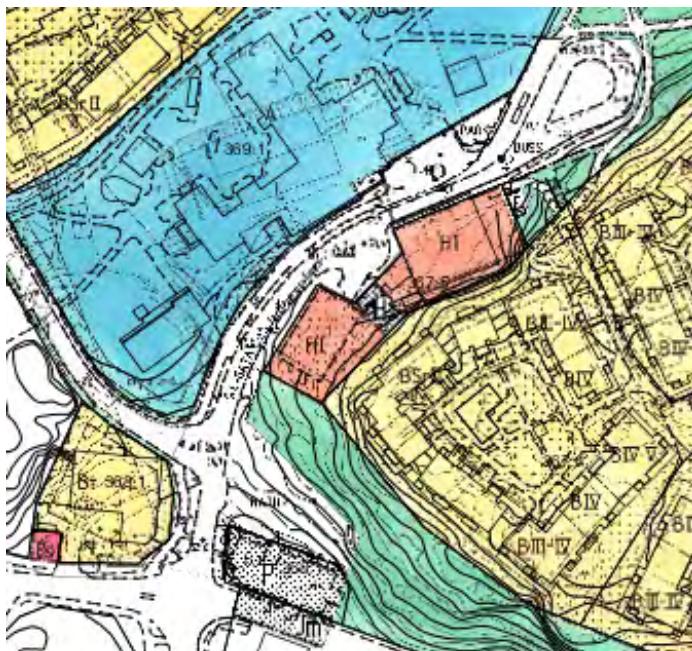
Pågående och nyligen genomförd utveckling i närområdet (ungefärliga gränser). Illustration: Sweco.

### Detaljplaner

Projektområdet berörs av två gällande planer: Stadsplan 328 från 1982 och Detaljplan 107 från 1994.

Stadsplan 328 reglerar markanvändningen som handel i en våning. Byggrätten är begränsad av punktprickad mark och det är endast den nordöstra delen, där livsmedelsbutiken idag ligger, som får bebyggas. Längst i söder på fastigheten löper ett stråk med VA-ledningar som betjänar bostäderna på Diligensvägen. Området är markerat med ett u i plankartan, vilket innebär att det inte är tillåtet att "vidta anordningar som hindrar framdragande och underhåll av underjordiska allmänna ledningar".

Planområdet omfattas också av en del av detaljplanen Dp 107 från 1994, vilken omfattar Jarlabergsvägen, planlagd som GATA och bussvändslingen som är planlagd som BUSS vilket innebär att övrig fordonstrafik inte har tillträde till vändslingen. I den detaljplanen har också byggrätten för en transformatorstation, som tidigare låg mitt i fastigheten, ersatts med ett område för handelsändamål.



Planmosaik med gällande planer i projektområdet: stadsplan 328 och detaljplan 107. (Interngis, 2016)

### **Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken**

Området är beläget inom riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset omfattar farledsmiljön, norra kusten. Området berörs också av riksintressen för kommunikationer i form av befintlig farled och väg 222 (Värmdöleden). Riksintressena bedöms inte påverkas av denna detaljplan (se även vidare i kapitel 3 Planens konsekvenser).

Dagvatten från planområdet avrinner mot vattenförekomsten Strömmen som omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten. Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) är recipienten Strömmens ekologiska status *otillfredställande*. Detta på grund av statusen på bottenfaunan, växtplankton, halten av näringssämnen under sommaren och sikt djupet. Krav finns på att den ekologiska statusen ska nå *god ekologisk potential* år 2021, med undantag för morfologiska förändringar och övergödning eftersom dessa anses tekniskt omöjligt att uppnå till 2021. Den kemiska statusen för Strömmen är *uppnår ej god* på grund av förekomsten av olika föroreningsämnen. Krav fanns på att den kemiska statusen skulle ha god ytvattenstatus år 2015, men då detta inte har uppnåtts finns nu förslag på förlängning. Kvicksilverföreningar och bromerade difenyleter har fått mindre stränga krav då det anses tekniskt omöjligt att kunna sänka halterna till dess. Att få ner halterna av tributyltennföreningar, blyförorörningar samt antracen har fått förlängd tidsfrist till 2027 (VISS, 2016).

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har under 2015 utfört prognosser (haltberäkningar av partiklar) för luftkvaliteten i Nacka. Av prognoserna framgår att samtliga MKN för luft kommer att klaras inom hela kommunen där människor stadigvarande vistas.

## Området idag

### Bebyggelse

Inom fastigheten 367:5 finns en befintlig byggnad i en våning som idag inrymmer en livsmedelsaffär, en frisörsalong och en restaurang med uteservering. Den södra delen av fastigheten används för parkering och återvinningsstation. Strax norr om livsmedelsbutiken finns en transformatorstation på fastigheten Sicklaön 14:1.



Fotot till vänster: Befintlig butiksbyggnad på fastigheten 367:5 samt transformatorstation på fastigheten Sicklaön 367:5. Fotot till höger: befintlig parkeringsyta med återvinningsstation inom fastigheten 367:5. Foto: Sweco.



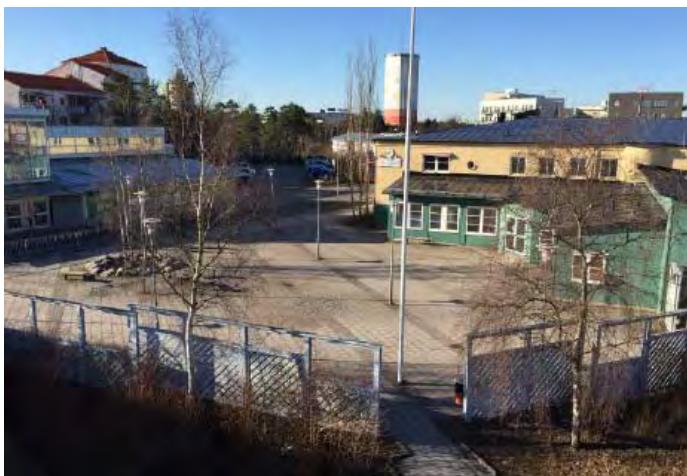
Fotot till vänster: Restaurangens uteservering i befintlig byggnad. Foto till höger: Angränsande Jarlabergsskolan med tillhörande skolgård och angränsande torgyta. Foto: Sweco.

Den befintliga intilliggande bebyggelsen på berghsplatån utgörs av ett bostadsområde från 1990-talet med en sammanhållen bebyggelse i postmodern stil med ett varierat och karaktäristiskt taklandskap där hissar och fläktrum utnyttjats till torn och tinnar. Arkitekten Ulf Gillberg var inspirerad av en toskansk by. Bebyggelsen är formad i storgårdskvarter med stora gröna gårdar och kantzoner av grönska runt om. Området är trafikseparerat med större enheter av parkeringsdäck och markparkeringar.



Flygbild mot söder, över den norra delen av planområdet, med fastigheten 367:5 centralt i bilden med befintlig butiksbyggnad och parkering. Foto: Blomweb.

Inom planområdet, i anslutning till skolan finns idag en befintlig platsbildning av både karaktären torg och bostadsgård med entré till skolan.



Överblick över det befintliga torget, med skolbyggnaden i fonden (öst) och matvarubutiken (väst). Foto: Liljewall arkitekter.

### Mark och vegetation

Detaljplanområdet ligger på ett område där det är berg i norr och morän i södra området. Morän har en god infiltrationsförmåga.

Naturmarken söder om fastigheten utgörs av en skogbevuxen sydvästvänd sluttning, bestående av främst tallar. Enligt en översiktligt utförd naturvärdesinventering (Sweco 2016-03-04) har tallarna troligen en spridningsfunktion för tallskog men de har inga dokumenterade naturvärden.

## Service

Förutom serviceutbudet inom planområdet (matvarubutik, restaurang och frisörsalong) finns inom gång- och cykelavstånd Nacka forum med ett stort serviceutbud. På andra sidan av Jarlabergsvägen i norr ligger Jarlabergsskolan. Det finns även en förskola i anslutning till grundskolan.

## Friytor

I anslutning till området finns ett grönt parkstråk som mynnar ut i Nyckelvikens friluftsområde och naturreservat.



Parkstråket i anslutning till planområdet. Foto: Liljewall arkitekter

En bollplan och en kommunal lekplats finns i anslutning till skolområdet och parkstråket.

## Gator och trafik

Jarlabergsvägen är en lätt krökt återvändsgata som i höjd med butiksbyggnaden inom planområdet endast är tillgänglig för busstrafik. En vändplats för bussen med buss hållplatser finns i gatans norra ände. Ett provisoriskt uppsatt staket avgränsar den körbara ytan i höjd med matvarubutiken.

Jarlabergsvägen passeras dagligen av barn till och från den närliggande skolan och förskolan samt till den kommunala lekplatsen.

Gaturummet för Jarlabergsvägen är idag stort men innehåller få byggnader som vetter mot gatan. Parkering, inlastning och sopsortering domineras gaturummet idag. Detta ger en miljö som särskilt nattetid kan upplevas som otrygg. Det är idag otydligt att gatan leder till Jarlabergs centrumbebyggelse och indirekt vidare mot Nyckelvikens naturreservat.



Fotot till vänster: Bussgatan vid Jarlabergsvägen, staket samt vändplatsen för buss. Foto: Sweco och Liljewall

### Teknisk försörjning

Området är anslutet till kommunalt verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten (VSD). VSD-ledningar är placerade i Jarlabergsvägens körbana. Ledningsnätets kapacitet för dagvatten är begränsad. VA-nätets kapacitet för centrala Nacka och för detta planområde ska utredas inför detaljplanens granskningsskede.

Fastigheten Sicklaön 367:5 är ansluten till det allmänna dagvattennätet och avleder viss andel av takvattnet dit. Resterande dagvatten från fastigheten avrinner ytligt inom planområdet. Längs Jarlabergsvägen finns rännstensbrunnar som avleder dagvattnet via dagvattenledningar till recipienten Strömmen. Angränsande fastigheter längs Diligensvägen har utkastare som leder takvatten mot detaljplaneområdet.

Det befintliga dagvattenflödet vid ett 10-årsregn har beräknats till cirka 55 liter/sekund (Norconsult, 2016).

En fristående elnätstation finns inom planområdet på kommunens fastighet Sicklaön 14:1, strax norr om befintlig byggnad.

Inom planområdet, under befintlig gång- och cykelbana utmed Jarlabergsvägen, finns bland annat ledningar för sopsugsanläggning samt lokalt fjärrvärmensät som försörjer bebyggelsen i Jarlaberg. Ledningarna leder till en centralbyggnad inom fastigheten Sicklaön 368:2, vilken ägs av Jarlabergs samfällighetsförening. I samfälligheten ingår bostadsrätsföreningarna i Jarlaberg, vilka tillsammans äger och förvaltar gemensamhetsanläggningen Sicklaön GA:31 som i huvudsak omfattar parkeringsanläggningar, belysning, sopsug och centralantenn (kabel-tv-anläggning) inom Jarlaberg.

Den aktuella fastigheten för planläggning, Sicklaön 367:5, är inte delägare i gemensamhetsanläggningen men eventuellt finns ursprungliga ledningsavsättningar till fastigheten för sopsug.

### 3. Planförslaget

#### Nya byggnader

Planförslaget möjliggör att fyra punkthus med en sammankopplande sockelvåningsbyggnad mellan husen byggs längs med Jarlabergsvägen. Markanvändningen ska vara bostäder (B, B<sub>1</sub>) med centrumändamål (C) i bottenvåningen och parkeringsgarage (P) huvudsakligen under mark och delvis i souterräng.



Illustrationsplan. Illustration: Varg arkitekter.

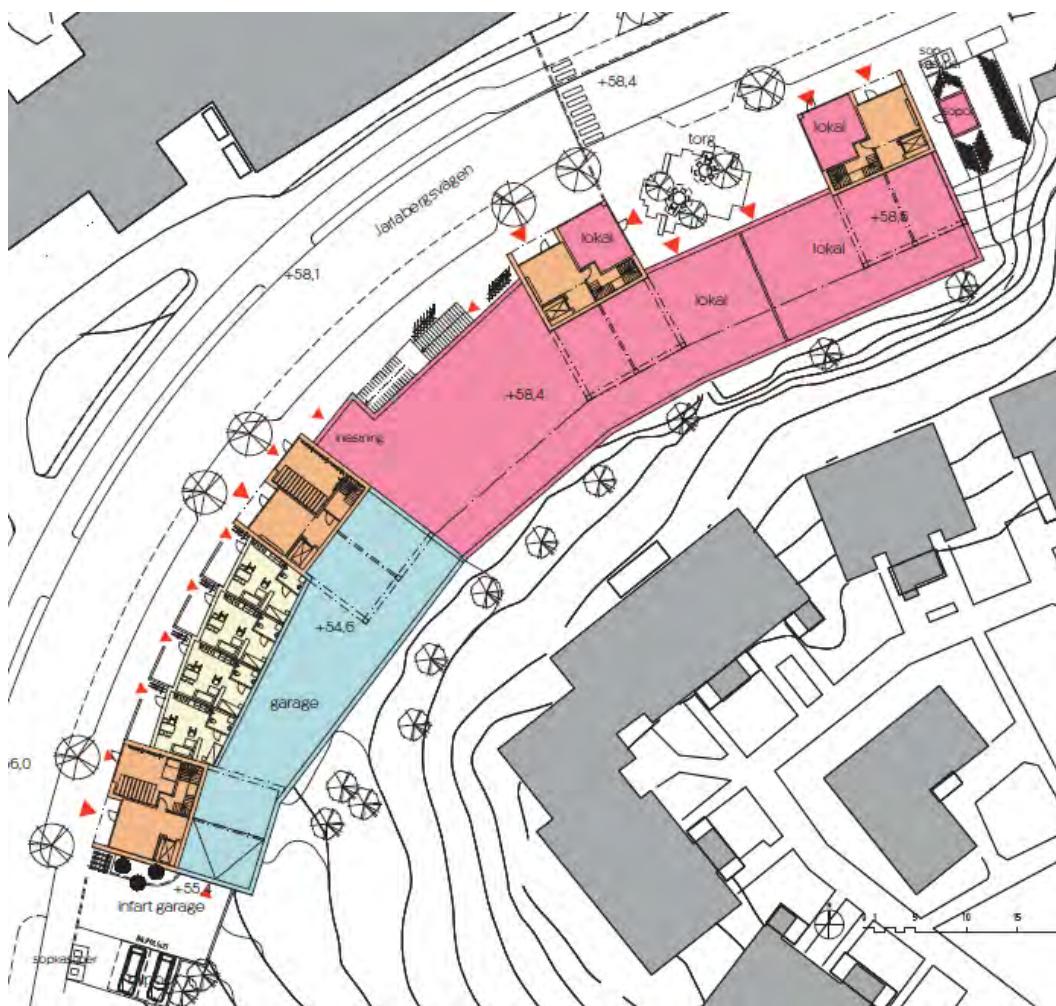


Perspektivbild över bebyggelseförslaget, vy från parken mot torget. Illustration: Varg arkitekter.

Inom planen möjliggörs för offentliga ytor/allmän plats i form av torg, gata och park. Den föreslagna markanvändningen tillsammans med befintlig markanvändning med butiker, busstation, torg, skola och bostäder, ska bidra till att förstärka den centrumbildning som finns idag på platsen och till att skapa en attraktiv stadsmiljö kring Jarlabergsvägen. Den befintliga servicen i området, med bland annat matvarubutik, kan genom planförslaget bibehållas och utvecklas.

Planbestämmelserna för markanvändningen möjliggör för en eventuell tredimensionell fastighetsbildning avseende torgyta mellan punkthusen, ovan parkeringsgaraget.

Totalt möjliggörs en exploatering om 9300 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA) varav minst 900 m<sup>2</sup> BTA lokaler/centrumändamål och maximalt 6800 m<sup>2</sup> BTA för bostäder (exklusive parkeringsgarage).

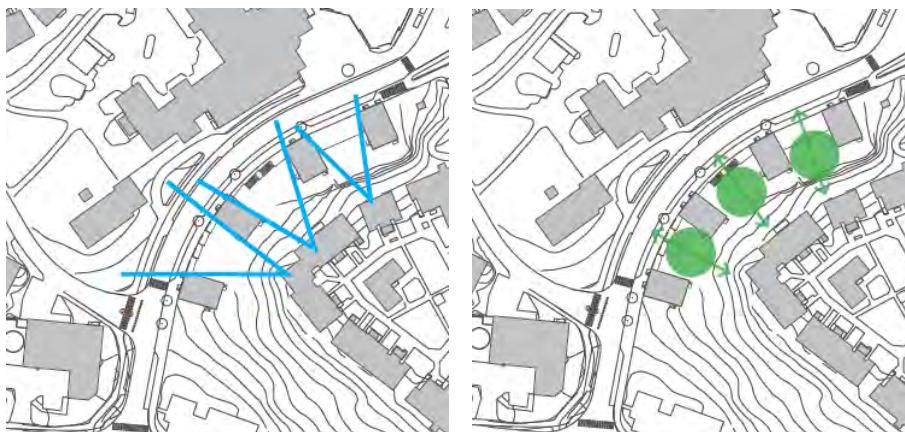


Bilden visar markanvändningen i bebyggelsens entréplan samt entrélägen. Blått=garage, Orange=trapphus och cykelförråd, Gul=bostäder, Rött: service/lokaler. Illustration: Varg arkitekter.

Lägenhetsstorlekar regleras inte i planen men exploateren avser att bygga smålägenheter. Punkthusen föreslås huvudsakligen inrymma ettor och tvåor, med fyra lägenheter per våningsplan. Uppskattningsvis möjliggörs med denna lägenhetsfördelning cirka 120 lägenheter beroende på faktorer som parkeringsbehov och bullerkav. Föreslagen preliminär lägenhetsfördelning och antal lokaler är enligt tabellen nedan:

<b>Lägenhetstyp:</b>	<b>Antal:</b>
3:or	4 st
2:or	54 st
1:or	63 st
Lokaler	4 st

Punkthusen är placerade i en solfjädersform utmed Jarlabergsvägen. Placeringen skapar stora mellanrum med generösa öppna bostadsgårdar. Detta möjliggör också att utsikt delvis kan bevaras för de närmast boende i befintlig bebyggelse. De fyra föreslagna punkthusen ska vara så smäckra som möjligt, cirka 11x17 meter, vilket säkerställs med begränsade byggrätter för byggnaderna.



Bilderna visar översiktligt idén om bevarade siktmöjligheter och stora öppna grönskande gårdar. Illustration: Varg arkitekter.

Punkthusen placeras i gräns mot gatan och dess slanka volymer artikuleras i gaturummet genom att den anslutande sockelbyggnaden dras in en bit från gatan.

Byggnaderna följer terrängen och bildar tillsammans ett karaktärsfullt motiv för Jarlabergsvägen. Gatans funktion som ett viktigt stråk i området betonas. Entréer orienteras mot gatan. Butiker och verksamheter finns huvudsakligen i bebyggelsens entréplan och koncentreras till ett torg vilket innehåller att det befintliga torget får en större yta, ramas in och vitaliseras (se vidare i avsnittet *Torget*).

Byggnaderna föreslås bli slanka och höga i förhållande till omgivningen. Byggnadernas höjder regleras med maximal nockhöjd över angivet nollplan vilket innehåller att 8-10 våningar möjliggörs. Byggnadernas höjd artikulerar den befintliga terrängen. Från terrängens högsta punkt vid torget trappar byggnadsvolymerna ned söderut längs med gatans slutning.



Elevation. Illustration: Varg arkitekter.



Vy mot Jarlabergsvägen. Illustration: Varg arkitekter.

### En händelserik gatumiljö

En kontinuerlig men varierad sockelvåning ger ett stadsrum med olika karaktärer: det lilla torget med butiker och verksamheter, den mellersta delen med trappa upp till gården, och i söder bostäder med egen entré från gatan. Gröna bostadgårdar anläggs mellan huskropparna ovanpå sockelvåningen.

Vägens krökta form, husens varierade höjder, och sockelvåningens skiljande karaktär syftar till att ge en varierad upplevelse vid rörelse längs med gatan. De många entréerna och funktionerna i entréplan skapar en händelserik gatumiljö.

Den norra sockelvåningen, mellan hus 1 och hus 2, ges ett större indrag från gatan vilket möjliggör utökning av nuvarande platsbildning. Lokaler förläggs med entréer mot det blivande torget där utrymme finns för uteservering och/eller torghandel. Uppglasade och tydliga entrévåningar bidrar till att förstärka kontakten mellan inomhus och utomhus.



Den norra sockelvåningen, med anslutande torg och koncentration av verksamhetslokaler.

Den mellersta sockelvåningen, mellan hus 2 och hus 3, inrymmer butikens inlastning, cykelparkering och planteringar. En generös trappa leder upp till bostadsgården.



Den mellersta sockelvåningen med trappa, cykelparkering och inlastning till matvarubutik.

I sockelvåningen mellan hus 3 och hus 4 föreslås bostäder av stadsradhuskaraktär som är indragna från gatan. Bostäderna får en egen tillgänglig entré och liten förgårdsmark med plats för cykel och uteplats som bidrar till variation och småskalighet längs gatan. Gränsen mellan uteplats och gata föreslås markeras av en låg mur samt med grönska.



Till höger: den södra sockelvåningen.

### Byggnadernas fasad- och takgestaltning

Byggnadernas gestaltning, såsom materialval, fasadgestaltning och takutformning regleras inte i detalj i detta skede. Se även mer angående föreslagen gestaltning i gestaltningsprogrammet.

Punkthusens fasader föreslås gestaltas med ett genomgående tema i form av ett rutnät, som bildas av fyllningar och fönsterpartier. Ramverket kan exempelvis utföras i betong, tegel eller puts eller andra gedigna material som åldras vackert. Illustrationerna i gestaltningsprogrammet visar punkthusens fasader i grått/sandfärgat tegel och betong. Bostadsfasaderna i bottenvåningen och sockelvåningar mellan punkthusen illustreras i trä. Trä kan förekomma som ett element i punkthusens sockelvåningar.

Gatuplanets fasad kan med fördel skilja sig från punkthusen vad gäller material och/eller kulör. Bottenvåningen ska gestaltas omsorgsfullt i material och detalj. Punkthusen föreslås få en generös sockelvåningshöjd och tydliga indragna entréer samt uppglasade cykelrum eller lokaler mot gatan. En planbestämmelse finns om att sockelvåning mot gata ska vara förhöjd och tydligt markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad gatumiljö.

Bostäder med egen entré från gatan avgränsas med hjälp av till exempel växtlighet och låga murar. Fallskydd på trappa och bostadsgårdar bör vara genomsiktliga för att medge kontakt mellan gatan och gården grönska.

Utskjutande balkonger tillåts på punkthusen och bör ges ett lätt uttryck med genomsiktliga balkongfronter.

Husens översta våningsplan rymmer etagelägenheter med takterrass. Takutformningen regleras med en utformningsbestämmelse (f) om att den översta våningen ska vara indragen minst 1,9 meter från byggnadens fasadliv och att takbyggnaden ska utföras med tak och fasad i samma material och med delvis lutande tak- och väggytor. I bilderna illustreras översta våningens tak- och fasadmaterial i plåt.

### Torget

Planområdet kan betraktas som Jarlabergs naturliga mittpunkt, en servicenod som innehåller viktiga målpunkter såsom buss, affär och skola. En viktig förutsättning har därför varit att utveckla stadskvaliteter på platsen. Det befintliga torget i anslutning till skolan föreslås förstärkas och utvecklas till ett levande stadsdelstorg. Den nya bebyggelsen ramar in torget och vitalisera det med levande bottenvåningar och enträlägen mot torget.



Torget föreslås gestaltas på ett sätt som knyter an och bygger vidare på dagens utformning. Hårdgjorda ytor bör minska för att kunna infiltrera dagvatten och torget får en grönare karaktär än idag med mer utrymmen för sittplatser och cykelparkering. Inför detaljplanens granskningsskede ska lösningar för dagvattenhantering inom torgytan redovisas. Gränsen mellan torg och angränsande park kan bli mer flytande. På så vis tydliggörs entrén mot parken och det blir lättare att hitta in till naturreservatet. Torgytorna på vardera sidan om Jarlabergsvägen, liksom dess körbana över torget föreslås ges en enhetlig gestaltning för att skapa ett sammanhängande torg och en trygg trafikmiljö.

En bit av den befintliga torgytan finns inom skolfastigheten Sicklaön 389:1. Denna yta ingår inte i detaljplaneområdet, men föreslås ingå i omgestaltningen av torget.

I syfte att skapa tydlighet mellan privata och offentliga ytor och säkerställa allmänhetens tillgänglighet till torget föreslås hela den tänkta torgytan inom planområdet få markanvändningsbestämmelsen TORG (allmän plats).



Förslag till situationsplan över torget. Illustration: Liljewall arkitekter.



Inzoomad vy mot torget. Illustration: Varg arkitekter

## Mark, växtlighet och grönstruktur

### Terränganpassning

Bebyggnelsen ska förhålla sig till Jarlabergsvägens befintliga höjdprofil och ha tillgängliga entréer mot gatan.

Byggnadernas volym accentuerar områdets topografi, med den högsta byggnaden på den högsta punkten och nedtrappning av volymer längs sluttningen söderut. Föreslagen bebyggelse innebär att topografin och karaktären av grönskande sluttning förändras. En terrasserad och grönskande övergång skapas mellan Jarlabergsvägens nya stadsrum, över bostadsgårdarna, mot den gröna slänten på Brf Fjäderns fastighet Sicklaön 367:4.

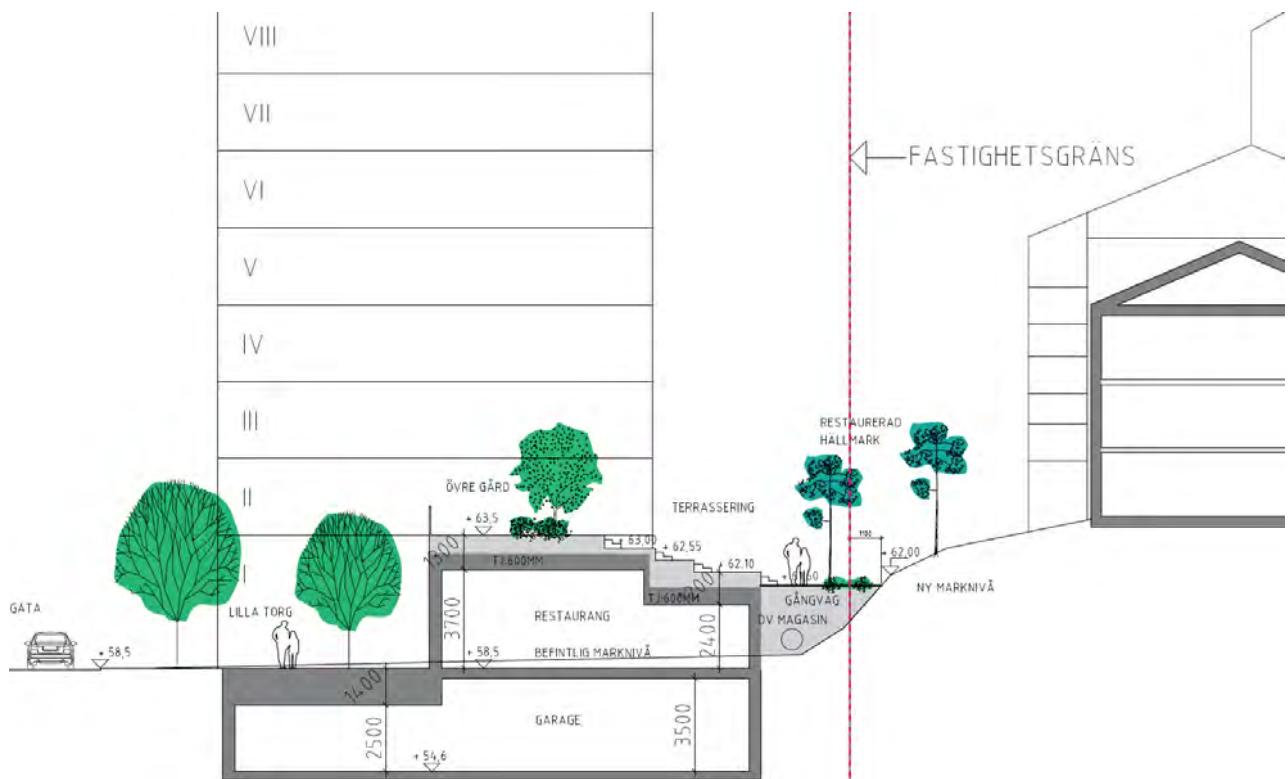
Parkeringsgarage ska vara dolt under mark. Bostadsgårdarnas terrassering är nödvändig för att tillgängliggöra naturmarken och anpassa till befintliga marknivåer. Därför finns en bestämmelse om att bostadsgårdarna ska terrasseras ner mot angränsande grönområde i sydost och att en gångkoppling möjliggörs mellan gård och grönområdet, huvudsakligen i enlighet med gestaltningsprogrammet.

Nivåanpassning kan utgöras av trappor, sittgradänger och odlingsterrasser med potential att hantera dagvatten. Konkreta förslag till lösningar för dagvatten på odlingsterrasserna ska studeras vidare till detaljplanens granskningsskede.



Situationsplan som visar idéerna om terrassering och gångstråk mellan de nya bostadsgårdarna och grannfastigheten. Illustration: Liljewall arkitekter.

Eftersom den nuvarande marknivån i fastighetsgränsen är bitvis låg i förhållande till de nya bostadsgårdarna föreslås att marken i fastighetsgränsen fylls upp inom fastigheten liksom på angränsande fastighet Sicklaön 367:4, tillhörande Brf Fjädern. Det bedöms inte vara nödvändigt att höja marknivån utanför planområdet men resultatet blir en delvis otillgänglig sänka. En motfyllning skapar en naturlig markanpassning och möjliggör att en gångstig kan anläggas inom planområdet parallellt med fastighetsgränsen. Överenskommelse mellan exploateren och fastighetsägaren Brf Fjädern gällande släntintrång och marknivåanpassning behövs för åtgärder utanför planområdet. Se även vidare angående bebyggelsens terränganpassning i gestaltningsprogrammet.



Sektionen visar byggnadens anpassning till terrängen och föreslagen markuppfyllnad på angränsande fastighet.  
 (sektion vid det norra huset, hus A).

### Grönstruktur och växtlighet

Inom området upplevs de offentliga ytorna idag som odefinierade och otydliga. En målsättning är att genom planförslaget tydliggöra de offentliga ytornas funktion. Grönska och gatuträd på Jarlabergsvägen ska bidra till att skapa en grön entré till Nyckelvikens naturreservat och förstärka de gröna sambanden mellan Nyckelviken och Ryssbergen. Jarlabergsvägen och parken utgör också ett viktigt rekreativt stråk från centrala Nacka mot Nyckelvikens naturreservat.

Planteringar på bostadsgårdarna ska ansluta till den intilliggande naturmarken. Bostadsgårdarna ska utgöra ett grönskande motiv som upplevs både från gatan och från de befintliga bostäderna i Brf Fjädern. Det nya terrassbjälklaget ovanpå sockelvåningen ska

möjliggöra hög växtlighet, vilket regleras med planbestämmelsen om att terrassbjälklag ska utföras planterbart och dimensioneras för att bärta ett jorddjup om minst 60 cm. Detta jorddjup möjliggör för plantering av mindre träd och buskar.

Planförslaget innebär att cirka 10-15 träd, främst tallar, måste tas bort (läs mer i avsnittet *Konsekvenser – Natur*). Avverkade träd kan sparas som faunadepåer i den angränsande naturmarken.

### Lek och utevistelse

Mellan punkthusen, en våning upp från gatan, skapas bostadsgårdar med plats för lek och vistelse som ansluter till befintlig naturmark. Gårdarna ska vara sammankopplade med tillgängliga gångvägar utomhus, varför nya gångstråk möjliggörs genom och längs med bebyggelsen. Gångvägar i området behålls intakta.

Gårdarna utformas med uteplatser som uppfyller gällande regelverk för buller.

Exempel på möjlig utformning av bostadsgårdarna framgår av gestaltningsprogrammet och i illustrationen nedan.



Bilden illustrerar hur informella ”smitvägar” kan möjliggöras omkring bebyggelsen.



Situationsplan som visar möjlig utformning av bostadsgårdarna. Illustration: Liljewall arkitekter.

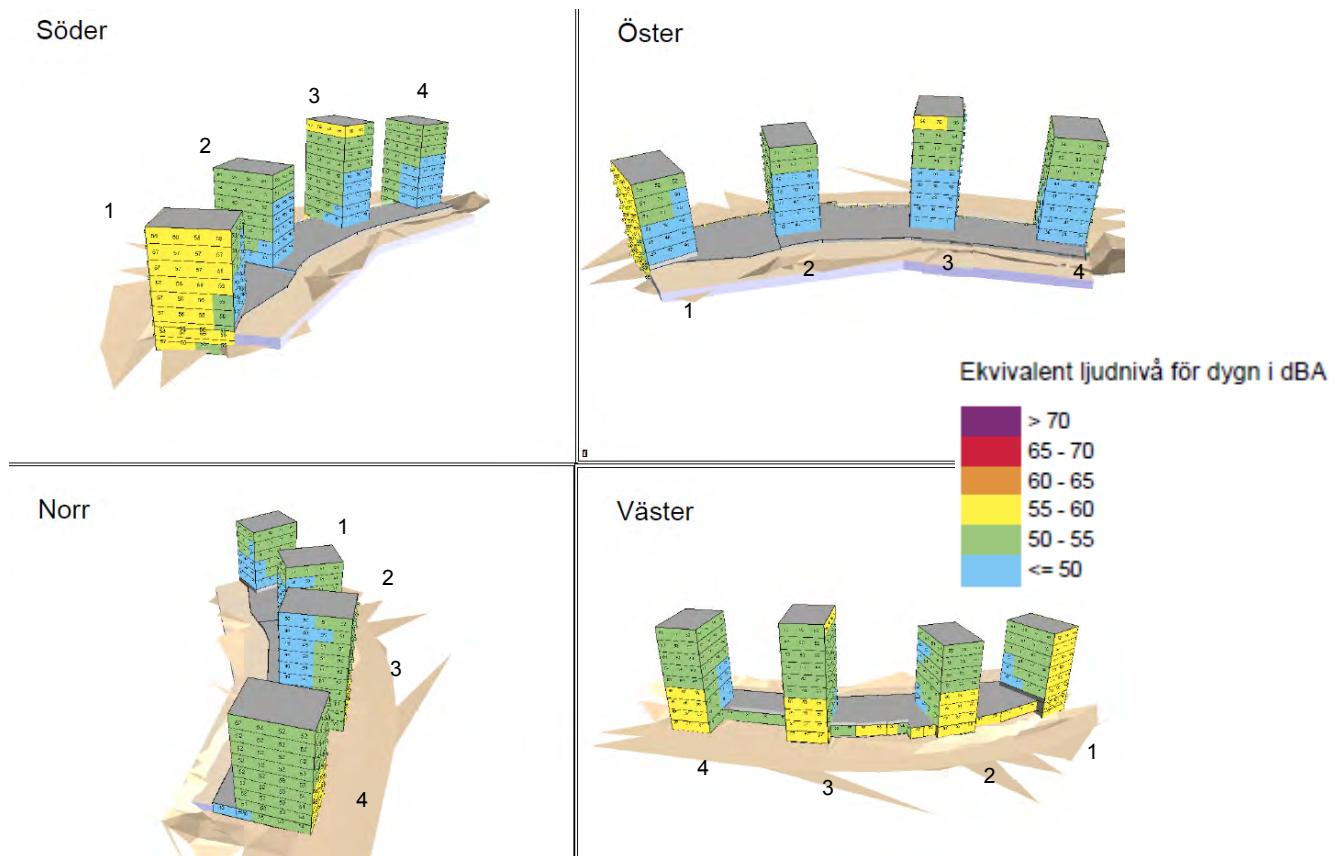
## Buller

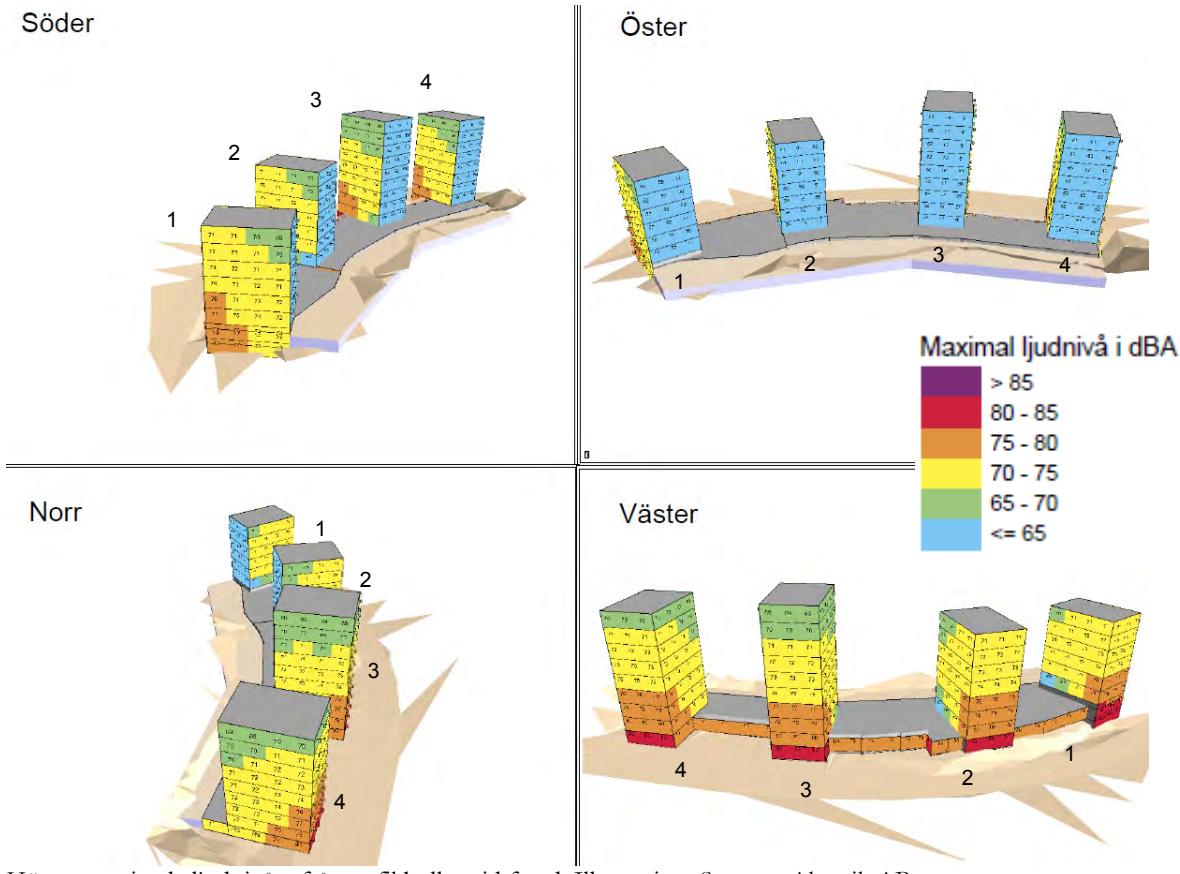
En bullerutredning har genomförts av Structor Akustik (2016-09-23). Av utredningen framgår att byggnaderna främst exponeras för trafikbuller från omgivande vägar samt för buller från en fläktanläggning som finns på den intilliggande skolans tak.

## Trafikbuller, ljudnivåer vid fasad

Beräkningar av trafikbuller visar att fasaderna mot Jarlabergsvägen samt fasaden längst söderut utsätts för ekvivalenta ljudnivåer över riktvärdet om 55 dBA men under 60 dBA (som mest 59 dBA). Riktvärdet för mindre lägenheter än 35 kvm, 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad, klaras för alla lägenheter i samtliga byggnader utan extra åtgärd.

Vid en blandning av lägenhetsstorlekar där lägenheter mot Jarlabergsvägen är mindre än 35 kvm och lägenheter mot grönytor är större än 35 kvm överskrider riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå för 9 lägenheter. För 8 av dessa lägenheter (belägna i hus 1, se illustration nedan) klaras undantaget i trafikbullerförordningen genom att hälften av bostadsrummen har tillgång till ljuddämpad sida om högst 55 dBA dygnsekventiel ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå nattetid. För en lägenhet (belägen i det högsta huset-hus 3, se illustration nedan) behövs skärmning på en hel och tät kortsida av balkongen för att få ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen. Bedömningen är att en god ljudmiljö för boende kan uppnås, men det krävs uppföljning i projekteringen för att säkerställa att ljudnivåerna enligt plankartan uppfylls.

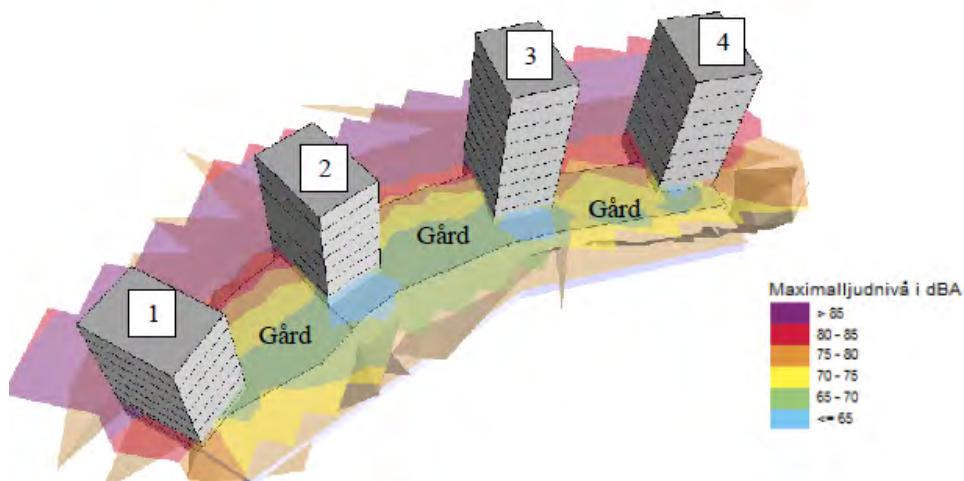
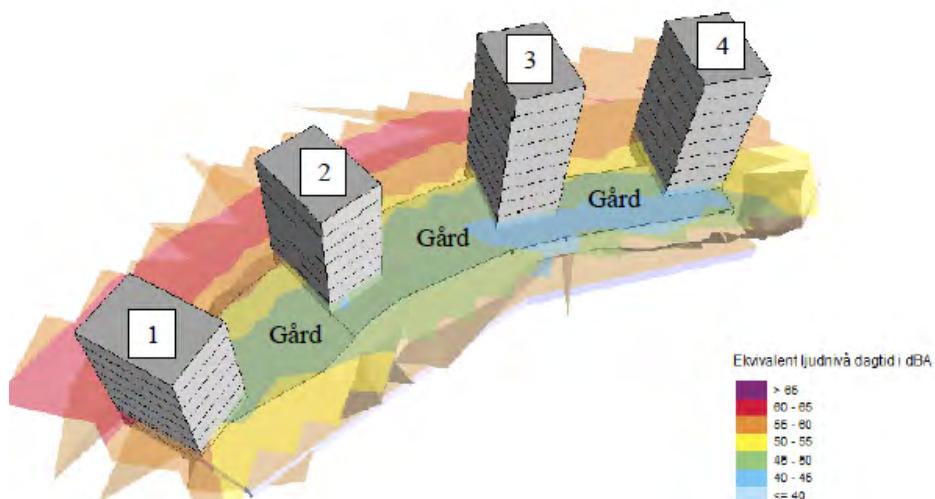




Högsta maximala ljudnivåer från trafikbuller vid fasad. Illustration: Structor Akustik AB.

### Trafikbuller, ljudnivåer på uteplats

20 av totalt 144 lägenheter klarar riktvärdena 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå på sin enskilda balkong/uteplats. Om alla lägenheter ska få tillgång till en enskild uteplats som klarar riktvärdena behövs balkongskärmar på balkonger för de resterande 124 lägenheterna. Alternativt kan gemensam uteplats som klarar riktvärdenen anordnas på de gemensamma upphöjda gårdsytorna som planeras mellan punkthusen. Räcken som planeras mot gata ska utföras som 1,1 meter höga täta bullerskydd. Mellan de två södra husen samt på den mellersta gården klaras riktvärdena med 1,1 meter skärm på upphöjd gård mot Jarlabergsvägen. För gården mellan hus 3 och 4 innehålls riktvärdet för en mindre del av gårdsytan. För att klara riktvärdenen på större del av gård samt förbättra gårdsmiljön bör det täta räcket på gård mellan hus 3 och 4 göras högre än 1,1 meter.



Ekvivalent och maximal ljudnivå 1,5 m över upphöjd gård. 1,1 meter högt räcke. Illustration: Structor Akustik AB.

### Trafikbuller inomhus

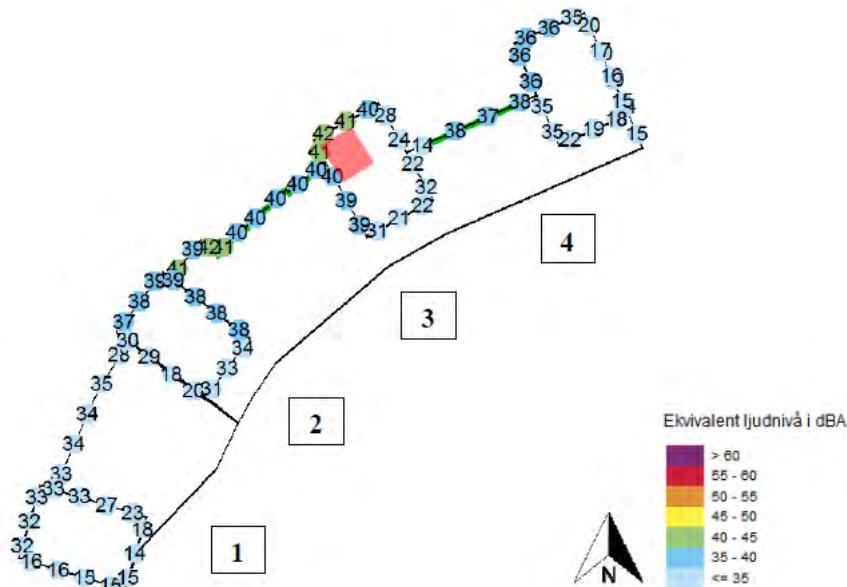
Målet för trafikbuller inomhus kan uppnås med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Fasadisoleringen måste studeras mer i detalj i projekteringen. Underlag till en sådan studie återfinns i bullerutredningens bilagor.

### Verksamhetsbuller från fläktanläggningar

Ljudnivån från fläktarna på Jarlabergskolans tak uppgår till som mest 42 dBA dygnsekvivalent ljudnivå (kontinuerlig drift) vid den planerade bebyggelsen. Riktvärden dag och kväll klaras för samtliga planerade lägenheter. Riktvärdet för nattperioden överskrids för 6 lägenheter (plan 2-7) i det högsta huset, hus 3 (se illustration nedan).

För att uppfylla riktvärdet enligt Zon A kan kanalen för fläktarna förses med ljuddämpare alternativt skärmas av med en ljudabsorberande skärm. Detaljerat åtgärdsförslag

behöver utredas vidare i den fortsatta projekteringen för att säkerställa att riktvärden för externt verksamhetsbuller inte överskrids vid planerade bostäder. Se även i kapitel 4 Så genomförs planen, avsnitt *Tekniska åtgärder-Buller*.



Högsta ekvivalenta ljudnivåer vid fasad för verksamhetsbuller. Illustration: Structor Akustik AB.

### Planbestämmelser för buller

Med syftet att säkerställa att en god ljudmiljö kan uppnås för bostäderna finns planbestämmelser på plankartan:

Avseende trafikbuller ska bostäderna utformas så att:

- samtliga bostadsrum i en bostad får högst 55 dBA dgnsekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen i varje bostad få högst 55 dBA dgnsekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl 22-06 (frifältsvärden)
- bostäder upp till 35 kvm får högst 60 dBA dgnsekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärde)
- ljudnivån på minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskider 50 dBA dgnsekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl. 06-22.

Avseende verksamhetsbuller ska bostäderna utformas så att:

- buller från yttre installationer inte överskider 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnads fasad kl. 22 - 06.
- buller från verksamheter inte överskider 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kl. 06-18 samt 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad kl. 18-06 på vardagar. Från verksamheter får inte 45 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad överskridas under lördagar, söndagar och helgdagar.
- buller från verksamheter inte överskider 55 dBA maximal ljudnivå vid fasad kl. 22.00 - 06.00.

## Gator och trafik

### Stråket Jarlabergsvägen blir en levande stadsgata

Jarlabergsvägen kommer även fortsättningsvis att försörja området med angöringstrafik och buss. Gatan föreslås utvecklas till en mer *levande stadsgata* med ett mer tydligt definierat gaturum. Systemhandlingar för Jarlabergsvägens nya utformning kommer att tas fram efter plansamrådet.

En förutsättning för en levande stadsgata är att olika typer av trafikslag (kollektivtrafik, bilar, cyklister, fotgängare) samsas om utrymmet och att trafikmiljön utformas med särskild hänsyn till de mjuka trafikslagen.



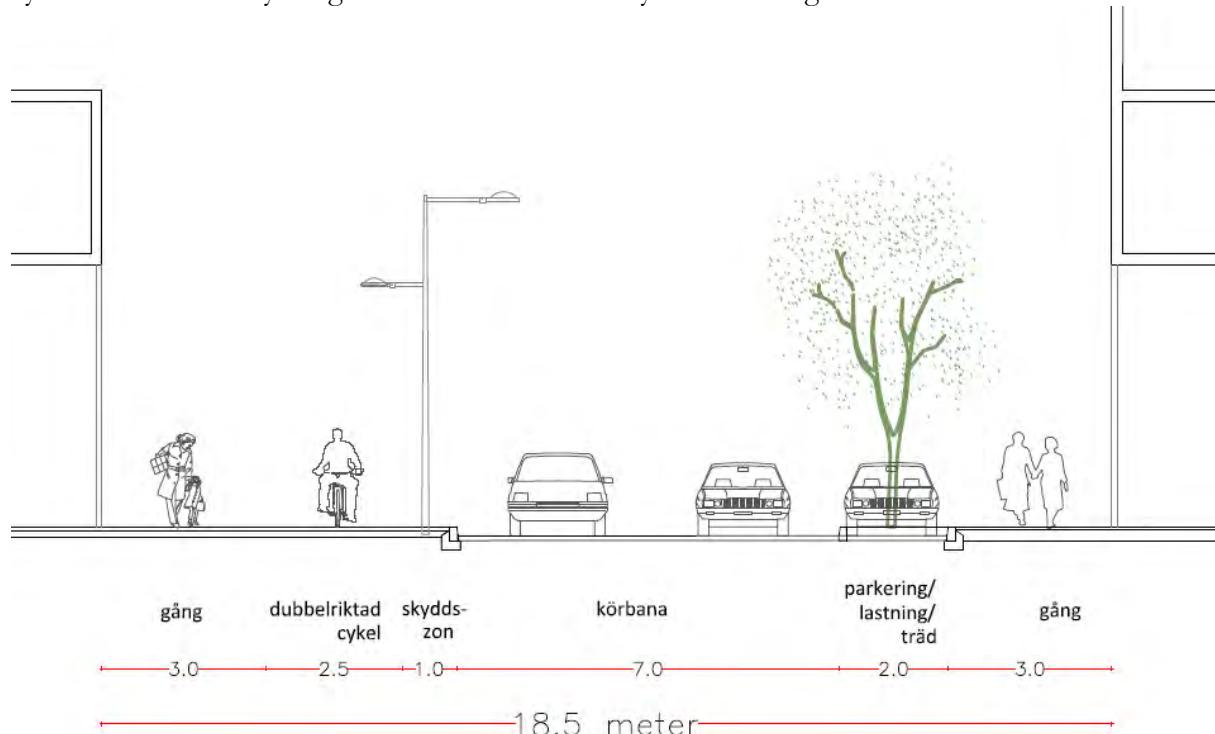
Situationsplan, med överblick av gatumiljön. Illustration: Liljewall arkitekter.

På Jarlabergsvägen ska busstrafik rymmas vilket innebär att körbanan föreslås bli 7 meter och bitvis 6,5 meter bred (se vidare nedan angående trafiklösning på torget).

Kantstensparkering inklusive handikappplatser och zoner för lastning och angöring skapas

längs med gatans östra sida. Inom den 2-2,5 meter breda angöringszonen ges även plats för gatuträd. Planteringar har en födröjande och infiltrerande effekt för dagvatten, vilket tekniskt kommer att studeras närmare under systemhandlingsskedet.

Dubbelriktad cykelbana (2,5 meter bred) ges plats för utmed gatans västra sida, på samma sida som Jarlaberskolan som är en stor målpunkt för cyklister i området. Trottoarer för gående finns till en minsta bredd om 3 meter vilket uppfyller tillgänglighetskrav (2,5 meter). Lastzoner undviks vid avsnitten där punkthusen skjuter ut i gatan av utrymmesskäl. Ledningar föreslås liksom idag förläggas längs gatans västra sida under gång- och cykelbanan. Gatubelysning kommer att studeras i systemhandlingsskedet.



Typsektion för Jarlabergsvägen. Illustration: Sweco

Inga större förändringar av Jarlabergsvägen höjdprofil planeras. En översiktlig förstudie för gatan har tagits fram (Sweco 2016-05-16) som underlag för kommande systemhandling (mer fördjupad projektering av gatan).

Blandtrafik, både privatfordon, lastningsfordon, sopbil och buss föreslås tillåtas på den befintliga bussvändslingen. Förslaget innebär att man kan begränsa de hårdgjorda ytorna inom området och att man kan utnyttja dessa mer effektivt. Körspårsanalys för bussvändslingen har utförts som visar att det finns tillräckliga utrymmen för blandtrafik på vändslingen och att bussar samtidigt ska kunna stå uppställda för tidreglering vid vändplatsen. Ytbehoven kommer att studeras mer noggrant i systemhandlingsskedet.

Trafik över torget vid Jarlabergsvägen ska huvudsakligen vara på de gåendes villkor. Jarlabergsvägens körbana, i avsnittet som sträcker sig över torgytan, föreslås smalnas av till 6,5 meters bredd. Körbanan föreslås också höjas upp 5 centimeter och den omkringliggande torgytan föreslås höjas upp ytterligare 5 centimeter. Körtans

markbeläggning föreslås få en randning av smågatsten. Dessa åtgärder syftar till att ge hastighetsdämpande effekter. Den föreslagna utformningen syftar också till tydliggöra gränsen mellan köryta respektive gångytta. Detta är särskilt viktigt då många barn rör sig på platsen.

Den dubbeldelade cykelbanan som går längs med Jarlabergsvägens västra kant får en markerad yta över torget och leder vidare ut till Nyckelvikens naturreservat. Ytbehov och behov av skyddszonerna ska detaljstuderas i systemhandlingsskedet. Gång- och cykelkopplingar till naturreservatet ska studeras vidare hur den kan tydliggöras.



Planen visar föreslagen trafiklösning på torget. Illustration: Liljewall arkitekter.

### Övriga gångstråk

Befintliga övriga gångstråk i området bibehålls. Den nya bebyggelsen ger också möjligheter att ta sig över området på nya mer informella sätt. Stigar och trappförbindelser möjliggörs.

### Parkering och angöring

Bostäderna försörjs av ett parkeringsgarage som huvudsakligen ligger under mark och delvis i souterräng i bakkant mot öst. Infart till garaget sker söderifrån, från en av områdets lägsta punkter. Garaget blir endast synligt i denna punkt och kan i övrigt döljas i terrängen och inom byggnaden.

Vid garagedfarten i söder ges också utrymme för två bilpoolplatser inom kvartersmark.



Bilden visar garagets utbredning och invändiga disponering.

Det aktuella planområdet ligger i zon A (enligt Nacka kommunens zonindelning), detta medför att utgångsläget för parkeringstalet enligt dokumentet *Rekommenderade parkeringstal i Nacka kommun* (2015) är 0,8 bilplatser/lägenhet för ettor och tvåor och 0,9 för större lägenheter än detta.

Då ett lägre parkeringstal än rekommendationerna förespråkas av exploitören har en parkeringsutredning tagits fram av Tyréns 2016-09-06. Utredningen pekar på ett gott kollektivtrafikläge och närhet till service samt en sannolik målgrupp med ett generellt lågt bilinnehav (singelhushåll med unga och äldre). Utifrån detta föreslås ett antal mobilitetsåtgärder som tillsammans ska motivera ett lägre parkeringstal.

Mobilitetsåtgärderna som förslås är bilpool, cykelpool med lastcyklar, lättillgänglig och kvalitativ cykelparkering, informationssatsningar och sponsring med SL-kort. Åtgärderna bedöms enligt utredningen ge ett rimligt parkeringstal om 0,45 parkeringsplatser per lägenhet.

Garagelösningen ska studeras mer i detalj efter samrådsskedet. Nuvarande förslag till parkeringsgarage i ett plan ger möjlighet till cirka 45 parkeringsplatser. Beroende på lägenhetsfördelning innebär det ett parkeringstal mellan 0,45-0,65 parkeringsplatser per lägenhet.

Utöver boendeparkering anordnas allmän besöksparkering och angörings-/lastningszoner längs med Jarlabergsvägens östra sida. Parkeringsbehovet för servicelokalerna bedöms vara lågt då de ska vara av karaktären närservice.

Cykelparkering för boende och besökare kan anordnas inom kvartersmarken som markparkering på ytorna söder och norr om den nya bebyggelsen. Allmän cykelparkering till exempelvis byten med buss kan anordnas på torgytan. Cykelparkering på allmän plats ska studeras närmare i systemhandlingsskedet.

Minst 240 cykelparkeringsplatser bedöms kunna möjliggöras i enlighet med kommunens norm om 2 platser/lägenhet. Cykelparkering kan också inrymmas i de två södra punkthusens bottenvåning samt i det underjordiska parkeringsgaraget. Privata platser för cykel är också möjlig att inrymma på uteplatserna tillhörande bostäderna i markplan. Lådcykelpool kan inrymmas i garaget med en separat entré. Utrymmen för cykel ska studeras närmare till granskningsskedet.

Bil- och cykelparkeringarnas omfattning samt föreslagna mobilitetsåtgärder kommer att regleras i exploateringsavtalet.

### Tillgänglighet

Bostädernas komplement i form av exempelvis parkeringsgarage, bostadsgårdar och balkonger är tillgänglighetsanpassade för mäniskor med funktionsnedsättning. Detta genom att trapphus med hiss är kopplade till garagenivån och till nivån för bostadsgården. Bebyggelsen anpassas till gatan med tillgängliga entréer längs med hela gatan och torget, vilket regleras med en planbestämmelse. Gatorna är utformade i enlighet med tillgänglighetskrav. Tillgänglig besöksparkering för mäniskor med funktionsnedsättning kan anordnas till entréerna från gatan. Tillgänglig boendeparkering kan anordnas i garaget.

### Teknisk försörjning

För mer ingående beskrivning av föreslagna lösningar se kapitel 4, avsnittet *Tekniska åtgärder*.

### Vatten, spill- och dagvatten

Området ansluts till kommunalt vatten-, spill- och dagvattennät i Jarlabergsvägen. Ledningsnätets kapacitet ska utredas efter samråd. Innan detaljplanens granskningsskede ska anläggningar redovisas så att förbindelsepunkt till ledningsnätet kan föreslås. Förbindelsepunkt för spillvatten, vatten respektive dagvatten kommer att upprättas. Befintliga förbindelsepunkter kommer att ersättas med nya.

Dagvatten ska fördröjas lokalt, inom kvartersmarken, så att flödet i det kommunala dagvattennätet inte ökar från idag (se vidare angående dagvattenhantering i avsnittet *Så genomförs planen - Tekniska åtgärder* samt i avsnittet *Konsekvenser av planen - Dagvatten*).

### El och varme

Den nya bebyggelsen bedöms kunna anslutas till befintligt fjärrvärmelänkt och elnät i Jarlabergsvägen.

## Avfallshantering

Avfall för bostäderna föreslås hanteras genom bottentömmande avfallsbehållare på kvartersmark som placeras i den norra respektive södra delen av kvartersmarken (korsprickad mark). Avfallsbehållarna särskiljer restavfall och matavfall och töms med kranbil som angör på angöringszon längs Jarlabergsvägen och lyfter avfallet över gångbanan. Lösningar ska studeras mer noggrant till granskningsskedet så att gällande riktlinjer om avstånd från bostad uppfylls.

Avfall från restaurangen föreslås hanteras i miljörum som möjliggörs i den norra delen av planområdet, genom korsprickad mark – ”på marken får endast komplementbyggnad placeras om maximalt 25 kvadratmeter byggnadsarea”. Livsmedelsbutikens avfall hämtas vid butikens inlastning där den angränsande lastzonen kan nyttjas för angöring av sopbil.

Den befintliga återvinningsstationen inom planområdet föreslås få ett nytt läge i närområdet (utanför planområdet). Avsikten är att säkerställa detta genom avtal. Se vidare i kapitel 4, avsnittet *Tekniska åtgärder - Avfallshantering*.

## Trygghet och säkerhet

Jarlabergsvägen har varit en viktig utgångspunkt för att skapa en tryggare och mer levande miljö i Jarlaberg under dygnets alla timmar. Gatan föreslås omvandlas till en levande stadsgata och får aktiva bottenvåningar med butiker, verksamheter och bostäder i entréplan. Entréer orienteras mot gatan. Torget föreslås utvecklas och levandegöras med bebyggelse som ramar in torget och utrymmen för exempelvis uteservering eller torghandel.

En särskilt viktig fråga är att hur en trygg och säker trafikmiljö för barn kan åstadkommas, med tanke på angränsande skola och andra viktiga målpunkter för barn i närområdet. Utgångspunkten är därför att skapa tydliga rörelsestråk och att arbeta med hastighetsämpande åtgärder inom området. (Se mer angående trafiklösningar i avsnittet Gator och trafik). Angöring med bil till de nya bostädernas garage sker söderifrån, vilket begränsar biltrafik upp till skolan.

## Hållbarhet

De åtgärder/indikatorer som är aktuella för projektet är följande:

Hållbarhetsmålet *Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser*:

- Projektet kan öka tillgången till attraktiva mötesplatser och varierade utomhusmiljöer i närområdet.
- Projektet bidrar med fler funktioner i närområdet som t.ex. handel, bostäder, arbetsplatser, service och kulturella verksamheter och till att befintliga verksamheter kan utvecklas på sikt och fortsätta att vara livskraftiga.
- Projektet bidrar till en ökad mångfald i närområdet när det gäller byggnadernas utformning, storlek och upplåtelseform.
- Planen bidrar till marknadsmässigt goda villkor för företag att etablera sig i området.
- Offentlig konst och utsmyckning tillkommer eller finns redan i närområdet.
- Området är väl anpassat för barn, äldre och människor med funktionsnedsättningar.

- Projektet bidrar med flexibla byggnader som innehåller flera funktioner och som har möjlighet till verksamhet under dygnets alla timmar.
- Utomiljön och verksamheterna i projektet leder till en ökad säkerhet och trygghet i området genom t.ex. bra belysning, etablering av verksamheter som är öppna under fler timmar på dygnet och verksamheter som attraherar människor i flera åldrar.

Hållbarhetsmålet *Dagvatten som renas och infiltreras*:

- I området omhändertas dagvattnet lokalt (LOD) i så stor utsträckning som möjligt.
- Om förutsättningar genom infiltration eller perkolation saknas ska åtgärder vidtas för att utjämna dagvattenflöden.
- Dagvattenhanteringen utnyttjas som en positiv resurs i projektet, både vad gäller estetisk och ekologisk kvalitet.
- Förorenat dagvatten renas innan det rinner vidare till recipient eller infiltreras. Reningskraven för dagvattnet har utgått från recipientens känslighet.

Hållbarhetsmålet *En god ljudmiljö*:

- Riksdagens generella riktvärden för buller uppfylls. I de fall de inte kan uppfyllas tillämpas riksdagens vedertagna avstegsfall.
- På plankartan finns utformningsbestämmelser för att klara riktvärden för buller.

Hållbarhetsmålet *En hållbar avfallshantering*:

- Ett nytt läge för återvinningsstation behöver säkerställas genom avtal.
- Utrymme för avfallsbehållare för matavfall har förberetts i området.
- Transportvägar, vändplan och uppställningsplats är dimensionerade för sopbilar så att tömning av avfallsbehållare alltid kan ske på ett trafiksäkert sätt.
- Bygg- och rivningsavfall sorteras under byggskedet.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Se mer i dokumentet *Behovsbedömning*.

### Sociala konsekvenser

Nya flerbostadshus med smålägenheter innebär en större variation av boendemöjligheter inom närområdet som idag till mestads är bebyggt med större lägenheter. Lokaler i bottenvåning tillsammans med stärkta offentliga rum kan bidra till attraktivare mötesplatser och stadsliv. Planförslaget innebär en mer trafiksäker miljö vilket är positivt ur ett barnperspektiv och särskilt viktigt i och med närheten till skola och idrottsplats.

Bebyggelseförslagets bostadsgårdar kan med medveten utformning erbjuda en god miljö för barn. Inom gångavstånd finns ett gott utbud av både kollektivtrafik, service, rekreation och skola vilket innebär goda möjligheter att välja alternativ till bilen i vardagen. Detta är en

särskilt viktig livskvalitetsaspekt för exempelvis barn, unga och äldre som inte har möjlighet att äga eller köra bil.

### **Rekreation**

Planförslaget medför att andelen tillgänglig grönyta i närområdet minskar något men tillgången till rekreation i form av naturvistelse, idrott och lekplats kommer även fortsättningsvis att vara god.

### **Tillgänglighet**

Planen möjliggör en förbättrad tillgänglighet i form av ett tydligare och bättre utformat stadsrum. Tillgänglighetskraven för bostäderna kan uppfyllas.

### **Trafik**

Planförslaget innebär en viss ökning av fordonsrörelser i området i form av angöringstrafik, lastning till lokalerna och renhållningsfordon. Infart till garaget är placerad i söder så att angöringstrafiken till ny bebyggelse inte trafikerar gatan förbi Jarlabergsskolan och torget. Ur ett större klimatperspektiv är det positivt att förtäta med bostäder i ett kollektivtrafik- och servicenära läge, vilket kan leda till mer hållbara resmönster.

### **Trygghet och säkerhet**

Förutsättningarna för upplevd trygghet bedöms förbättras genom mer aktiva gångstråk, nya mötesplatser och ökad trafiksäkerhet.

### **Buller**

Genom den föreslagna dispositionen av lägenheter i byggnaderna klaras gällande riktvärden för ekvivalent ljudnivå vid fasad för samtliga planerade lägenheter, avseende trafikbuller. För att klara riktvärdena för maximala ljudnivåer vid fasad krävs åtgärder alternativt genomgående lägenheter. En gemensam uteplats som klarar riktvärdena kan anordnas på byggnadernas baksida samt på delar av upphöjda gårdarna. Kravet för trafikbuller inomhus kan uppnås med åtgärder i form av lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Genom åtgärder kan också riktvärden för verksamhetsbuller uppnås.

En god ljudmiljö säkerställs även genom planbestämmelser på plankartan, både vad gäller trafikbuller respektive verksamhetsbuller.

### **Samhällsekonomiska konsekvenser**

Planförslaget ger förutsättningar för en attraktiv och tätare stadsmiljö och därmed ökade nyttoar av mark, boende, företagande, kollektivtrafik och tillgång till kultur/service. För de närboende kan detta även leda till ökade bostadsvärden.

Ur ett kommunekonomiskt perspektiv är det kostnadseffektivt att utveckla redan befintlig ianspråktagen mark, inga större kommunala investeringar behövs. Jarlabergsvägen och torget ska byggas om till en mer stadsmässig gata i samband med planens genomförande. Utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsbidrag och genom den ersättning som fås i samband med överlätelse av kommunal mark (se mer angående kommunala investeringsbehov och finansiering i kapitel 4, avsnittet *Ekonomiska frågor*).

## Kulturmiljö och landskapsbild

Detaljplanen bedöms inte innehåra någon påverkan på riksintresset för kulturmiljövården som avser farledsmiljön. Föreslagen bebyggelse blir inte synlig från farleden. Det finns inga andra utpekade kulturhistoriska värden som påverkas.

Utbyggnadsförslaget innehåller en lokal påverkan på stads- och landskapsbilden då den föreslagna bebyggelsen är markant högre än omgivningens bebyggelse och på så vis blir påtaglig/synlig i närmiljön. Det är viktigt att de nya husen förblir smala och att bostadsgårdarna mellan husen blir gröna/vegetationsrika samt att grönskan mot omgivande bebyggelse kan bevaras eller återskapas. Trots att de föreslagna byggnaderna är betydligt högre än omkringliggande hus bedöms utbyggnadsförslaget som helhet, med smala volymer och generösa släpp mellan, vara väl anpassat till sin omgivning.

## Natur

Naturmark exploateras och omvandlas till bebyggelse. Ett flertal äldre tallar avverkas och ett tätortsnära naturvärdesobjekt minskar i sin storlek. För att kompensera för förlusten av naturvärden rekommenderas att använda avverkade tallar för att anlägga faunadepåer i angränsande naturmark.

## Miljökvalitetsnormer för luft

Samtliga miljökvalitetsnormer för luft kommer att uppnås inom planområdet. Viss ökning av transporter sker i området men området ligger i ett kollektivtrafiknära läge som begränsar ökningen av trafik och utsläpp.

## Dagvatten och miljökvalitetsnormer för vatten

De naturliga förutsättningarna för att använda lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) är begränsade. Den fördröjningsvolym som krävs för att dels fördröja den egna fastighetens dagvatten och dels inkommende dagvatten från grannfastigheten går inte att skapa med LOD-lösning som till exempel makadammagasin eller växtbäddar/regngårdar. Rörmagasin i kombination med dagvattenkassetter och dränrännor förespråkas därför i genomförd dagvattenutredning (se vidare i kapitel 4, avsnittet *Tekniska åtgärder - Dagvatten*). Till detaljplanens granskningsskede ska föreslagna lösningar utredas vidare. Dimension av anläggningarna ska utredas och utrymmen inom kvartersmarken ska säkerställas.

För att uppnå miljökvalitetsnormerna är det viktigt att parkeringen förläggs under tak vilket förbättrar förureningspåverkan av dagvattnet samt att de LOD-åtgärder som genomförs har en renande funktion av dagvattnet och inte enbart en fördröjande effekt.

Förurenings situationen bedöms förbättras något efter exploatering jämfört med i dagsläget. Detta främst på grund av att parkeringsytorna ovan mark försvinner och ersätts med

underjordiskt garage där dagvattnet renas med hjälp av oljeavskiljare och sedan ansluts till spillovattenledning.

### Hushållning med naturresurser /Hållbarhet

Planförslaget innebär ett effektivt utnyttjande av redan ianspråktagen mark. De definierade åtgärderna för att nå hållbarhetsmålen kan leda till positiva effekter ur ett hållbarhetsperspektiv. En stor utmaning är särskilt dagvattenhanteringen då naturlig infiltration inom kvartersmarken är begränsad, men med platsanpassade lösningar i kombination med tillskapad växtlighet och infiltrationsrika markytor kan positiva effekter uppnås. Planförslaget innebär fler boende och besökare i Jarlaberg och därmed delvis högre trafikflöden och transporter till området. Men det kollektivtrafik- och servicenära läget i kombination med främjande åtgärder för alternativa färdmedel än bilen bör leda till ett generellt mindre bilberoende per person i området.

### Klimatpåverkan

Dagvattenutredning och skyfallsanalys visar att den nordöstra delen av området är i riskzonen för att få stående vatten vid ett skyfall. Det är möjligt genom höjdsättning att säkerställa att dagvattnet kan avledas från området på ett kontrollerat sätt. Höjdsättningen ska därför studeras närmare till granskningsskedet så att detta säkerställs.

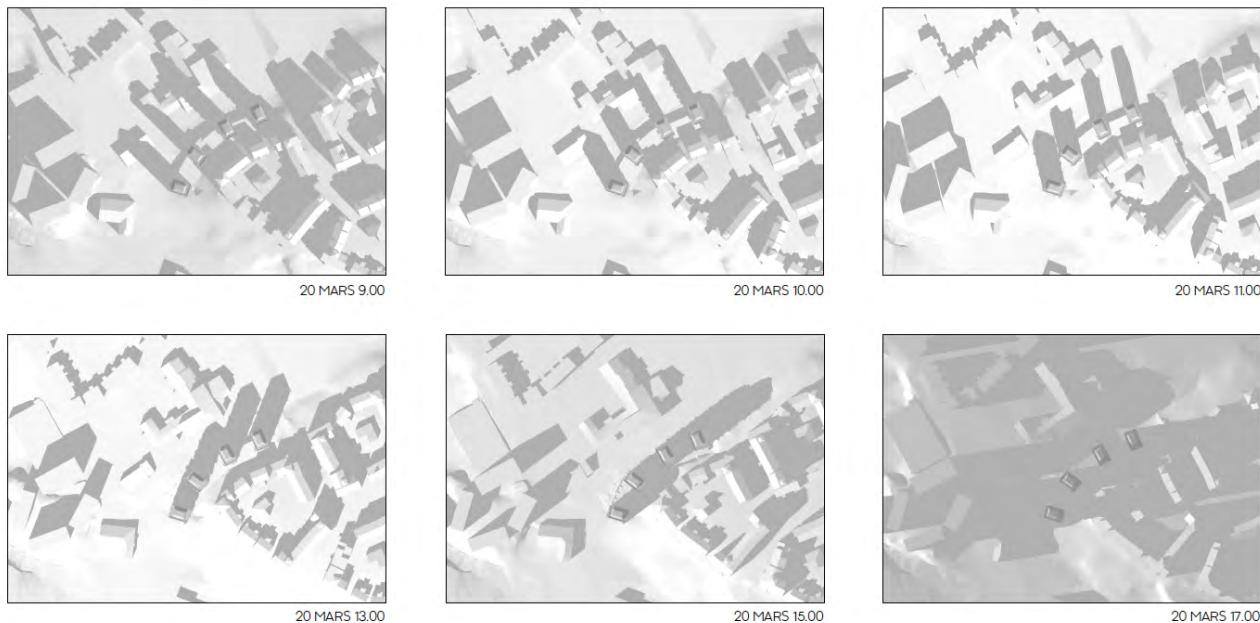
### Förorenad mark

Inom planområdet finns inga kända markföroringar registrerade i Länsstyrelsens MIFO-databas över förorenad mark. Sydost och väster om området finns potentiellt förorenade områden baserat på tidigare verksamheter. Områdena är inte klassade. Marksanering bedöms inte vara nödvändig. Om markföroringar skulle påträffas ska sanering ske i samråd med tillsynsmyndighet.

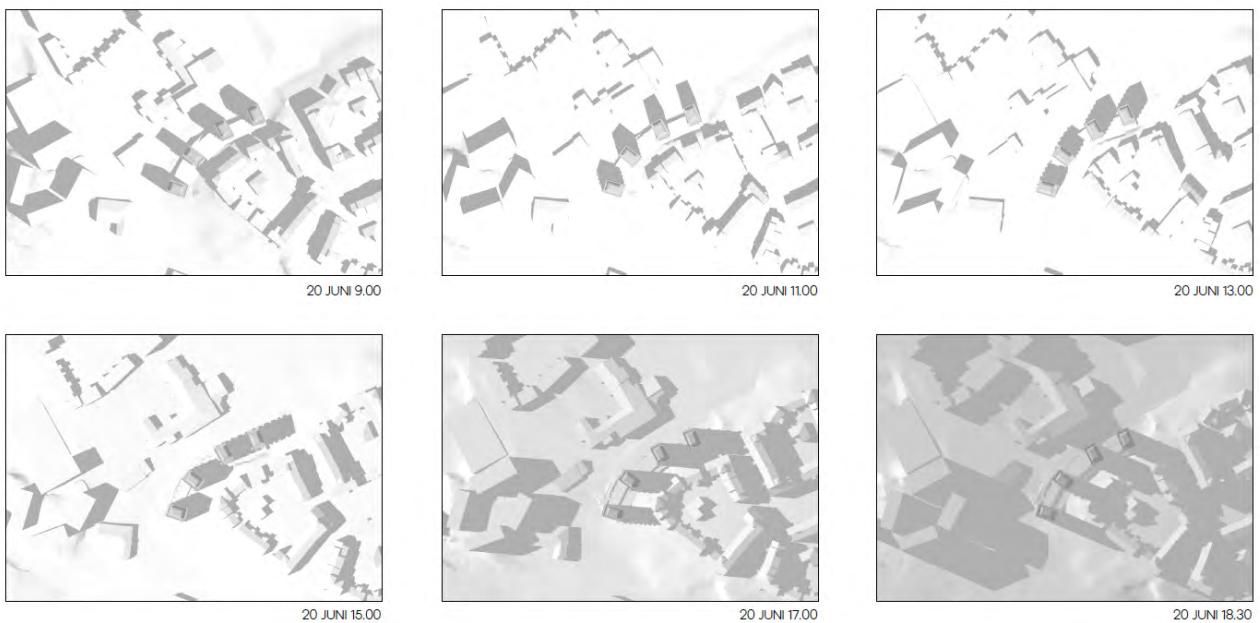
### Lokalklimat

#### Sol- och skuggstudier

Utbyggnadsförslaget ligger som närmast 17 meter från befintlig bebyggelse. De smäckra volymerna med sin placering i ”solfjädersform” innebär att skuggan förflyttas snabbt, vilket ofta innebär tillfällig påverkan av skuggning. Solstudier från vår- och höstdagjämning visar att utbyggnadsförslaget påverkar befintlig bebyggelse i begränsad omfattning. Viss skugga finns över skolgården på morgonen och torget skuggas under förmiddagen. Solstudier från sommaren visar att befintliga bostäder delvis skuggas under sen eftermiddag/kväll. Klockan 15.00 såväl i under sommar, vår och höst skuggas de nya bostädernas bostadsgårdar.



Sol- och skuggstudier. Vår- och höstdagjämning. Illustration: Varg arkitekter



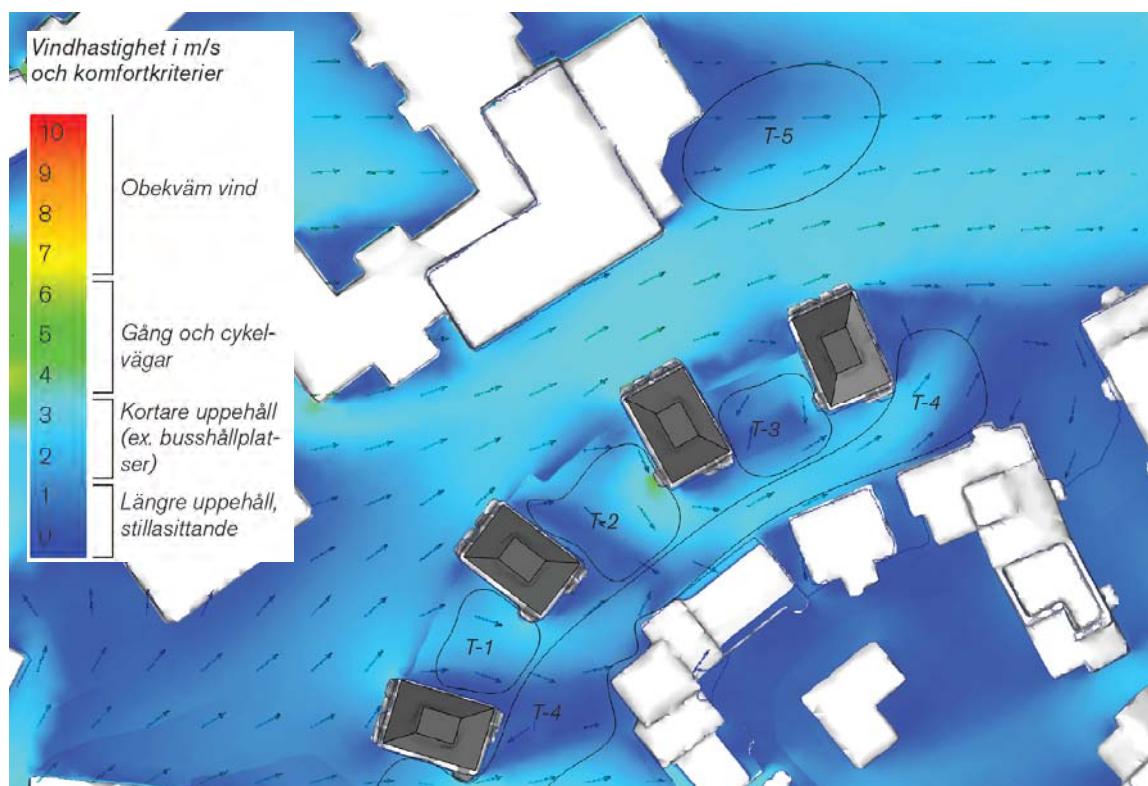
Solstudier. Vår- och höstdagjämning. Illustration: Varg arkitekter

### Vindkomfortstudie

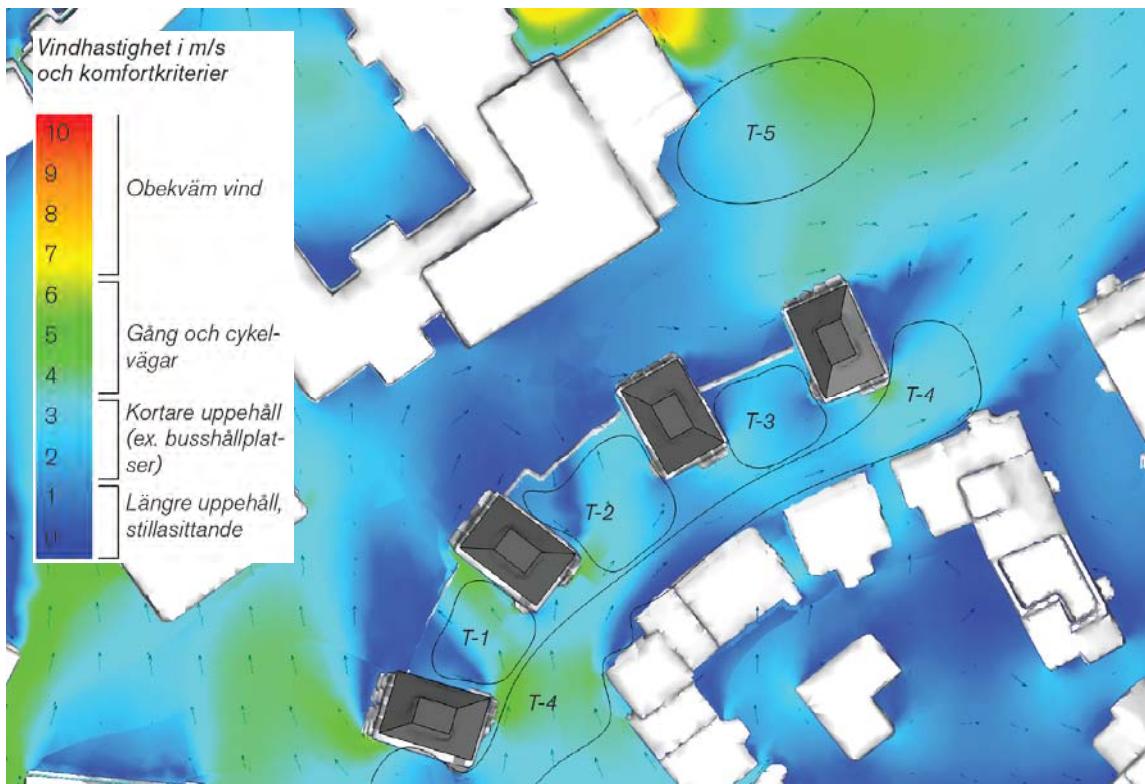
En vindkomfortstudie har tagits fram av White 2016-08-02 i syfte att ta reda på de nya byggnadernas påverkan på den omgivande miljön ur ett vindkomfortperspektiv. Majoriteten av det terrasserade bostadsgårdarna mellan byggnaderna (T-1, T-2 och T-3 i figurerna nedan) visar på låga vindhastigheter kring 0-3 meter per sekund vilket indikerar ett relativt gott skydd mot de förhärskande vindriktningarna i dessa områden. Området T-1 visar sig dock känsligare mot sydliga vindar vilket kan skapa obekväma vindsituationer vid stillasittande och kortare uppehällen. Detsamma gäller ett litet område på östra sidan av T-2 vid västliga vindar. I dessa zoner bör man om möjligt undvika att placera

sittplatser/trädgårdsgrupper i alternativt skulle träd kunna placeras strategiskt för att skydda dessa ytor från den västliga respektive sydliga vinden. Gångstigen som går längs den sydöstliga sidan av byggnaderna (område T-4) är ganska bra skyddad av de nya byggnaderna. Det är i södra delen av området som stigen exponeras av sydliga vindar.

Torgytan, T-5, visar låga vindhastigheter för västliga vind (0-2 m/s). Resultat för sydliga vindar på östra sidan av torget är något högre (4-5 meter per sekund) än vad som rekommenderas för kortare vistelser. Emellertid skyddar troligtvis träden, som inte ingick i simuleringen, mot sydliga vindar och minskar vindhastigheten till bekväma nivåer inom område. Sammanfattningsvis innebär inte de nya föreslagna byggnaderna att några platser i omgivningen utsätts för obekväm vind.



Vindhastigheten simulerad 1,5 meter från marken: vind från väst med hastigheten 5 meter per sekund.  
 Färgskalan talar om hur vindhastigheten påverkar den termiska komforten på platsen. Illustration: White



Vindhastigheten simulerad 1,5 meter från marken: vind från syd med hastigheten 5 meter per sekund.  
 Färgskalan talar om hur vindhastigheten påverkar den termiska komforten på platsen.

### Konsekvenser för fastighetsägare

Eventuella anläggningsåtgärder såsom marknivåanpassning till följd av släntintrång inom kommunal mark liksom inom Brf Fjäderns angränsande fastighet Sicklaön 367:4 ombesörjs och bekostas av exploateren.

Servisledning för spillovatten till Brf Fjäderns fastighet Sicklaön 367:4 med placering inom u-område i befintlig detaljplan behöver läggas om i samband med genomförande av planförslaget. Ledningen ska flyttas med bibeckan funktion till u-området i plankartan och anslutas till anvisad förbindelsepunkt i Jarlabergsvägen. Ny dragning av spillovattenledningen och förbindelsepunkt ska redovisas till granskningsskedet.

Dagvatten från Brf Fjäderns angränsande fastighet Sicklaön 367:4 rinner idag till planområdet. Planerade åtgärder för hantering av dagvatten inom planområdet innebär inte någon investerings- eller driftkostnad för den angränsande fastigheten.

Planförslaget innebär vidare konsekvenser för de befintliga boendes siktmöjligheter. En viss påverkan finns även genom skuggning, (se vidare i avsnittet *Konsekvenser – lokalklimat*)



UTSIKTSBILD 1



UTSIKTSBILD 2



UTSIKTSBILD 3



UTSIKTSBILD 1 MED 3D-MODELL



UTSIKTSBILD 2 MED 3D-MODELL



UTSIKTSBILD 3 MED 3D-MODELL

Drönarbilder från tre olika utsikter från de bakomliggande bostäderna i Brf Fjädern. Bilderna visar att utsikten delvis kan bevaras i och med de smala huskropparna.

## 5. Så genomförs planen

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

### Förslag till tidplan

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

Plansamråd 3:e kvartalet 2016

Uttällning/Granskning 1:a kvartalet 2017

Kommunfullmäktiges antagande 2:a kvartalet 2017

Laga kraft 3:e kvartalet 2017

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 4:e kvartalet 2017 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Tidplan för kommunens ombyggnad av Jarlabergsvägen ska samordnas med planens genomförande i övrigt, liksom med andra samtidigt pågående anläggningsarbeten gällande utbyggnad av ny infrastruktur inom Centrala Nacka.

Enskilt byggande, det vill säga ansökan om bygglov, kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastigheten kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det VA-utbyggnaden är klar och förbindelsepunkt är upprättad och slutbesiktigad.

## Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

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

## Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för all utbyggnad och skötsel av gatu-, torg- och parkmark inom planområdet. Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmänna gator och anläggningar.

Exploatören ska vara huvudman för kvartersmarken, det vill säga all utbyggnad och skötsel av områden för bostäder och lokaler. Nacka kommun genom natur- och trafiknämnden ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för utbyggnad och skötsel av för det allmänna elnätet.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsåtgärder genomförs, efter ansökan, av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Nybyggnadskarta upprättas, efter beställning, av lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och bygganmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

## Avtal

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploitören, som reglerar hur planarbetet ska finansieras.

Ett exploateringsavtal ska träffas mellan kommunen och exploitören och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar.

I exploateringsavtalet för Jarlabergsvägen regleras överlåtelser mellan kommunal mark inom fastigheten Sicklaön 14:1 och kvartersmark inom fastigheten Sicklaön 367:5 genom fastighetsreglering (delar av befintlig kvartersmark överläts till allmän plats och delar av befintlig allmän platsmark överläts till kvartersmark). Exploateringsavtalet kommer huvudsakligen även att omfatta reglering av utbyggnad av allmän gata och torgytor, omfattningen av speciallägenheter och lokaler i de nya byggnaderna, åtgärder för dagvattenhantering, flytt av VA-ledningar, skydd av mark och vegetation, säkerställande av garagets konstruktion under torget etcetera. Avtalet ger även en anvisning om tidplan för genomförandet, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Övriga avtal som behöver träffas:

- Avtal avseende ny lokalisering av återvinningsstationen med eventuellt ny fastighetsägare och Svenska Förpacknings- & Tidningsinsamlingen AB (FTI)
- Avtal med Brf Fjädern avseende flytt av ledningar och eventuell uppfyllnad av mark inom Brf:ens fastighet.
- Avtal med Rikshem AB gällande fläktanordning på skolbyggnadens tak.

Se vidare i avsnittet *Tekniska åtgärder*.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

Detaljplanen ger möjlighet till överlåtelse av två markområden omfattande totalt cirka 900 kvadratmeter genom fastighetsreglering från kommunens fastighet Sicklaön 14:1 till exploaterens fastighet Sicklaön 367:5. Dessutom ger detaljplanen möjlighet till att fastighetens gräns mot Jarlabergsvägen justeras i enlighet med plankartan, vilket i huvudsak innebär att nuvarande kvartersmark överläts till allmän plats.

Torgytan mellan de norra husen i planförslaget föreslås vara allmän plats, vilket föranleder en tredimensionell fastighetsbildning för torget och del av det underliggande garaget tillhörande den blivande bostadsfastigheten. Kommunen ansöker om nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder hos lantmäterimyndigheten.

Fastigheten Sicklaön 367:5 belastas av ledningsrätt för spillvattenledning, förlagd inom u-område i gällande detaljplan. Servisledningen är inskriven till förmån för Nacka kommun, men betjänar ledningsägaren Brf Fjädern. Ledningen behöver flyttas inför genomförandet av den nya detaljplanen. Den omförlagda ledningen från Brf Fjäderns fastighet Sicklaön 367:4 ska i lantmäteriförrättnings säkras även fortsatt genom ny ledningsrätt inom markerat u-område på plankartan. Exploateren ombesörjer och bekostar omförläggning av ledningen samt lantmäteriförrättning.

### **Tekniska åtgärder**

#### **Trafikanläggningar**

Jarlabergsvägen föreslås omgestaltas till att bli mer av en stadsgata med ett tydligare gaturum. Gatans höjdsättning behöver preliminärt inte förändras väsentligt.

Systemhandling för Jarlabergsvägen ska tas fram i vilken man från ett helhetsperspektiv (trafik, angöring, ledningsnät, växtlighet, ytlig dagvattenhantering etcetera) tar fram ett förslag för gatans utformning. Vid projekteringen av ny gata ska även lösningar för infarter/angöring till skolfastigheten på gatans västra sida studeras.

Gestaltningsprogrammet förtydligar och beskriver vidare detaljplanens intentioner vad gäller ombyggnad av Jarlabergsvägen och allmän plats inom planområdet.

## Buller

Idag förekommer verksamhetsbuller från angränsande fastighets fläktanläggning på skolans tak, (se mer i kapitel 2 *Planförslaget*, avsnitt *Buller*). För att säkerställa en god ljudmiljö föreslås i första hand att fläktanläggningen åtgärdas, genom byte av fläktanordning eller avskärmning av fläktarna, vilket ska säkerställas genom avtal mellan fastighetsägaren Rikshem AB och exploateren. Detta ska följas upp i projektering.

## Parkering

Parkeringsgarage anläggs under de nya husen med angöring söderifrån genom utvändig ramp i höjd med korsningen Jarlabergsvägen-Fyrspannsvägen.

Del av garaget planeras att fastighetsbildas tredimensionellt och överbyggas med en offentlig torgyta, vilken kommunen äger och förvaltar. Fastighetsägaren ansvarar för att anlägga en konstruktion som uppfyller tekniska krav på täthet och beständighet, enligt kommunens anvisningar. Ovan bjälklaget ska ytan lämnas grovplanerad för kommunens finplanering som sker i samband med ombyggnad av Jarlabergsvägen.

## Vatten och avlopp

Kommunen ser till att VA-ledningar finns framdragna till fastighetsgräns. Kommunen utreder och anvisar lämpliga förbindelsepunkter vid fastighetsgräns. Från fastighetsgräns ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad och inkoppling.

Spillvattenledningen som betjänar Brf Fjärdern behöver flyttas i samband med detaljplanens utbyggnad. Exploateren bekostar flytten av spillvattenledningen i samband med detaljplanens utbyggnad.

En övergripande kapacitetsutredning för det befintliga ledningsnätet inom centrala Nacka ska göras till granskningsskedet, inklusive planområdet. Utgångspunkten är att befintligt ledningsnät i Jarlabergsvägen i huvudsak inte kommer att förändras.

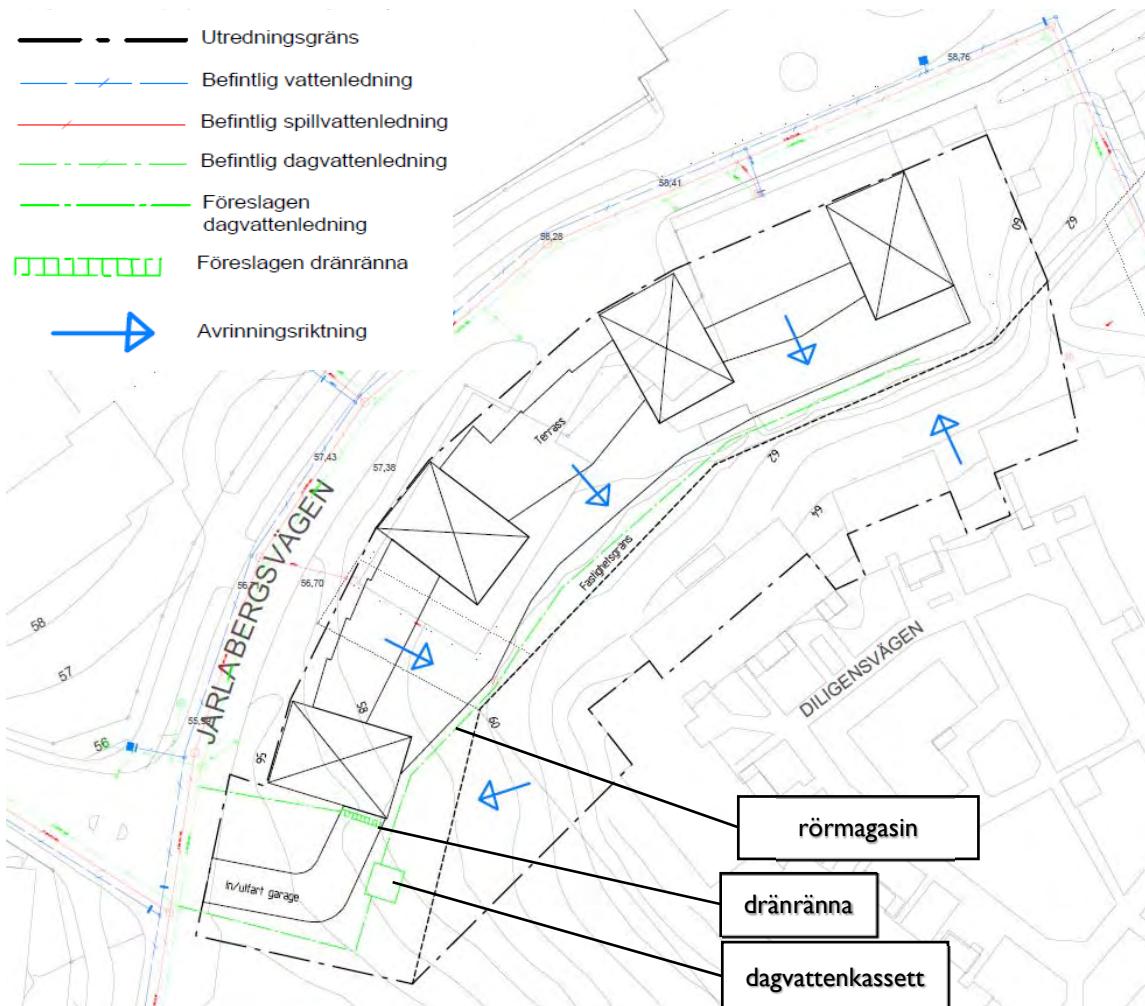
## Dagvattenhantering

### Kvartersmarkens dagvattenhantering

Det föreslagna dagvattensystemet är uppbyggt med dagvattenledningar som läggs horisontellt och fungerar som födröjningsmagasin, beläget längs den planerade gångvägen bakom husen. Till denna ledning och magasin avrinner dagvatten från terrass- och takytan samt även från markytan som tillhör grannfastigheten. (Husen på angränsande fastighet har utkastare som leder takvatten mot detaljplaneområdet.) Ledningen ansluts sedan till det befintliga dagvattensystemet i Jarlabergsvägen.

Täta ledningar har valts i förslaget då området ligger i en sänka med dåliga infiltrationsegenskaper vilket gör att man inte vill riskera att få dagvatten ståendes där. Det underjordiska garaget försvårar dagvattenhanteringen då man vill förhindra att fukt och dagvatten tränger mot det. Den föreslagna dagvattenledningen bör förläggas med ett

skyddsavstånd från garaget vilket innebär att det i södra delen av området kan bli trångt om utrymme inom fastighetsgränsen. Garagets utbredning är dock inte studerat i detalj ännu. Kupolbrunnar föreslås anläggas i lägpunkt dit dagvatten kan avledas ytligt från västra och östra delen av utredningsområdet. Dessa kan även fungera som ett bräddningssystem vid större regn.



Bilden visar föreslagna lösningar för dagvatten och avrinningsrikningar i och med bebyggelseförslaget.

Illustration: Norconsult.

Ledningen ansluts sedan till det befintliga dagvattensystemet i Jarlabergsvägen. Alternativt leds dagvattenledningen till dagvattenkassetter där fördräjning också sker. Infiltration kan eventuellt ske på denna plats men detta bör utredas vidare i en geoteknisk undersökning. Från kassetterna leds dränledningar till dagvattennätet i Jarlabergsvägen.

Vidare föreslås en dränränna vid garageinfarten för att undvika att vatten rinner in i garaget, dagvattnet leds sedan från rännan till dagvattennätet. Det bör utredas om även denna dränränna kan kopplas till dagvattenkassetten innan utsläpp till ledningsnätet.

Det rekommenderas att ytan mellan den planerade gång- och cykelvägen öster om Jarlabergsvägen och de föreslagna fastigheterna anläggs med så kallade genomsläplig beläggning.

Till detaljplanens granskningsskede ska lösningar för dagvatten utredas vidare. Dimensionering av anläggningarna ska undersökas och föreslagna anläggningars utrymmesbehov ska säkerställas i planen.

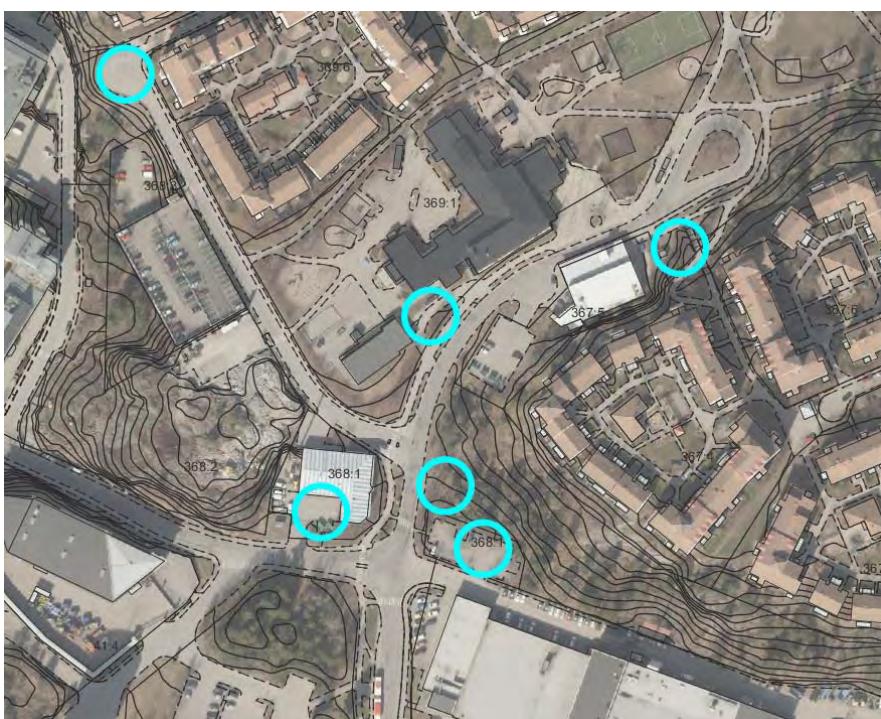
#### *Dagvattenhantering inom allmän plats*

Dagvatten från Jarlabergsvägen avleds genom befintligt ledningsnät i gatan. Vid projekteringen av den nya gatan ska möjligheterna att anlägga infiltrationsstråk för dagvatten i anslutning till kantstensparkering och trädplanteringar utmed gatan utredas.

#### **Avfallshantering**

Avfall hanteras inom kvartersmark genom bottentömmande avfallsbehållare samt miljörum. Hämtning med sopbil sker från Jarlabergsvägen, utrymme för angöring ska säkerställas vid projekteringen av ny gata.

Idag finns en återvinningsstation inom planområdet tillhörande Svenska Förpacknings- & Tidningsinsamlingen AB (FTI), vilken inte kan finnas kvar på nuvarande plats när detaljplanen genomförs. Återvinningsstationen föreslås istället ges en annan placering i närområdet. Ett antal alternativ utreds, däribland befintlig markparkering vid korsningen Lokomobilvägen-Jarlabergsvägen samt invid panncentralen på Lokomobilvägen. Angöringslösning och angöringsbehov ska även utredas.



Möjliga alternativ till lokalisering av ÅVS.

Exploatören, kommunen och FTI ska genom att ta fram nödvändiga avtal och lov gemensamt verka för att flytta återvinningsstationen till annan lämplig plats.

### **Ekonomiska frågor**

Exploatören bekostar all utbyggnad inom kvartersmark samt erlägger exploateringsbidrag med ett schablonbelopp för utbyggnad av allmänna anläggningar. Kostnadsansvar för planens genomförande regleras i detalj i exploateringsavtalet.

### **Medfinansiering av tunnelbana**

En tunnelbanelinje ska byggas ut till Nacka. Kommunen har åtagit att själva eller genom annan markägare/bostadsexploatör uppföra cirka 14 000 bostäder på västra Sicklaön samt ett internt mål om att 10 000 nya arbetsplatser ska tillkomma på västra Sicklaön.

Bebyggelsen ska vara färdigställd senast under år 2030. Kommunen ska bidra med 850 miljoner kronor i medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana. Exploatörer och fastighetsägare på västra Sicklaön kommer att ta del av de fördelar som utbyggnaden av tunnelbanan medför såsom förbättrade kommunikationer, möjlighet att förtäta och bygga stad, ökade resurser från kommunen för mer effektiv detaljplanläggning, ökade fastighetsvärden på västra Sicklaön och därtill ökade försäljningspriser av fastigheter. Samtliga exploatörer inom västra Sicklaön ska därför medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Beloppen fastställs i samband med tecknande av exploaterings- eller markanvisningsavtal.

### **Kommunala investeringar**

Planförslaget innebär utbyggnad och ombyggnad av allmän plats (torget och Jarlabergsvägen). Utbyggnaden av allmän plats finansieras genom exploateringsbidrag och genom den ersättning som fås i samband med överlätelse av kommunal mark. En kalkyl över investeringskostnaderna avseende allmänna anläggningar kommer att tas fram i senare skede efter genomförd projektering av systemhandlingar.

### **VA-anläggningsavgift**

Vid anslutning till kommunens VA-nät tas anläggningsavgift ut enligt vid tidpunkten gällande VA-taxa. För åtgärder inom kvartersmark ansvarar exploatören för samtliga kostnader.

### **Bygglovsavgift**

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och bygganmälan enligt gällande taxa.

### **Fastighetsrättsliga avgifter**

För eventuella fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren själv. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt taxa.

## 6. Medverkande i planarbetet

### Nacka kommun:

Love Edénborg	projektledare/planarkitekt	planenheten
Jonas Carlsson	uppdragsansvarig	planenheten/ Sweco
Anna Härlin	planarkitekt	planenheten/ Sweco
Gunilla Stålfelt	projektledare/exploateringsingenjör	exploateringsenheten/Torkel Öste fastighetskonsulter
Fredrik Lindberg	exploateringsingenjör	exploateringsenheten/Sweco
Birgitta Head-Paulie	miljöutredare	miljöenheten
Sofia Sjölinder	bullerexpert	miljöenheten
Elisabet Rosell	landskapsarkitekt	park- & naturenheten
Renée Klarberg	trafikplanerare	trafikenheten
Marie Svensson	vägingenjör	vägenheten
Maria Mårdskog	VA-ingenjör	VA- och avfallsenheten
Mats Eriksson	avfallshandläggare	VA- och avfallsenheten
Kerstin Starborg	bygglovhandläggare	bygglovenheten
Helena Joseph	kommunikatör	kommunikationsenheten
Frida Trimboli	koordinator	planenheten
Aino Virta	kartingenjör	planenheten
Roger Björk	planarkitekt	planenheten
Katarina Thulin	KLM-chef	lantmäterimyndigheten
Fredrik Josefsson	fastighetsutredare	lantmäterienheten
Kristina Edoff	mätningenjör	lantmäterienheten

Planenheten

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Love Edénborg  
Planarkitekt

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Detaljplan för Talluddsvägen i Björknäs**

Yttrande under samråd

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar föreslaget yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden i bilaga 1 till enheten för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse, daterad den 30 november 2016.

Beslutet fattas i enlighet med kommunstyrelsens delegationsordning punkt 54.

### **Sammanfattning**

Samrådsförslag till detaljplan för Talluddsvägen i Björknäs har tagits fram. Förslaget syftar till att komplettera området med tre nya flerbostadshus innehållandes 51 bostäder, upplåtna med hyresrätt. Två av husen är belägna på kommunens mark.

I yttrandet föreslås att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott tillstyrker förslaget.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen har under samrådstiden fått möjlighet att yttra sig över detaljplan för Talluddsvägen i Björknäs.



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



Planens syfte är att komplettera området med tre nya flerbostadshus innehållandes 51 bostäder, upplåtna med hyresrätt. Två av husen är belägna på kommunens mark. Planen möjliggör även ett allmänt stråk genom området som förbinder villabebyggelsen i öster med Talluddsvägen samt ger planstöd för befintlig gångbana och angöringsväg till angränsande fastighet.

Kommunens översiktsplan pekar ut Björknäs centrums närområde som medeltät stadsbebyggelse där nya bostäder kan byggas till 2020. Detaljplanen bedöms vara förenlig med översiktsplanen.

Utbyggnaden är ett positivt tillskott för Nackas bostadsförsörjning och ett led i att nå de långsiktiga tillväxtmålen. Planen bidrar även till att uppnå kommunens mål om att minst en tredjedel av bostäderna på kommunal mark ska upplåtas med hyresrätt.

## **Ekonomiska konsekvenser**

De nya byggrätterna innebär en intäkt för kommunen som i samband med detaljplanens antagande avser att med tomträtt upplåta del av nuvarande fastigheten Björknäs 10:1, belägen norr och öster om befintligt hus, till exploateren.

Kommunen är huvudman för allmänna platser och ansvarar för utbyggnaden av gatu- och naturmark på allmän plats. Exploateren bekostar samtliga åtgärder på kvartersmark och angränsande allmän plats som krävs för detaljplanens genomförande såsom anpassning och anläggning av angöringsvägar, gångbana, busshållplats, grusad gångstig, liksom kostnader för återställning efter byggnation, kostnader för lantmäteriförrättnings och bygglov m.m.

## **Konsekvenser för barn**

Den kommunala fastigheten Björknäs 10:1 är idag ett allmänt naturområde. En förtäring av bebyggelsen genom ianspråktagande av naturmark minskar ytor för lek och rekreation i naturområdet. Påverkan är begränsad till de närboende som nyttjar platsen idag.

Öster om de planerade husen föreslås ett orört naturområde med bibellän hällmark och träd och en gångstig genom naturområdet som möjliggör för utevistelse och skapar koppling mellan befintligt bostadsområde i öster och Talluddsvägen.

På bostadsgårdarna, som är upphöjda och avskilda från trafiken, möjliggörs för anläggande av lekytor. Bostadsentréer och gästparkeringar för cyklar föreslås vara orienterade mot Talluddsvägen respektive tvärgata eller bostadsgård för att skapa en ökad trygghet.

Det behov av förskoleplatser som nybyggnationen skapar, motsvarande ca en halv avdelning, täcks av befintliga platser i området.



## Bilagor

1. Yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden
2. Inbjudan till samråd
3. Planbeskrivning
4. Plankarta

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Linda Sjögren  
Strateg  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
MSN 2015/21-214  
[registrator.plan@nacka.se](mailto:registrator.plan@nacka.se)

## **Yttrande över detaljplan för Talluddsvägen i Björknäs**

Kommunstyrelsen tillstyrker detaljplanens samrådsförslag som utformats i enlighet med de översiktliga planerna för Nacka kommun.

Planen bidrar till att uppnå kommunens mål om att minst en tredjedel av bostäderna på kommunal mark ska upplåtas med hyresrätt. Kommunstyrelsen förutsätter att markanvisningen kommer att ske i enlighet med markprogrammet.

Exploatören bekostar samtliga åtgärder på angränsande allmän plats som krävs för detaljplanens genomförande så som anpassning och anläggning av angöringsvägar, gångbana, busshållplats, grusad gångstig och kostnader för återställning efter byggnation, Kommunen kommer att ta över samtliga dessa anläggningar. För att säkerställa en långsiktigt hållbar driftsekonomi för anläggningarna påpekar kommunstyrelsen vikten av att anläggningarna byggs med hög kvalitet. Kommunstyrelsen förutsätter även att genomförandet blir kostnadseffektivt och att kostnaderna regelbundet följs upp.

Det behov av förskoleplatser som nybyggnationen skapar, motsvarande ca en halv avdelning, täcks av befintliga platser i området.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

**Inbjudan till samråd  
2016-11-15**

Dnr KFKS 2015/21-214  
 Projekt 9433  
 Standardförfarande, upprättad på  
 planenheten i november 2016

Till berörda remissinstanser och  
 fastighetsägare

## **Detaljplan för Talluddsvägen i Björknäs, Nacka kommun**

Ett förslag till detaljplan har upprättats för Talluddsvägen. Detaljplanens övergripande syfte är att komplettera området med fler bostäder i nya flerbostadshus i enlighet med översiksplanens intentioner. Vidare är syftet att placera och utforma ny bebyggelse med hänsyn till naturvärden och befintlig bebyggelsestruktur. Planen syftar även till att tillgodose nuvarande och tillkommande behov av parkeringsplatser för bil och cykel inom kvartersmark samt att ge planstöd för befintlig angöringsväg angränsande till fastighet Björknäs 1:4.

### **Samråd**

Planchefen har beslutat att sända rubricerat planförslag på samråd till berörda remissinstanser och sakrägare.

Under samrådstiden 15 november – 16 december 2016 kommer förslaget att vara uppsatt i Nacka Stadshus, utställningshallen, Granitvägen 15.

#### Utställningshallen är öppen:

Måndag: 7.30–19.00

Tisdag-torsdag: 7.30–17.00

Fredag: 7.30–16.30

Planförslaget finns även tillgängligt på biblioteken i Nacka Forum och i Orminge under de tider biblioteken har öppet.

Information om detaljplanen finns på [www.nacka.se/talluddsvagen](http://www.nacka.se/talluddsvagen).

### **Välkommen till öppet hus!**

Samrådsmöte i form av öppet hus kommer att hållas i Seniorcenter Sofiero, Talluddsvägen 12, tisdagen den 22 november 2016, kl. 17.30–19.30. Till seniorcentret tar man sig enkelt med bil (obs! begränsat antal parkeringsplatser) och från busshållplatserna vid Gundersberg respektive Centralplan är det en kortare promenad.

## Synpunkter på förslaget

Synpunkter på planförslaget framförs skriftligt **senast den 16 december 2016** till:

Nacka kommun  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
Planenheten KFKS 2015/21-214  
131 81 Nacka

eller via e-post till [registrator.plan@nacka.se](mailto:registrator.plan@nacka.se), skriv KFKS 2015/21-214 i ämnesraden.  
OBS: Om en handling skickas via e-post behöver den inte samtidigt skickas på annat sätt.

Vänligen texta namn- och adressuppgifter!

Eventuella frågor om planförslaget kan ställas till planarkitekt Love Edenborg,  
070-431 79 16, epost [love.edenborg@nacka.se](mailto:love.edenborg@nacka.se).

## Planarbetets bedrivande

Kommunens bedömning är att standardförfarandet enligt PBL 5 kap 6 § kan tillämpas eftersom planförslaget:

- är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande
- inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse
- inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

Planenheten

Love Edenborg  
Planarkitekt

Planbeskrivning  
**SAMRÅDSHANDLING**  
Upprättad november 2016  
Standardförfarande

Dnr: KFKS 2015/21-214  
Projekt: 9433

## Talluddsvägen

Detaljplan för Talluddsvägen, Björknäs 1:52 m.fl., Björknäs,  
i kommundelen Boo, Nacka kommun.



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

### Planens syfte

Planens övergripande syfte är att komplettera området med fler bostäder i nya flerbostadshus i enlighet med översiktsplanens intentioner. Vidare är syftet att placera och utforma ny bebyggelse med hänsyn till naturvärden och befintlig bebyggelsestruktur. Planen syftar även till att tillgodose nuvarande och tillkommande behov av parkeringsplatser för bil och cykel inom kvartersmark samt att ge planstöd för befintlig angöringsväg angränsande till fastighet Björknäs 1:4.

## Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsen antog start-PM den 11 augusti 2015 § 118. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltningsprogram

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Bullerutredning, Structor Akustik 2016-06-17
- Daggvattenutredning, Norconsult 2016-06-28
- Miljöredovisning, Sweco 2016-09-06
- Trafikutredning, Trivector 2016-08-19
- PM Naturvärden, Sweco 2015-11-26
- Trädinventering, Sweco 2015-10-21

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning	3
2. Förutsättningar	5
3. Planförslaget	11
4. Konsekvenser av planen	21
5. Så genomförs planen	24
6. Medverkande i planarbetet	29

## I. Sammanfattning

### Huvuddragen i förslaget

Planområdet består idag av ett flerbostadshus med tillhörande parkering på kvartersmark samt ett allmänt skogsområde bestående av berghällar, tallar och annan vegetation. Syftet med detaljplanen är att komplettera området med flerbostadshus samt att möjliggöra ett allmänt stråk genom området som förbinder villabebyggelsen i öster med Talluddsvägen. Delar av allmän mark föreslås anvisas till Skandia Bostäder AB (tidigare Diligentia Bostäder AB) i samband med antagen detaljplan.

I detaljplanen föreslås tre nya flerbostadshus i tre till fem våningar med totalt cirka 51 lägenheter som fastighetsägaren avser att upplåta med hyresrätt. Detaljplanen ger även planstöd för dels den befintliga östra gångbanan på Talluddsvägen och dels till en befintlig angöringsväg söder om planområdet.

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploaterören, som reglerar kostnaden för planarbetet. Därtill har ett förslag till markanvisningsavtal upprättats mellan parterna vilket reglerar villkoren för tomträttsupplåtelse för hyresbostäder gällande den nya exploateringsfastigheten.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploaterören upprättas och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Detaljplanens genomförande medför inga större kostnader för kommunen. Genomförandet av detaljplanen medför behov av ett antal fastighetsbildningsåtgärder som, utöver kommunens mark, berör fastigheterna Björknäs 1:52 samt Björknäs 1:4.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen. Ett genomförande av detaljplanen bedöms främst ge lokal påverkan på miljön. Under förutsättning att dagvattenutredningens åtgärdsförslag genomförs, bedöms inte planen motverka uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för vatten. Inga miljökvalitetsnormer för luft bedöms överskridas inom planområdet. En utbyggnad enligt detaljplanen bedöms bidra positivt till kommunens bostadsförsörjning.

### Målområden 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 stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Hållbart resande
- Dagvatten som renas och infiltreras
- En god ljudmiljö

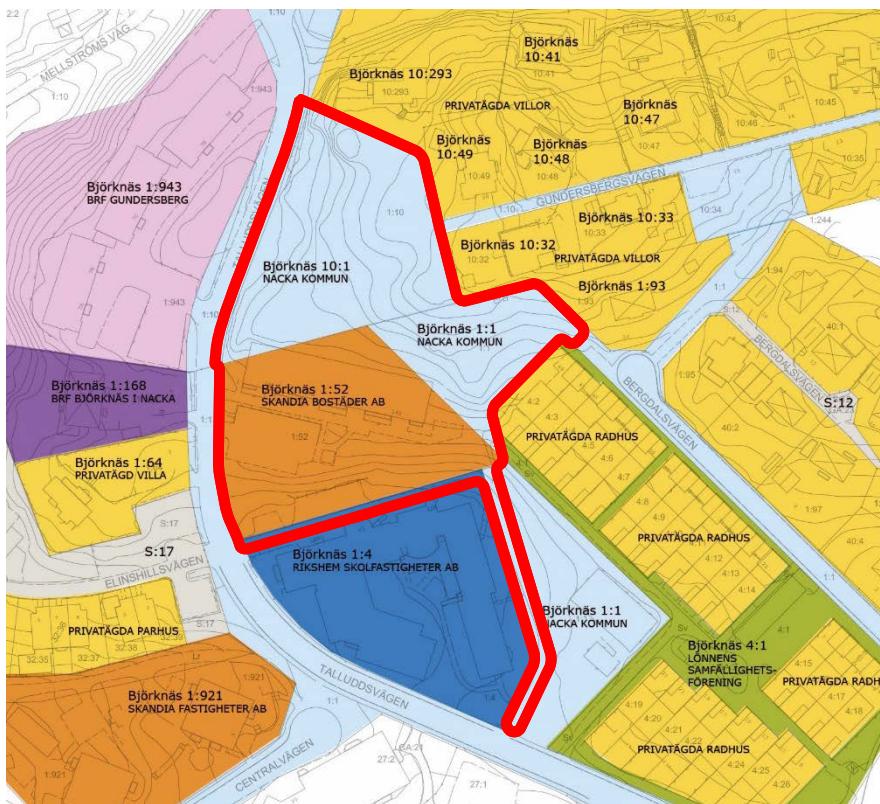
Talluddsvägen har låg standard med dåliga siktförhållanden och säkerhet för gångtrafikanter. Förutsättningar för ökad andel kollektivtrafikresor ska utredas. Det tunna jordlager som bedöms finnas inom planområdet kräver särskilda åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvatten. Befintlig bebyggelsestruktur med bostadshus tvärställt mot gatan innebär att bostäderna exponeras för trafikbuller från två sidor, vilket kan ställa särskilda krav på utformning av tillkommande bebyggelse.

## 2. Förutsättningar

## Läge, areal & markägoförhållande

Kvarteret är beläget i Björknäs i kommundelen Boo och avgränsas av Talluddsvägen i väster, äldreboendet Sofiero i söder samt av småhusbebyggelse norr och öster om planområdet. Fastigheten Björknäs 1:52 ägs av Skandia Bostäder AB och Björknäs 1:1 och 10:1 ägs av Nacka kommun. Det angränsande äldreboendet söder om planområdet ligger inom fastigheten Björknäs 1:4 och ägs av Rikshem Skolfastigheter AB. Planområdet omfattar cirka 1 hektar. Området väster om Talluddsvägen består huvudsakligen av flerbostadshus i två våningar samt parkeringsytor.

Den allmänna gatan ligger delvis på kvartersmark. Äldreboendet Sofiero nyttjar mark inom Björknäs 1:52 för parkering. De båda norra hörnen på befintligt flerbostadshus (Björknäs 1:52) står på kommunens fastigheter (Björknäs 1:1 respektive 10:1) eftersom fastighetsreglering inte har genomförts enligt stadsplanens förslag.



### *Bild över markägoförhållanden i området.*



Kartan visar ett flygfoto över planområdet med dess omgivning.

## Översiktlig planering

Enligt Nackas översiktsplan från 2012 är området lämpligt för förtäring. Översiktsplanen pekar ut Björknäs centrums närområde som medeltät stadsbebyggelse där cirka 100 nya bostäder kan byggas fram till 2020. Detaljplanen bedöms vara förenlig med översiktsplanens intentioner. Översiktsplanen innehåller även riktlinjer för bostadsförsörjningen som utgör Nacka kommunens riktlinjer enligt lagen om kommuners bostadsförsörjningsansvar.

## Bostadsförsörjning

Bostadsbyggande är enligt plan- och bygglagen ett allmänt intresse som kommunerna ska ta ansvar för. Genom sitt planarbete ska kommunen främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet. Nacka hör till en av de mest expansiva kommunerna i länet. I Nacka finns planer för cirka 9 000 nya lägenheter de närmaste 10 åren och befolkningen beräknas öka med cirka 23 000 invånare. Alla prognosar tyder på att tillväxten i Stockholmsregionen kommer att fortsätta även efter 2020. Att lösa bostadsförsörjningen och den kommunala servicen på ett bra sätt, är därför några av kommunens största utmaningar för framtiden. Behovet av ny transportinfrastruktur är stort och en fokusering på transportfrågan är nödvändig. Den mycket kuperade topografin i Nacka styr hur bebyggelse och infrastruktur placeras.

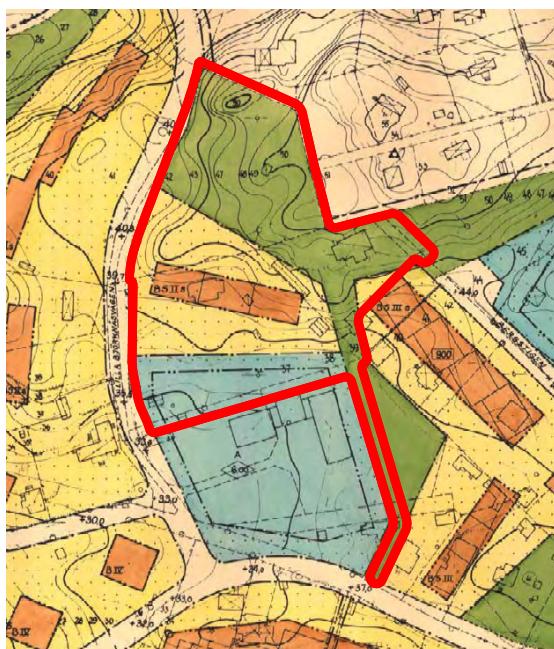
I kommunens program för markanvändning anges att kommunen ska verka för att minst en tredjedel av bostäderna som byggs ska upplåtas med hyresrätt. En utgångspunkt i kommunens fastighetsinnehav är att fastigheter för hyresättslägenheter i första hand ska upplåtas med tomträtt.

## Kulturhistoriska intressen

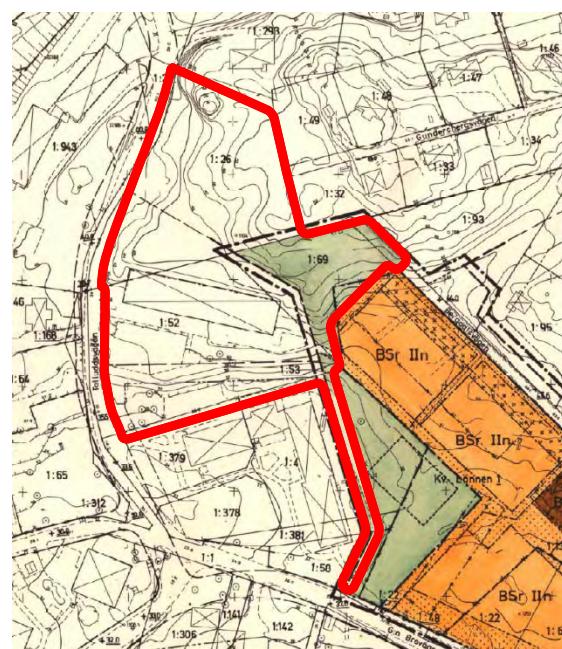
Området är inte utpekat i kommunens kulturmiljöprogram. I planområdet finns bostadsbebyggelse som detaljplanen behöver förhålla sig till i fråga om skala och form för att smälta in och för att inte förstöra utblickar.

## Detaljplaner

För fastigheten Björknäs 1:52 och parkmarken norr om denna (Björknäs 10:1) gäller stadsplan 70 som vann laga kraft 1963. Markanvändningen är kvartersmark för flerbostadshus respektive allmänt ändamål samt parkmark. Nuvarande byggrätt är fullt nyttjad men fastighetsindelningen avviker från stadsplanen. Området österut och tillfartsvägen söderut omfattas av stadsplan 247 som vann laga kraft 1974. Området är planlagt för allmän parkmark respektive parkväg.



Gällande stadsplan 70 från 1963.



Gällande stadsplan 247 från 1974.

## Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

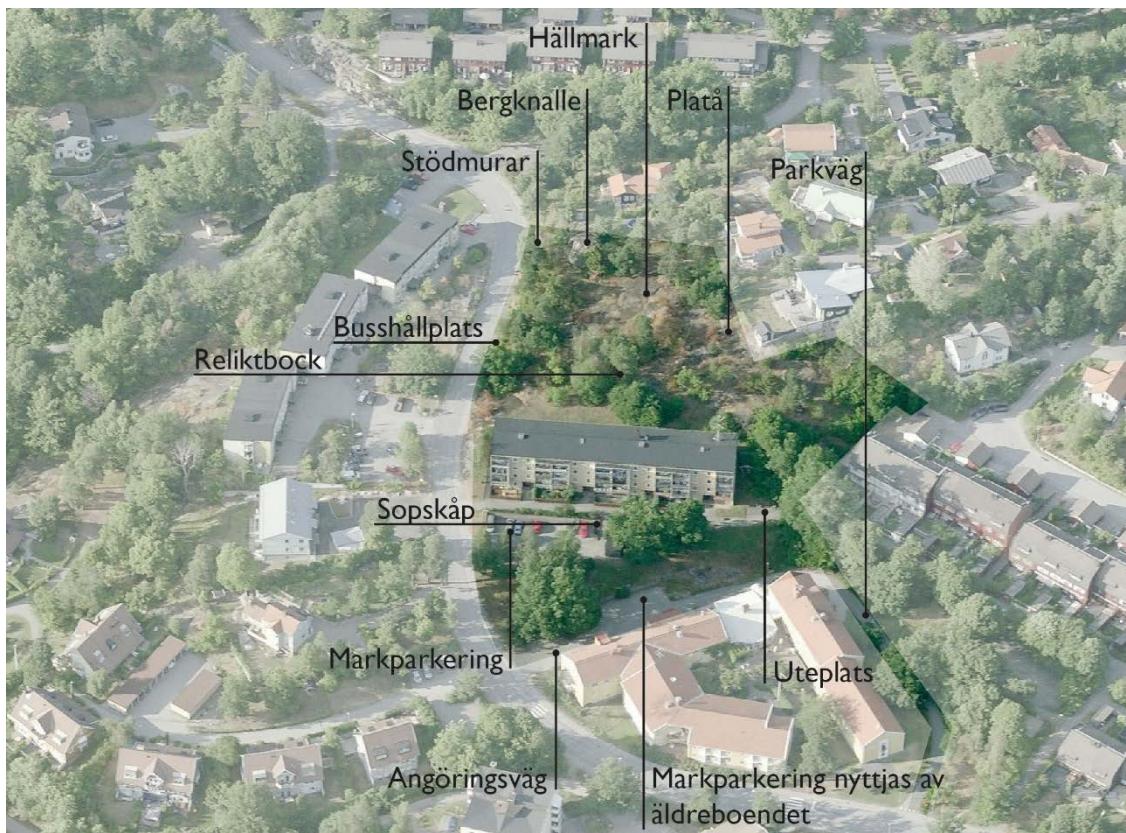
Området berörs inte av riksintressen enligt 3 och 4 kap Miljöbalken. Recipient för dagvattnet från området är Skurusundet, vilket ligger väster om planområdet. Skurusundet är en vattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer enligt 5 kap Miljöbalken. Vatteninformationssystem Sverige, VISS, har klassat Skurusundets ekologiska status som måttlig på grund av halten av växtplankton, halten av näringssämnen under sommaren och sikt djup. Den kemiska statusen för Skurusundet är att den ej uppnår god kemisk ytvattenstatus på grund av förekomsten av kvicksilver. Kvalitetskravet är att Skurusundet skall uppnå god ekologisk status 2021, med undantag från parametern övergödning som anses tekniskt omöjligt att uppnå till 2021. Den kemiska ytvattenstatusen skall uppnå kvalitetskravet god kemisk ytvattenstatus 2015. Halterna av kvicksilver och PBDE får inte överstiga halterna från december 2015.

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har utfört prognoser (haltberäkningar av partiklar) över luftkvaliteten för Nacka. Av prognoserna framgår att samtliga miljökvalitetsnormer för luft kommer att klaras inom hela kommunen. Detta avser de områden där människor stadigvarande vistas.

### Området idag

På fastigheten Björknäs 1:52 finns ett flerbostadshus i fyra våningar som upplåts med hyresrätt. På husets sydsida finns markparkering som hyrs av de boende. Norr om Björknäs 1:52 finns ett allmänt naturområde beläget på fastigheten Björknäs 10:1. Området är kuperat och består främst av berghällar, tallar och annan vegetation ovanpå en liten platå. Höjdskillnaden mellan Talluddsvägen och platån är cirka sex meter och sluttningen fortsätter sedan upp mot villaområdet österut. Från platån har man utsikt mot Skurusundet västerut.

Äldreboendet Sofiero har entré och lastintag vända norrut, angränsande mot planområdet. Angöring sker via en angöringsväg på fastigheten Björknäs 1:4 som ligger inom kvartersmark (stadsplan 70). Angöringsvägen fortsätter runt äldreboendet österut in på den kommunala fastigheten Björknäs 1:1 på en sträcka som är planlagd för allmän parkväg (stadsplan 247).



Bilden beskriver vad området består av idag.

## Naturvärden

Fastigheterna Björknäs 1:1 och 10:1 består av naturmark i kuperad terräng med främst tallar, ekar och döda träd. Söder om det befintliga huset står några grova ekar och lönnar som är i mycket bra skick och bevarandevärda. Norr om huset växer främst tallar och ekar som bör bevaras så långt som möjligt. En tall uppvisar spår av den rödlistade reliktbocken.

## Rekreation

Området närmast villorna används troligen av boende för lek och utevistelse. Strax norr om det befintliga huset finns en upptrampad stig som leder till busshållplatsen. Hällmarken är på grund av terrängen svåråtkomlig.

## Service

Planområdet angränsar i söder till ett äldreboende. Inom 500 meters gångavstånd finns två kommunala respektive fyra fristående förskolor. Närmsta grundskola är Björknässkolan som ligger söder om Värmdöleden, cirka en kilometer från området. Björknäs centrum ligger inom gångavstånd, cirka 450 meter sydväst om planområdet. I Björknäs centrum finns bland annat en mataffär samt småbutiker.

## Gator och trafik

Talluddsvägen är en cirka 6-7 meter bred och kraftigt kuperad gata där högsta tillåtna hastighet är 40 km/h. Talluddsvägen saknar kantstensparkering. Längs Talluddsvägens östra sida finns en enkelsidig gångbana och en busshållplats, Gundersberg. Cirka 30 meter söder om planområdet finns ett övergångsställe. Gångvägen till Björknäs centrum lutar kraftigt.

Avståndet till Slussen är cirka 11 kilometer. Från busshållplatsen Gundersberg tar det ungefär 30 minuter till Slussen. Cirka 400-500 meter söderut finns hållplatserna Centralplan samt Björknäs Centrum med tätare busstrafik till Slussen och med restider på cirka 20 minuter. I Björknäs finns en infartsparkering för bilar och på Sockenvägen finns en infartsparkering för cykel.

Cykelstråket längs Värmdövägen mellan Slussen och Björknäs och vidare till Gustavsberg är ett regionalt cykelstråk som har betydelse för arbetspendling. Längs Talluddsvägens västra sida kommer en ny gångbana att byggas ut under 2016-2017. I samband med detaljplanering behöver allmän gatumark säkerställas för gångbana för delar av Talluddsvägen.

## Teknisk försörjning

Området är anslutet till kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. I samband med utbyggnad avses området även anslutas till kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Endast fastigheten Björknäs 1:52 är anslutet till VA-nätet.

Sopkassuner samt miljöstation finns idag vid den befintliga markparkeringen och hämtas av sopbil som backar in på parkeringsplatsen.

### Dagvatten

En stor del av detaljplaneområdet utgörs idag av kuperad naturmark med berg i dagen. Viss del av dagvattnet tas idag omhand genom infiltration till växtagret medan resterande dagvatten rinner längs Talluddsvägen. Asfaltsgången framför det befintliga huset är försedda med rännstensbrunnar för avvattnning av den hårdgjorda ytan. Det befintliga husets tak avvattnas med hjälp av utkastare samt stuprännor som leds direkt ner till dagvattenrör i marken.

Inom detaljplaneområdet finns en hödpunkt som delar upp avrinningen från Talluddsvägen i två riktningar, dels söderut och dels norrut. Söderut avrinner dagvattnet till en rännstensbrunn placerad på Talluddsvägen som är ansluten till ett dagvattennät som har Skurusundet som recipient. Norrut leder rännstensbrunnen dagvattnet under Talluddsvägen till ett dike som sedan också avrinner ut i Skurusundet. Parkeringen längst i söder inom detaljplanområdet vid äldreboendet, har rännstensbrunnar som avvattnar de hårdgjorda ytorna. Dessa rännstensbrunnar finns inte med i VA-kartorna från Nacka kommun, men kan eventuellt ansluta till dagvattennätet söderut.

### 3. Planförslaget

I detaljplanen föreslås bostadsanvändning inom kvartersmark samt natur inom allmän plats. Längs Talluddsvägen föreslås allmän gata för att ge befintlig gångbana planstöd samt utrymme för busshållplats. Öster om äldreboendet föreslås ändrad användning från allmän park till kvartersmark med användning vård. Syftet är att ge en befintlig angöringsväg planstöd.

Detaljplanen möjliggör tre nya bostadshus med totalt cirka 51 lägenheter. Lägenheterna föreslås upplatas med hyresrätt. Under hus 1 och bostadsgården föreslås parkeringsgarage i två våningar. Angöring sker från angöringsgata vid äldreboendet. Mellan hus 2 och 3 föreslås en gård som är upphöjd från markplan. Under gårdsbjälklaget föreslås parkeringsplatser. Hus 2 och 3 angörs via en angöringsyta.

Lägenhetsfördelning föreslås enligt gestaltningsprogrammet vara:

1 rum och kök	3 lägenheter
2 rum och kök	29 lägenheter
3 rum och kök	3 lägenheter
4 rum och kök	16 lägenheter
<i>Totalt</i>	<i>51 lägenheter</i>



- 1** Ett nytt bostadshus på 3-5 våningar placeras längs Talluddsvägen.
- 2 & 3** Två nya bostadshus på 3-5 våningar placeras längs Talluddsvägen.
- 4** Befintligt bostadshus.
- 5** Nytt garage i två våningar. Infart från tvärgata vid äldreboende.
- 6** Bostadsgårdar, med ny lekplats/grillplats samt uteplatser.
- 7** Angöring befintligt hus samt bostadshus 1.
- 8** T-vändplan.
- 9** Angöringsyta bostadshus 2 & 3, med 5 p-platser varav 1 är RHP-plats samt angöring sopbil med ny miljöstation.
- 10** Allmän passage mellan husen med access till busshållplats/lokalgata.
- 11** Ny placering busshållplats.
- 12** Ny placering befintliga p-platser längs tvärgata.
- 13** Miljörum för befintligt hus & hus 1.
- 14** Miljörum för hus 2 & 3.



Flygfoto på utbyggnadsförslaget. Illustration: Archus/Krook & Tjäder arkitekter.

## Nya byggnader

Planförslaget innebär att tre nya bostadshus kan byggas med totalt cirka 51 lägenheter. Husens placering förhåller sig till den befintliga vinkel som finns mellan Talluddsvägen och angöringsvägen vid äldreboendet. Formen skapar en enhetlig typologi som förhåller sig till stadsrummet längs Talluddsvägen och naturområdet i öster. Vinkeln öppnar upp det allmänna naturstråket mellan hus 2 och det befintliga bostadshuset samt vinklar sig runt den befintliga bergknallen norr om hus 3. Taken ska vara tvärställda sadeltak så att det sluttar mot villabebyggelsen i öster samt utsikten i väster. Taken ska vara vegetationsklädda vilket anspelar på naturmarken samt skapar ett vackert taklandskap från öster och väster.

Utskjutande balkonger och burspråk medges ej då det är viktigt att husen behåller sin relativt smala form samt att avståndet mellan husen inte upplevs för tät. Istället föreslås husen ha indragna balkonger längs långsidor för att klara bullerkvaven mot Talluddsvägen.

Husen ska vara terränganpassade. Mot gata föreslås husen vara i fem våningar och i bakkant mot naturområdet föreslås två till tre våningar. I och med att husen behåller sin takhöjd från Talluddsvägen i väster mot den högre belägna villabebyggelsen, så anpassar sig husen till villabebyggelsen med två till tre våningar i öster. En kraftig sockel markerar mötet med berget och skapar en helhet för de tre nya husen samt det befintliga flerbostadshuset. För att skapa en tryggare boendemiljö aktiveras socklarna genom att de förses med fönster mot gata. I och med att parkering för bostäderna sker i sluttning under det nya huset i söder (hus 1), så kan husen anpassas till topografin samt att det medför ett avsevärt mindre ingrepp i berget och i befintlig natur.



Vy från bergsplatan. Illustration: Archus/Krook & Tjäder arkitekter.



Vy från Talluddsvägens västra sida. Illustration: Archus/Krook & Tjäder arkitekter.

För att samspela med det befintliga bostadshuset samt äldreboendet i söder föreslås det i gestaltningsprogrammet att färgskalan går från mörkgrå beige kulör i norr till ljusgråbeige kulör i söder. Husen föreslås vara putsade alternativt vara klädda med skivor av diagonalt skiffer.



Exempel på fasadutformning. Till vänster fasad mot Talluddsvägen. Till höger fasad mot söder/gård.  
 Illustration: Krook & Tjäder arkitekter.

### Befintlig byggnad

Planförslaget medger att det befintliga flerbostadshuset får vara kvar. Byggnaden angörs via en befintlig angöringsväg söder om huset, som föreslås vara kvar i dess nuvarande läge. Den nya bostadsgården förhåller sig till det befintliga huset genom att det anläggs på samma marknivå. Från den befintliga byggnadens entréer nås gården på ett tillgängligt sätt. De nya husens vinklade form gör att avståndet till befintligt hus varierar mellan 12-24 meter.



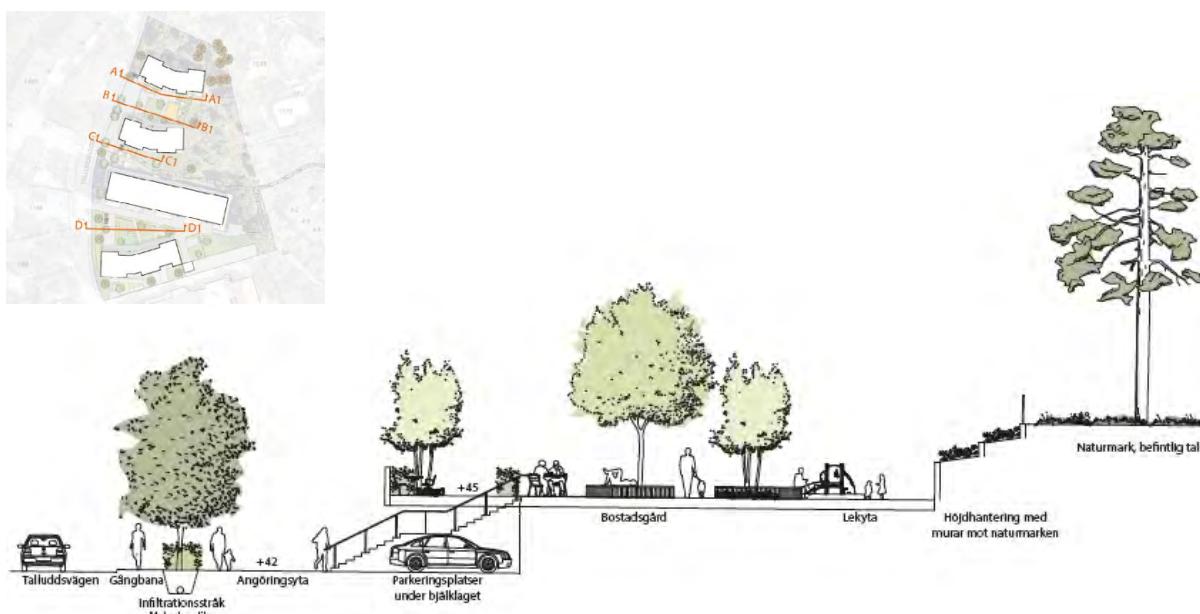
Illustration: Krook & Tjäder arkitekter.

## Bostadsgårdar

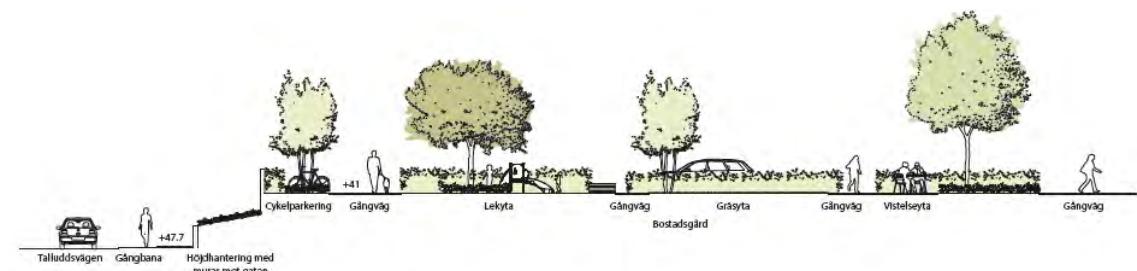
Bostadsgårdar skapas mellan hus 1 och det befintliga huset (södra gården) samt mellan hus 2 och hus 3 (norra gården). Den södra gården nås via befintlig angöringsyta söder om det befintliga huset. Hus 1 har entréer direkt mot gården. Höjdskillnad mot gata tas upp med stödmurar och plantering. Under gården ligger parkeringsgaraget i två plan. Bostadsgårdens terrassbjälklag ska utföras planterbart och ska tåla minst 2 ton per kvadratmeter (b<sub>1</sub>).

Den norra gården är upphöjd och ligger på motsvarande plan 1. Gården föreslås angöras via trappor från angöringsytan. Höjdskillnader mot naturen föreslås tas upp dels genom terrasserade murar och dels genom mjukare slanter. Murar och stödmurar får vara högst 1,5 meter höga. En förbindelse i form av en trappa föreslås mot den omgivande naturen så att den blir tillgänglig för de boende. Under den norra gården föreslås parkeringsplatser.

På gårdarna möjliggörs vistelseytor med sittmöbler och grillplats. Det möjliggörs även ytor för lek på båda gårdarna. Gårdarna avses enligt gestaltningsprogrammet få en tydlig trädgårdskarakter i kontrast till naturmarken.



Sektion B-B1, bostadsgård mellan hus 2 och 3. Illustration: Krook & Tjäder arkitekter.



Sektion D-D1, bostadsgård mellan hus 1 och befintligt hus. Illustration: Krook & Tjäder arkitekter.

## Mark och växtlighet

Öster om hus 2 och 3 föreslås ett orört naturområde med bibehållen hällmark och träd. Naturområdet tillgängliggörs och förbindes området genom en gångstig i östvästlig riktning. Cirka 9 särskilt bevarandevärda träd kommer att fällas i samband med exploatering. Därutöver kommer cirka 20-30 träd, främst tallar, behöva tas ned. Återplantering av träd föreslås på gårdar, längs Talluddsvägen, på naturmark samt inom övrig kvartersmark. Återplantering regleras i exploateringsavtal.

## Lek och utevistelse

På bostadsgårdarna möjliggörs anläggande av lekytor samt att uteplatser med sittmöbler anordnas. Mellan befintligt hus och hus 2 föreslås en gångstig i öst-västlig riktning på allmän platsmark. Gångstigen möjliggör utevistelse genom naturområdet och skapar en koppling mellan befintligt bostadsområde i öster och Talluddsvägen.

## Trygghet och säkerhet

Garaget under hus 1 är i plan 0 föreslås enligt gestaltningsprogrammet inredas med förråd och cykelförråd och i plan 1 (entréplan) med bostadslägenheter och bostadskomplement mot angöringsvägen. På så sätt möjliggörs att sockelvåningarna mot angöringsvägen blir aktiverade. I hus 2 och 3 möjliggörs att sockelvåningarna inreds med bostadskomplement och cykelförråd mot Talluddsvägen. Sockelvåningar ska förses med fönster ( $f_1$ ).

Det är viktigt med visuell kontakt mellan gata/angöringsyta, gård och bostäder för att säkerställa en öppen och trygg boendemiljö. Enligt gestaltningsprogrammets utbyggnadsförslag föreslås att bostadsentréer och gäsparkering för cyklar är orienterade mot Talluddsvägen respektive tvärgata eller bostadsgård. På så sätt möjliggörs ett flöde av människor över dygnets alla timmar, vilket kan öka tryggheten inom kvarteren.

## Buller

Structor Akustik har på uppdrag av Nacka kommun utrett påverkan av omgivningsbuller för tre planerade flerbostadshus, hus 1, hus 2 och hus 3 med totalt 51 lägenheter.

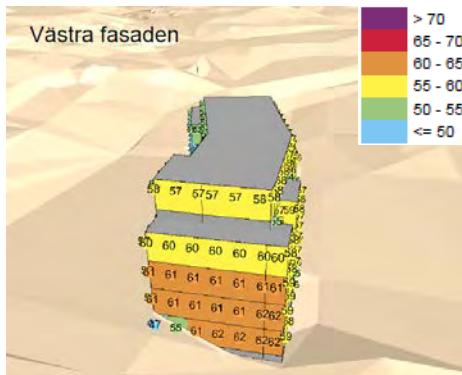
Byggnaderna exponeras främst för buller från omgivande vägar. Alla lägenheter har möjlighet att klara riktvärden för buller enligt Förordningen om trafikbuller (2015:216). 24 lägenheter klarar riktvärdet utan åtgärder. 18 lägenheter klarar riktvärdet med tillgång till ljuddämpad sida. 9 lägenheter klarar riktvärdet med delvis inglasning av balkong. Riktvärdet avser 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

I bullerutredningen finns fullständiga beräkningar på trafikbullernivåer samt en redovisning av vilka lägenheter som behöver åtgärdas genom delvis inglasning av balkong.

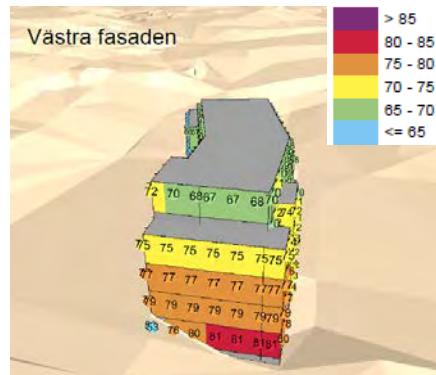
### Trafikbullernivåer vid fasad

**Hus 1** - Mot Talluddsvägen blir den ekvivalenta ljudnivån 62 dBA och den maximala ljudnivån 81 dBA. För hus 1 innehålls riktvärde utan åtgärder för 17 av 21 lägenheter i

byggnaden. 4 lägenheter behöver delvis inglasning av balkong för att få tillgång till ljuddämpad sida.



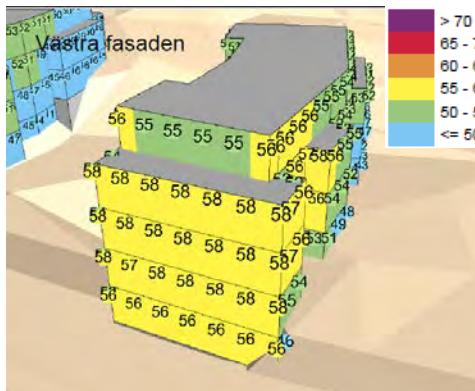
Ekvivalent ljuddnivå vid fasad bus 1.



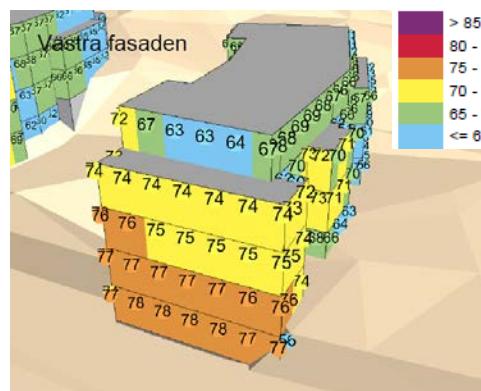
Maximal ljuddnivå vid fasad bus 1.

Illustration: Structor Akustik AB

**Hus 2** – Mot Talluddsvägen blir den ekvivalenta ljuddnivån 58 dBA och den maximala ljuddnivån 78 dBA. För hus 2 innehålls riktvärde utan åtgärder för 14 av 16 lägenheter i byggnaden. 2 lägenheter behöver delvis inglasning av balkong för att få tillgång till ljuddämpad sida.



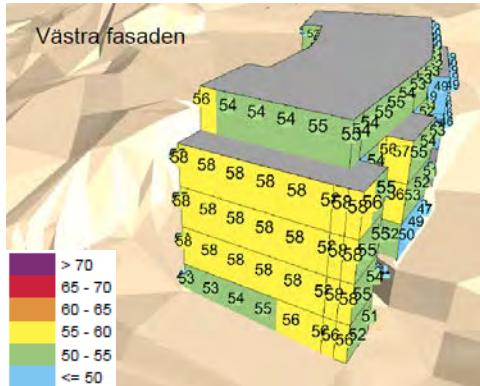
Ekvivalent ljuddnivå vid fasad bus 2.



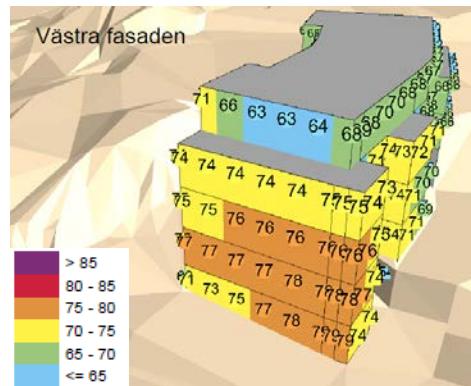
Maximal ljuddnivå vid fasad bus 2.

Illustration: Structor Akustik AB

**Hus 3** – Mot Talluddsvägen blir den ekvivalenta ljuddnivån 58 dBA och den maximala ljuddnivån 78 dBA. För hus 3 innehålls riktvärde utan åtgärder för 11 av 14 lägenheter i byggnaden. 3 lägenheter behöver delvis inglasning av balkong för att få tillgång till ljuddämpad sida.



Ekvivalent ljudnivå vid fasad hus 3.  
Illustration: Structor Akustik AB



### Maximal ljudnivå vid fasad hus 3.

## Trafikbullernivåer vid uteplats

Gemensamma uteplatser, som klarar riktvärdena 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå, kan anordnas mellan hus 2 och 3 samt mellan hus 1 och befintlig byggnad.

Trafikbuller inomhus

Kravet för trafikbuller inomhus kan uppnås med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Fasadisoleringen måste studeras mer i detalj i projekteringen. Underlag till en sådan studie återfinns i bullerutredningens bilagor.

## Gator och trafik

## *Angöring och tillgänglighet*

Hus 1 nås tillgängligt för rullstol genom en ramp från angöringsvägen, alternativt med bil genom hiss från garaget. Hus 2 och 3 har entréer direkt mot angöringsytan. Gårdarna nås tillgängligt genom hiss. Tillgängliga parkeringar kan anordnas inom 25 meter från entré till de nya husen. Vid det befintliga huset kommer det att vara möjligt att köra fram till husets alla entréer med vändmöjlighet mellan befintligt hus och nordöstra gaveln på hus 1.

Parkerings

Merparten av de boendes cykelparkering föreslås enligt gestaltningsprogrammet i cykelförråd på entréplan i hus 2 och 3 samt på bottenplan i hus 1. Utöver detta fördubblas antalet cykelparkeringsplatser utomhus i och med att tre nya cykelparkeringsytor möjliggörs i anslutning till byggnadernas entréer. Totalt möjliggörs tillskapande av 102 nya cykelparkeringsplatser, vilket motsvarar kommunens rekommenderade cykelparkeringsstal på 2,0 platser per lägenhet.

Behovet av bilparkeringsplatser för de nya husen är 48 platser, inklusive besöksparkering, enligt kommunens rekommenderade parkeringstal för zon B. I normen rekommenderas 0,9 platser per lägenhet med 1-2 rum och kök och 1,0 platser för större lägenheter. Totalt behöver 69 parkeringsplatser, inklusive befintlig parkering, anordnas. Parkering föreslås i största möjliga mån samlas i en garageanläggning under hus 1. Det föreslagna garaget

inrymmer 64 parkeringsplatser. Övriga 5 parkeringsplatser föreslås i anslutning till hus 2 och 3. Tillgängliga parkeringsplatser för rörelsehindrade kan vid behov anordnas inom dessa parkeringsytan. I samband med exploateringen kommer 10 markparkeringsplatser som idag nyttjas av äldreboendet att flyttas cirka 50 meter österut inom fastigheten Björknäs 1:52.

## Bussstation

Befintlig busshållplats föreslås rustas upp och bli tillgänglighetsanpassad. Enligt nuvarande förslag går det att inrymma ett upp till 22 meter långt hållplatsläge och samtidigt klara angörande sopbilars in- och utkörning men detta behöver säkerställas i detaljprojekteringen. Del av gångbanan på Talluddsvägens östra sida behöver breddas cirka 0,5 meter så att busshållplatsen blir 2 meter bred. Breddningen föreslås ske så att vägbanans bredd inte påverkas.



Busshållplatsens föreslagna placering. Illustration: Krook & Tjäder arkitekter.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området är anslutet till kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillovatten. Området avses tas in i verksamhetsområde för dagvatten. Enbart fastigheten Björknäs 1:52 är ansluten till VA-nätet. I och med förtäningen bör kapaciteten hos nuvarande servisledningar till fastigheten Björknäs 1:52 ses över.

Ny anslutningspunkt för exploateringsfastigheten innefattande hus 2 och 3 kommer att upprättas. Möjlighet finns att ansluta norrut till befintlig pumpstation alternativt söderut till befintliga VA-ledningar i Talluddsvägen. I det här skedet är dock inte utrett vilken riktning som är lämpligast för anslutning av den nya fastigheten. Innan granskning av detaljplanen sak utredning om lämpligast anslutning till VA redovisas så att förbindelsepunkter kan föreslås. Eventuellt kan tryckstegring för vatten erfordras inom kvartersmarken.

## *Sophämtning*

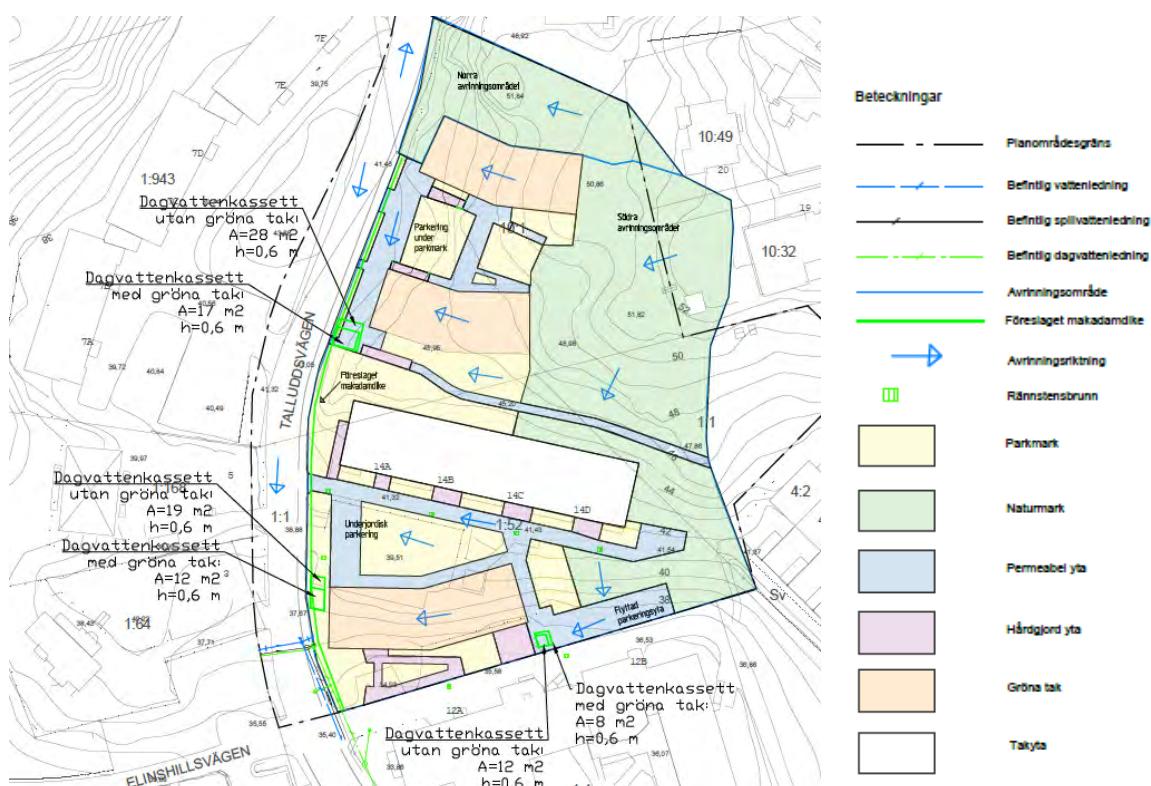
Ett miljörum föreslås utanför hus 1 som nås med sopbil från angöringsvägen till seniorboendet söder om Björknäs 1:52. Angöringsvägen används redan idag av sopbilar som hämtar sopor från seniorboendet inom Rikshems fastighet Björknäs 1:4. I detaljplanen

föreslås att angöringsvägen som fortsätter öster om seniorboendet omvandlas från allmän parkmark till kvartersmark med användningsbestämmelsen Vård (D) så att vägen får planstöd och kan överföras till Björknäs 1:4 genom fastighetsreglering. Sophämtning via angöringsvägen sker med avtal mellan fastighetsägarna Skandia Bostäder och Rikshem. För boende i hus 2 och 3 föreslås ett miljörum i hus 2. Sopbilen anger miljörummet genom angöringsytan.

#### Dagvatten

Norconsult har på uppdrag av kommunen tagit fram en dagvattenutredning för detaljplaneförslaget. För att skapa en hållbar dagvattenhantering i enlighet med Nacka kommuns riktlinjer föreslås åtgärder för att rena och fördröja dagvattnet inom kvartersmark. Bland annat föreslås makadamdike längs Talluddsvägen, dagvattenkassetter, genomsläppliga beläggningar, växtbäddar, gröna tak och filterplattor i dagvattenbrunnar. Enligt utbyggnadsförslaget ersätts de flesta av de befintliga parkeringsplatserna ovan mark med parkeringshus och carport, vilket innebär att färre p-platser utsätts för regn och därmed bildas det mindre föroreningsmängder till dagvattnet. Denna åtgärd anses som viktig för att kunna uppnå miljökvalitetsnormerna. Åtgärder för dagvattenhantering regleras i exploateringsavtal.

För att dagvattenlösningarna skall fungera optimalt krävs det att höjdsättningen säkerställer att dagvattnet avrinner västerut till makadam diket. Inga instängda områden där vattnet kan bli stående bör anläggas.



Förslag på ytor för dagvattenhantering. Bild: Norconsult.

## 4. Konsekvenser av planen

### Behovsbedömning

Planen innebär att flera bevarandevärda träd kommer att avverkas, däribland den tall som har uppvisat spår av reliktbocken. Avverkningen av de värdefulla träden bedöms främst ge en lokal påverkan, som dock skulle kunna ge kumulativa effekter beroende på hur trädbeståndet i närområdet påverkas av andra åtgärder. En förtätning av bebyggelsen genom ianspråktagande av naturmarken minskar ytor för lek och rekreation i naturområdet. Påverkan är begränsad till de närboende som nyttjar platsen idag. En dagvattenutredning utarbetas för planområdet som föreslår lösningar för att påverkan på Skurusundets ytvattenförekomst ska bli så liten som möjligt. Under förutsättning att utredningens åtgärdsförslag genomförs, bedöms planen inte motverka uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för vatten. Planförslaget bedöms inte ge upphov till att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

### Sociala konsekvenser

Attraktiva bostäder och en välutformad boendemiljö ger stora positiva konsekvenser för boende och allmänhet. Följderna när det gäller sociala konsekvenser är svåra att bedöma, fysisk planering är bara en av många faktorer som påverkar social hållbarhet. Utbyggnaden av planförslaget innebär ett ökat bestånd av bostäder, vilket kan anses vara positivt för stadsdelen. Inom gångavstånd finns kollektivtrafik med tät avgångar mot Slussen, vilket är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv och ur ett trygghetsperspektiv.

För befintligt hus kan en utbyggnad enligt detaljplanen innebära en viss ökad insyn samt skuggning, särskilt från hus 1. De nya husens vinklade form gör att avståndet till befintligt hus varierar mellan 12-24 meter.

### Bostadsförsörjning

Detaljplanen innebär att cirka 51 nya lägenheter kan byggas med hyresrätter som föreslagen upplåtelseform. Utbyggnaden är ett positivt tillskott för Nackas bostadsförsörjning och ett led i att nå de långsiktiga tillväxtmålen. Planen bidrar till att uppnå kommunens mål om att minst en tredjedel av bostäderna som byggs ska upplåtas med hyresrätt.

### Rekreation

Planförslaget medför att andelen tillgänglig grönyta för lek och rekreation i närområdet minskar något. Föreslagna åtgärder i form av lekytor, trappor till naturområdet samt gångstig gynnar dock de tillkommande boendes rekreationsmöjligheter.

## Tillgänglighet

Tillgänglighetskraven enligt Boverkets Byggregler bedöms kunna uppfyllas avseende avstånd och lutning till entré, sophantering samt parkeringsmöjlighet.

## Trafik

Utbyggnaden har påverkan på parkeringslösningar och angöring till befintlig bebyggelse. Befintlig markparkering ersätts av klimatskyddad parkering i garage samtidigt som boende i befintligt hus får ett längre avstånd till sina entréer. En allmän gångstig ökar möjligheterna att säkerställa en koppling till busshållplatsen för den befintliga bebyggelsen öster om planområdet. Biltrafiken på Talluddsvägen bedöms öka något. Förutsättningar ges för en ökad andel cykelanvändande.

## Trygghet och säkerhet

Den ökade kontakten mellan gata och bostäder bedöms vara positivt för områdets trygghet. Husen är formade kring gårdarna vilket ger tryggare gårdsmiljöer. Eftersom gårdarna är upphöjda och avskilda från trafiken bedöms de vara tillfredsställande ur ett säkerhetsperspektiv.

## Buller

Med föreslagen byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning samt med lämplig balkongkonstruktion visar bullerutredningen att samtliga lägenheter i de nya husen får en acceptabel ljudkvalitet som uppfyller Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

## Kulturmiljö och landskapsbild

Utbyggnaden innebär schaktning och fyllning vilket ger en förändring i landskapet men förslaget innebär också anpassning till terrängen genom suterrängväningar, ramper och trappor. Utsikten från Gundersbergsvägen och bergsplatån kommer att förändras men med bevarade utblickar mot Skurusundet och vegetationsbeklädda tak som ger ett naturanpassat intryck.

## Natur

Utbyggnadsförslaget bedöms ge negativ påverkan på naturvärden i området eftersom flera grova ekar och tallar kommer att avverkas. Återplantering av träd kommer att regleras i exploateringsavtal.

## Dagvatten och miljökvalitetsnormer för luft och vatten

Genomförandet av denna detaljplan bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i Skurusundets ytvattenförekomst. En förutsättning för är detta att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs. Inga miljökvalitetsnormer för luft bedöms överskridas inom planområdet.

## Konsekvenser för fastighetsägare

De nya byggrätter som skapas genom detaljplanen innehåller möjliga intäkter för exploateren Skandia Bostäder, tillika ägare av fastigheten Björknäs 1:52, samt för kommunen som i samband med detaljplanens antagande avser att med tomträtt upplåta del av nuvarande fastigheten Björknäs 10:1 till exploateren.

Detaljplanen medför också förbättrade och tydligare möjligheter att gemensamt nyttja nuvarande angöringsväg runt äldreboendet inom fastigheten Björknäs 1:4.

Genomförandet av detaljplanen medför behov av ett antal fastighetsbildningsåtgärder. Detta berör, utöver kommunens mark, fastigheterna Björknäs 1:52 samt Björknäs 1:4. Fastighetsbildningsåtgärder finns beskrivna under rubriken ”Fastighetsrättsliga åtgärder” på sida 24.

Fastigheterna Björknäs 10:32, 10:49 och 10:293 med villabebyggelse belägna på höjden i öster får en påverkad utsikt mot väster. Genom varsam terränganpassning, placering, och utformning av de nya bostadshusen kan siktlinjer mot Skurusundet bibehållas.

## 5. Så genomförs planen

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

### Förslag till tidplan

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

Samråd	4:e kvartalet 2016
Granskning	2:a kvartalet 2017
Antagande	4:e kvartalet 2017

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 4:e kvartalet 2017 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

### Genomförandetid

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

### Ansvarsfördelning

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

Fastighetsägaren till fastigheten Björknäs 1:52 och den blivande exploateringsfastigheten ska vara huvudman för kvartersmarken, det vill säga all utbyggnad och skötsel av områden för bostäder. Fastighetsägaren till fastigheten Björknäs 1:4 ska vara huvudman för angöringsvägen inom nuvarande parkmark som regleras över från kommunens fastighet Björknäs 1:1. Fastighetsägaren till fastigheten Björknäs 1:52 (Skandia Bostäder AB) och fastighetsägaren till fastigheten Björknäs 1:4 (Rikshem AB) ska vidare träffa överenskommelse om ansvars- och kostnadsfördelning avseende angöringsvägen belägen inom fastigheten Björknäs 1:4 samt parkeringsplatser inom fastigheten Björknäs 1:52.

Nacka Vatten AB ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Boo Energi för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor och andra fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterimyndigheten respektive

lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

## Avtal

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören, som reglerar kostnaden för planarbetet. Därtill har ett förslag till markanvisningsavtal upprättats mellan parterna vilket reglerar villkoren för tomträtsupplåtelse för hyresbostäder gällande den nya exploateringsfastigheten.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören upprättas och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I exploateringsavtalet för Talluddsvägen regleras bland annat tomträtsupplåtelse av mark för hyresbostäder, anläggningsåtgärder och återställande av allmän plats, skydd av mark och vegetation, återplantering av träd, bygnadernas utformning, med mera. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter och anvisning för VA-anslutning samt kontakten med olika myndigheter.

## Fastighetsrättsliga åtgärder

Den del av fastigheten Björknäs 10:1 som planeras att upplåtas med tomrätt för tillkommande bostadshus 2 och 3 ska fastighetsbildas efter detaljplanens användningsgräns genom avstyckning från fastigheten Björknäs 10:1.

Inom och angränsande till planområdet finns fastigheter som har tillkommit genom avsöndring. Fastighetsgränser till avsöndrade fastigheter behöver fastställas genom en fastighetsbestämning. Markenheten på Nacka kommun ansvarar för att ansöka om fastighetsbestämning hos lantmäterimyndigheten.

Därtill ska fastighetsgränser för exploatörens fastighet Björknäs 1:52 justeras i enlighet med detaljplanens användningsgränser, vilket innebär fastighetsreglering mellan Björknäs 1:52 och kommunens fastigheter Björknäs 1:1 och Björknäs 10:1. Den mark som regleras över från Björknäs 1:52 till Björknäs 1:1 blir fortsättningsvis allmän naturmark.

Fastighetsreglering möjliggörs för det markområde med angöringsväg inom kommunens fastighet Björknäs 1:1 som genom detaljplanen ges ändrad användning från allmän parkmark till kvartersmark för att kunna överföras till fastigheten Björknäs 1:4.

För att långsiktigt säkerställa möjligheten att angöra bostadshus 1 och underjordiskt garage inom fastigheten Björknäs 1:52 över fastigheten Björknäs 1:4, liksom nyttjande av parkeringsplatser inom Björknäs 1:52 till förmån för Björknäs 1:4, ska överenskommelse träffas mellan fastighetsägarna som innebär bildande av gemensamhetsanläggning, servitut eller annan nyttjanderätt som får inskrivas hos inskrivningsmyndigheten.

## Tekniska åtgärder

Nedan beskrivs de tekniska åtgärder som behövs för att kunna genomföra detaljplanen. När det gäller de tekniska lösningarna finns dessa även beskrivna i gestaltningsprogrammet och i utredningarna. Gestaltningsprogrammet förtydligar detaljplanens intentioner. Målet är att säkerställa att de kvaliteter som redovisas i gestaltningsprogrammet verkligen kommer att genomföras. Åtgärderna avses regleras i exploateringsavtalet.

## Trafikanläggningar

Angöringsvägen till seniorboendet föreslås rustas upp i samband med utbyggnad eftersom trafikmängden kommer att öka och trafiken kommer samtidigt vara dubbelfraktad på sträckan mellan Talluddsvägen och ny garageinfart. Angöringsvägens förlängning öster om seniorboendet föreslås även i fortsättningen vara enkelfraktad. Gaturummet tydliggörs med en ny gångbana längs seniorboendets entrésida. Passagen på Talluddsvägen föreslås markeras med övergangsställe.



*Angöringsvägen vid äldreboendet. Illustration: Krook & Tjäder arkitekter.*

Eftersom angöringsvägen är belägen på fastigheten Björknäs 1:4 som har en annan fastighetsägare, krävs överenskommelse mellan parterna om de planerade åtgärderna före detaljplanens antagande.

Detaljplanen förväntas inte medföra behov av åtgärder på allmänna trafikanläggningar utanför planområdet förutom mindre anpassningar av gatumark, gångbana och tillgänglighetsanpassad busshållplats utmed Talluddsvägens östra sida. Busshållplatsen bör vara minst 19 meter lång för att klara angörande ledbussar.

## Bostadsgårdar

Bostadsgårdar ska anordnas mellan hus 2 och 3 samt mellan hus 1 och befintligt hus. Gården mellan hus 2 och 3 föreslås utformas enligt gestaltningsprogrammets förslag med planterad terrassering som tar upp höjdskillnaden mot naturmarken. Trappor föreslås koppla samman gården med naturen österut och med Talluddsvägen västerut. Bostadsgårdarnas utformning regleras genom gestaltningsprogrammet i exploateringsavtal.

### *Mark och växtlighet*

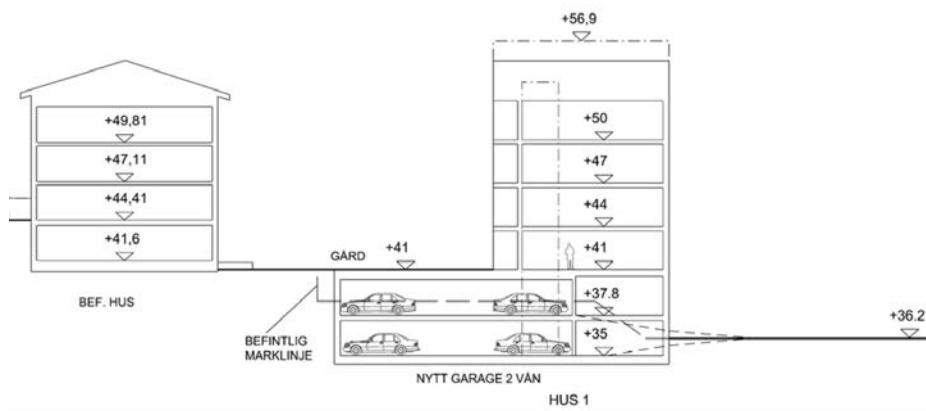
Då flera värdefulla träd kommer att fällas i samband med utbyggnad, föreslås återplantering av träd på bostadsgårdar, längs Talluddsvägen, på naturmark samt inom övrig kvartersmark. Återplantering regleras i exploateringsavtal.

### *Parker och gångstigar*

Mellan befintligt hyreshus och tillkommande hus 2 föreslås en allmän gångstig som ansluter österifrån via Bergstigen mot Talluddsvägens gångbana och busshållplats. Höjdskillnaden mot gatan tas upp av trappor med vilplan. Trappan ska utformas med barnvagnsramp. Utbyggnaden byggs och bekostas av exploateraren och regleras i exploateringsavtal.

### *Parker*

Parkeringsbehovet för tillkommande bostäder samt det befintliga hyreshuset inom Björknäs 1:52 löses genom ett underjordiskt garage i två våningsplan placerat under hus 1 och bostadsgården, enligt illustrationen nedan. Angöring sker över befintlig angöringsväg på fastigheten Björknäs 1:4. Ett fåtal parkeringsplatser (cirka fem) anordnas också i carport under gårdsbjälklaget mellan hus 2 och 3.



Föreslagen parkering i garage. Illustration: Krook & Tjäder arkitekter.

Utöver parkeringsplatser för befintliga och tillkommande bostädernas behov ersätts också de markparkeringsplatser som finns inom södra delen av fastigheten Björknäs 1:52, vilka nyttjas av äldreboendet på angränsande fastighet Björknäs 1:4. Ny markparkering anläggs strax öster om de nuvarande parkeringsplatserna. Rätten att nyttja dessa parkeringsplatser säkerställs i överenskommelsen mellan parterna om bland annat angöringsväg över Björknäs 1:4.

### *Vatten och avlopp*

Kommunen bygger ut vatten- och avloppsledningar fram till fastighetsgränsen. Från fastighetsgränsen ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad av servisledningar och inkoppling.

Fastigheten Björknäs 1:52 är ansluten till VA-ledningar i Talluddsvägen som bedöms ha tillräcklig kapacitet för tillkommande bostäder inom fastigheten. Möjlighet finns att ansluta fastigheten Björknäs 10:1 med hus 2 och 3 antingen norrut till befintlig pumpstation eller söderut till ledningar i Talluddsvägen.

#### *Dagvattenhantering*

Omhändertagande av dagvatten ska i huvudsak lösas inom fastigheten (LOD) enligt föreslagna åtgärder i dagvattenutredningen. Explotören ansvarar för att säkerställa möjliga anslutningspunkter till det allmänna dagvattensystemet för eventuell bräddning. Åtgärder för dagvattenhantering regleras i exploateringsavtal.

#### *Avfallshantering*

Explotören och fastighetsägaren för Björknäs 1:4 förutsätts träffa separat överenskommelse för att bland annat möjliggöra sophämtning längs angöringsvägen. Del av den kommunala fastigheten Björknäs 1:1 som planläggs för Vård (D) kommer genom fastighetsreglering att överföras till fastigheten Björknäs 1:4.

#### *Flytt av ledningar*

Eventuell flytt av kabel-TV, el-, tele- och VA-ledningar förutsätts bekostas och återställas av exploitören.

#### **Ekonomiska frågor**

Explotören bekostar samtliga åtgärder på kvartersmark och angränsande allmän plats som krävs för detaljplanens genomförande såsom anpassning och anläggning av angöringsvägar, gångbana, busshållplats, grusad gångstig, liksom kostnader för återställning efter byggnation, kostnader för lantmäteriförrättnings och bygglov, med mera. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt gällande taxa. Kommunen tar ut avgifter för bygglov och bygganmälan enligt gällande taxa.

Kostnader för VA-avgifter, såsom förändrade brukningsavgifter och tillkommande anläggningsavgifter, bekostas av exploitören enligt den vid tidpunkten för anslutning gällande VA-taxan.

## 6. Medverkande i planarbetet

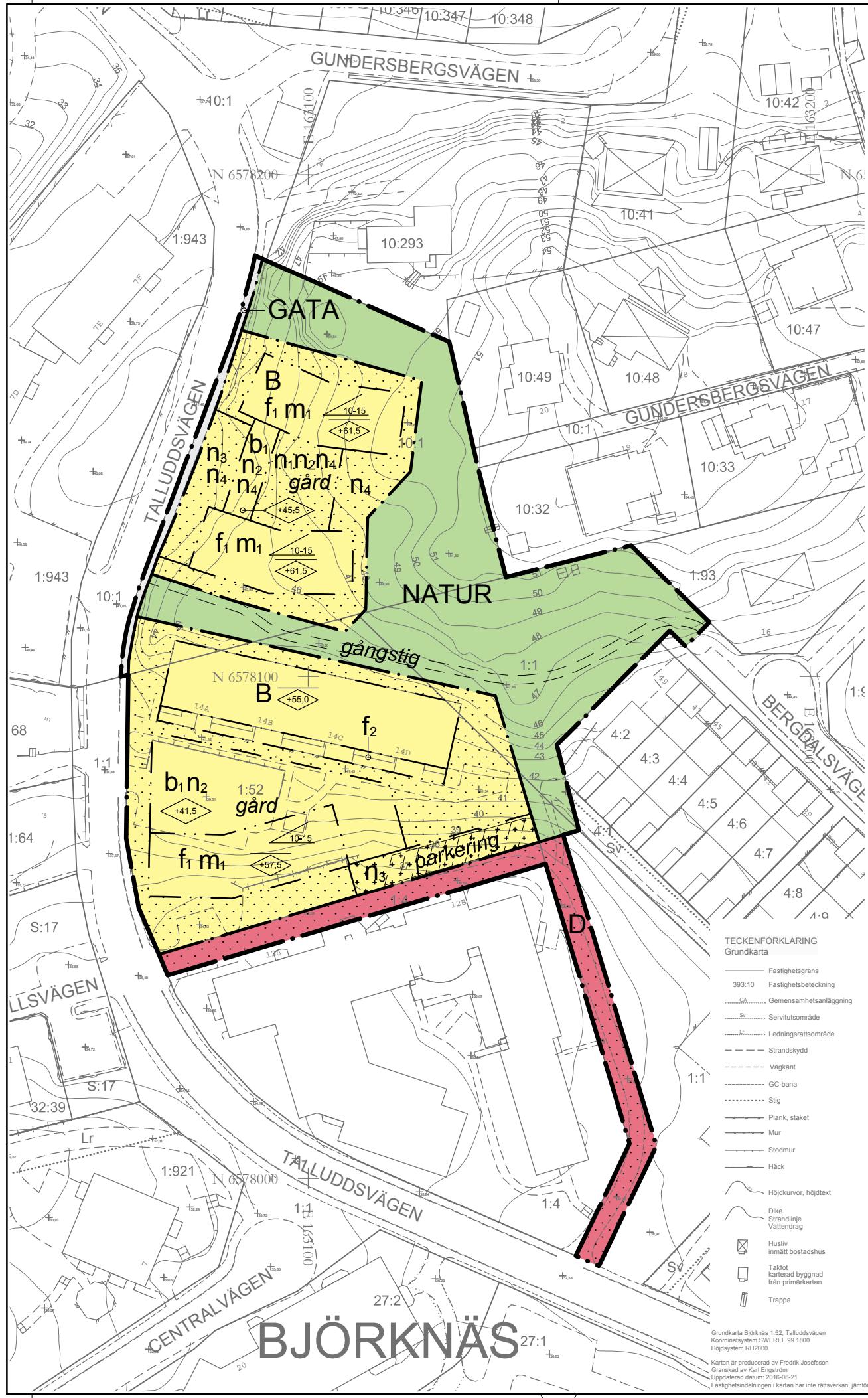
Love Edengborg	planarkitekt	planenheten
Emelie Resvik	planarkitekt	planenheten
Björn Bandmann	exploateringsingenjör	exploateringsenheten
Birgitta Held Paulie	miljöutredare	miljöenheten
Maria Legars	kommunantikvarie	planenheten
Elisabet Rosell	landskapsarkitekt	park- och naturenheten
Renée Klarberg	trafikplanerare	trafikenheten
Marie Svensson	vägingenjör	vägenheten
Maria Mårdskog	VA-ingenjör	VA- och avfallsenheten
Mats Eriksson	avfallshandläggare	VA- och avfallsenheten
Kerstin Starborg	bygglovhandläggare	bygglovenheten
Helena Joseph	kommunikatör	kommunikationsenheten
Annica Schneider	koordinator	planenheten
Miriam Helleday	kartingenjör	planenheten
Yasmin Söderberg	förrättningslantmätare	lantmäterimyndigheten
Sofia Sjölinder	bullerexpert	miljöenheten
Fredrik Josefsson	fastighetsutredare	lantmäterienheten
Hayoung Ekhaga	planarkitekt	Sweco
Robert Moberg	exploateringsingenjör	Sweco

Planenheten

Angela Jonasson  
Bitr. planchef

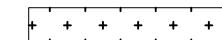
Love Edengborg  
Planarkitekt

Emelie Resvik  
Planarkitekt

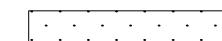


## 145 PLANBESTÄMMELSER

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



På marken får endast komplementbyggnad och/eller skärm tak placeras om högst sammanlagt 25 kvadratmeter byggnadsarea (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)



Marken får inte förses med byggnad (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

### Administrativa bestämmelser

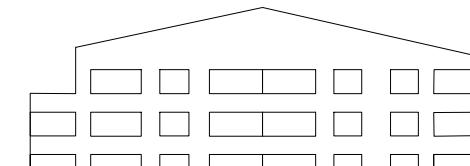
Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft (PBL 4 kap 21 §)

### ILLUSTRATION

Illustrationslinje  
*illustration*

Illustrationstext

← Talluddsvägen → Natur



Detaljbild. Översta våningen ska vara indragen mot Talluddsvägen och taket ska vara tvärställt sadeltak. Med tvärställt menas att takens nock ska vara huvudsakligen parallell med Talluddsvägen.

Skala 1:1000 (A3)

0 10 20 30 40 50m

Koordinatsystem SWEREF 99 1800  
Höjdssystem RH2000

### SAMRÅDSHANDLING

Planförslaget är upprättat enligt plan- och bygglagen (2010:900) i dess lydelse efter den 1 januari 2015.

**Detaljplan för  
Talluddsvägen  
Björknäs 1:52 m.fl., Björknäs,  
Nacka kommun  
Standardförfarande  
Planenheten i november 2016**

Angela Jonasson  
Bitr. planchef

Love Edenborg  
Planarkitekt

Emelie Resvik  
Planarkitekt

Till planen hör:  
Plankarta  
Planbeskrivning  
Fastighetsförteckning  
Gestaltningsprogram

KFKS 2015/21-214  
Projektnr. 9433

Tillstyrkt av MSN \_\_\_\_\_  
Antagen av KF \_\_\_\_\_  
Laga kraft \_\_\_\_\_

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Yttrande över förslag till detaljplan för tennishall vid Ektorpsvägen**

### **Förslag till beslut**

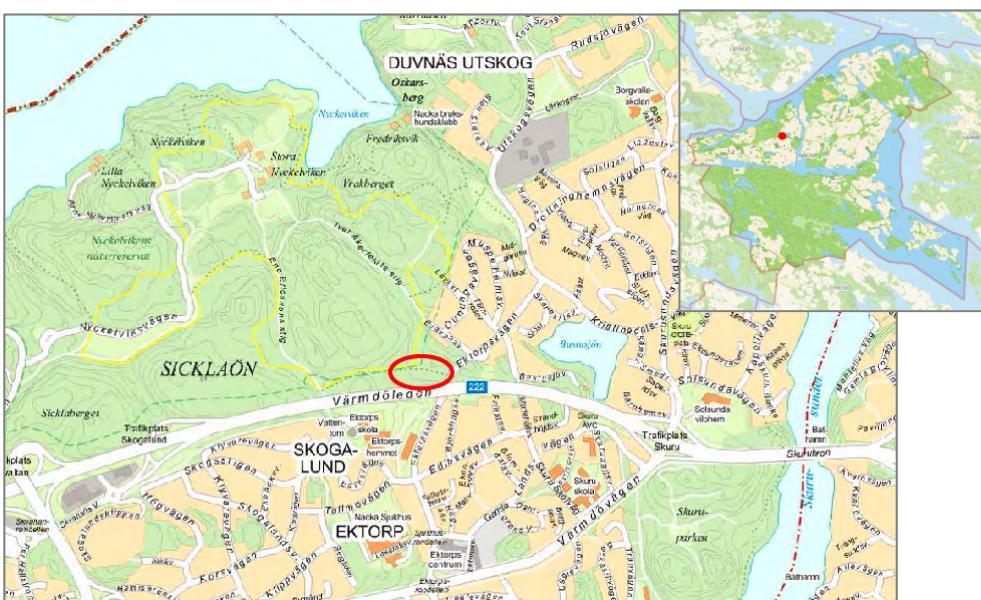
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar föreslaget yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Beslutet fattas i enlighet med kommunstyrelsens delegationsordning punkt 54.

### **Sammanfattning**

Detaljplanen möjliggör uppförande av hallbyggnad på cirka 150 x 40 meter med en maximal höjd om 13 meter. Hallen föreslås innehålla 6 tennisbanor med möjlighet för rullstolstennis, 3 banor för s.k. paddletennis och ett café/butik. Stor vikt läggs på utformning av byggnaden då den kommer vara synlig från Värmdöleden samt ligger i direkt anslutning till Nyckelvikens naturreservat.

### **Ärendet**



Kommunstyrelsen har fått rubricerat planförslag på remiss. Planens läge och avgränsning syns på kartan ovan.



Detaljplanen utgör Tennishall för del av fastigheten Sicklaön 41:2 och Sicklaön 41:7.

Planområdet är beläget norr om Värmdöleden och väster om Ektorpsvägen. Planområdet angränsar i nordväst till Nyckelvikens naturreservat och berörs av riksintresse för kommunikationer, Värmdöleden, söder om området. Värmdöleden är primär led för farligt gods varför en riskutredning är gjord.

Byggrätten i detaljplanen har utformats och placerats utifrån ett antal riskreducerande åtgärder som identifierats i riskutredning för planområdet. Byggnaden är placerad 25 meter från Värmdöleden.

Hallbyggnaden mäter cirka 150 x 40 meter. Byggnaden föreslås få ett varierat taklandskap med olika material, men där största delen av taket är växtbeklätt alternativt falsat plåttak som fängar upp omgivningens kulörer. Från Värmdöleden kommer tennishallens taklandskap vara väl synligt och betraktas av många därför ska stor vikt läggas på utformning av taket. I och med byggnadens storlek betonas vikten av en variationsrik fasad som utformas i olika material. Utformningen skall även göras med respekt mot Nyckelvikens naturreservat som angränsar till området. Glaspartier ut mot Ektorpsvägen och mot reservatet kommer bland annat att bidra till att skapa trygghet då byggnaden blir upplyst inifrån.

Planområdet har generellt höga naturvärden och skiljer sig en hel del från omgivande skogsmarker. Flora och fauna är rik och innehåller flera rödlistade arter samt andra naturvårdsarter som indikerar värdefulla skogsmiljöer. Vidare finns ett tjugotal skyddsvärda träd inom området. Alla dessa värden är svåra att bibehålla eller kompensera för vid genomförandet av planen.

Befintlig stig inom kvartersmark för hallbyggnaden tas bort och ersätts av en ny gång- och cykelstig på allmän plats naturmark, stigen ska nyttjas av allmänheten och föreslås att gå från Ektorpsvägen och norrut bakom hallen mot Nyckelvikens övriga leder och motionsspår. Den nya gång- och cykelstigen föreslås bli en entré till reservatet med bland annat en informationsskylt. Ett antal parkeringsplatser inom området ska tillgängliggöras för besökare till reservatet.

En förutsättning för planens genomförande är att avsiktsförklaringen som kommunstyrelsen beslutade i januari 2016 mellan Nacka Mark Exploatering KB och Saltsjö Duvnäs Tennisklubb fullföljs. Enligt avsiktsförklaringen överläter Nacka Mark Exploatering KB den fastighet som därefter bildas till kommunen, alternativt till Saltsjö Duvnäs Tennisklubb. Detaljplanen tar även hänsyn till att en framtida förbindelseväg mellan resterande del av fastigheten Sicklaön 41:2 och Ektorpsvägen säkerställs, i enlighet med samma avsiktsförklaring.



Enheten för strategisk stadsutveckling anser att fullföljande av ovan nämnda avsiktsförklaring är en förutsättning för genomförandet av detaljplanen. Vidare är det viktigt att planerad bebyggelse inte förhindrar en framtida förbindelseväg till resterande del av Sicklaön 41:2 (väster om planområdet, mellan väg 222 och det befintliga naturreservatet), vilken föreslås som utvecklingsområde i pågående revidering av översiksplanen.

## **Ekonомiska konsekvenser**

Genomförande av detaljplanen och utbyggnad av allmänna anläggningar bekostas av fastighetsägaren till Sicklaön 41:2 eller av den som de genom avtal sätter i sitt ställe, varför Nacka kommun inte påverkas ekonomiskt.

## **Konsekvenser för barn**

Traditionellt sett är tennis en sport som främst utövas av vuxna. På senare år har dock en ökning bland barn och ungdomars utövande kunnat skönjas varför detaljplanen bedöms ha en positiv inverkan på barn.

## **Bilagor**

1. Förslag till yttrande
2. Inbjudan till samråd
3. Planbeskrivning
4. Plankarta

Andreas Totschnig

Enhetschef

Enheten för strategisk stadsutveckling

Erik Wiberg

Stadsutvecklingsstrateg

Enheten för strategisk stadsutveckling

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
Dnr KFKS 2016/967

Miljö- och  
stadsbyggnadsnämnden

## **Yttrande om Tennishall vid Ektorpsvägen**

### **Yttrande**

Kommunstyrelsen tillstyrker detaljplanens samrådsförslag men vill lyfta fram nedanstående punkter.

Detaljplaneförslaget skapar möjlighet att uppföra en ny tennishall vid Ektorpsvägen. Hallen är tänkt att ersätta befintlig tennishall i Saltsjö Duvnäs som innehåller 3 banor. Planen föreslår 6 tennisbanor med möjlighet för rullstolstennis samt 3 banor för s.k. paddletennis vilket innebär mer än dubblering av befintligt utbud. Det är positivt med den utökade rekreativmöjligheten för både vuxna och barn.

I pågående revidering av Nacka kommuns översiktsplan pekas resterande del av Sicklaön 42:1, väster om tennishallen, ut som utvecklingsområde. Det är därför viktigt att planerad tennishall inte omöjliggör en utveckling av området norr om väg 222 och söder om det befintliga naturreservatet.

Kommunstyrelsen vill även lyfta fram vikten att fullfölja avsiktsförklaringen som beslutades i januari 2016. Avsiktsförklaringen är kopplad till detta projekt och är en förutsättning för att detaljplaneförslaget skall kunna genomföras.

För kommunstyrelsen

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

**INBJUDAN TILL SAMRÅD**

2016-11-07

Dnr MSN 2015/94-214  
Standardförfarande

Till berörda

**Detaljplan för del av Sicklaön 41:2 m.fl., Nacka kommun****Upprättad på planenheten i oktober 2016**

Ett förslag till detaljplan har upprättats för rubricerat område. Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförande av en tennishall med banor för klassisk tennis och paddle tennis<sup>1</sup>, café/butik och parkering. Planområdet utgör 11000 kvadratmeter och av dessa utgör byggrätten för tennishallen cirka 6000 kvadratmeter.

Planområdet är beläget norr om Värmdöleden och väster om Ektorpsvägen och angränsar i nordväst till Nyckelvikens naturreservat. Hallbyggnaden ska utformas med en hög arkitektonisk kvalité med tanke på dess centrala läge och närheten till Nyckelvikens naturreservat.

Befintlig stig inom planområdet tas bort och ersätts av en ny gång- och cykelstig på allmän plats naturmark. Stigen föreslås att gå från Ektorpsvägen och norrut bakom hallen mot Nyckelvikens övriga leder och motionsspår. Den nya gång- och cykelstigen föreslås bli en entré till reservatet med bland annat en informationsskylt. Ett antal parkeringsplatser inom området ska tillgängliggöras för besökare till reservatet.

Kommunens bedömning är att planförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

Ni bereds härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslag till detaljplan. Detaljplaneförslaget finns tillgängligt i Nacka stadshus utställningshall (Granitvägen 15), biblioteket i Nacka Forum samt på Nacka kommuns hemsida under fliken Stadsutveckling & Trafik, Här planerar och bygger vi, Sök projekt via namn, Tennishall vid Ektorpsvägen (<http://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn-tennishall-vid-ektorpsvagen/#panel-startpage>)

**Samrådstid**

Eventuella synpunkter på planförslaget ska skriftligen ha kommit in senast den

<sup>1</sup> Paddle tennis: spelas på banor som är betydligt mindre än vanliga tennisbanor med racketar som är kortskiftade.



30 november 2016.

Synpunkter lämnas till:

Nacka kommun  
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden  
Planenheten MSN 2015/94-214  
131 81 Nacka

eller via e-post till [registrator.plan@nacka.se](mailto:registrator.plan@nacka.se), skriv MSN 2015/94-214 i ämnesraden.

OBS: Om en handling skickas via e-post behöver den inte samtidigt skickas på annat sätt.

Vänligen texta namn- och adressuppgifter!

## **Upplysningar**

Lämnas av planarkitekt Anna Ellare, tel 08-718 98 80, e-post [anna.ellare@nacka.se](mailto:anna.ellare@nacka.se)

## **Planarbetets bedrivande**

Kommunens bedömning är att standardförfarandet enligt PBL 5 kap 6 § kan tillämpas eftersom planförslaget:

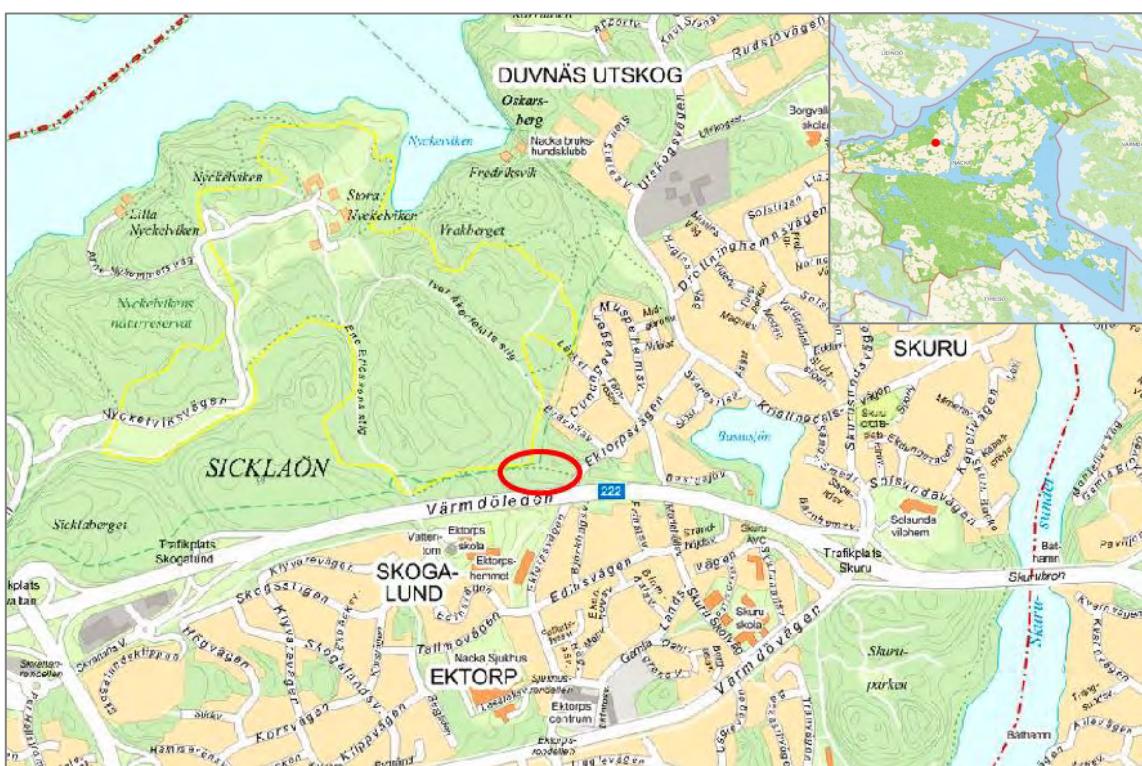
- är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande
- inte är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse
- inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

## **Planenheten**

Anna Ellare  
Planarkitekt

## Tennishall vid Ektorpsvägen

Detaljplan för del av Sicklaön 41:2 m.fl., Nacka kommun



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

### Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförande av en tennishall med banor för klassisk tennis och paddle tennis<sup>1</sup>, café/butik och parkering.

Från Värmdöleden kommer tennishallens taklandskap vara synligt och betraktas av många därför ska stor vikt läggas på utformning av taket. Hallbyggnaden ska utformas med en hög arkitektonisk kvalité med tanke på dess centrala läge och närheten till Nyckelvikens naturreservat. I och med byggnadens storlek betonas vikten av en variationsrik fasad som

<sup>1</sup> Paddle tennis: spelas på banor som är betydligt mindre än vanliga tennisbanor med racketar som är kortskiftade.

utformas i olika material. Glaspartier ut mot Ektorpsvägen och mot reservatet kommer bland annat att bidra till att skapa trygghet då byggnaden blir upplyst inifrån.

## **Handlingar och innehåll**

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2015-12-09. Planförslaget är därmed upprättad enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse efter 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning inklusive bilaga 1 principer för utformning
- Fastighetsförteckning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Riskutredning (Briab 2016-04-26)
- Dagvattenutredning (Ekologigruppen 2016-05-13)
- Naturinventering (Ekologigruppen 2016-05-17)
- Komplettering dagvatten (WAADE 2016-09-08)

## **I. Sammanfattning**

### **Huvuddragen i förslaget**

Planområdet är beläget norr om Värmdöleden och väster om Ektorpsvägen. Planområdet angränsar i nordväst till Nyckelvikens naturreservat och berörs av riksintresse för kommunikationer, Värmdöleden, söder om området. Värmdöleden är primär led för farligt gods varför en riskutredning är gjord.

Byggrätten i detaljplanen har utformats och placerats utifrån ett antal riskreducerande åtgärder som identifierats i riskutredning för planområdet. Byggnaden är placerad 25 meter från Värmdöleden.

Hallbyggnaden mäter cirka 150 x 40 meter. Byggnaden föreslås få ett varierat taklandskap med olika material, men där största delen av taket är växtbeklätt alternativt falsat plåttak som fångar upp omgivningens kulörer. Från Värmdöleden kommer tennishallens taklandskap vara väl synligt och betraktas av många därför ska stor vikt läggas på utformning av taket. I och med byggnadens storlek betonas vikten av en variationsrik fasad som utformas i olika material. Glaspartier ut mot Ektorpsvägen och mot reservatet kommer bland annat att bidra till att skapa trygghet då byggnaden blir upplyst inifrån.

Befintlig stig inom kvartersmark för hallbyggnaden tas bort och ersätts av en ny gång- och cykelstig på allmän plats naturmark, stigen ska nyttjas av allmänheten och föreslås att gå från

Ektorpsvägen och norrut bakom hallen mot Nyckelvikens övriga leder och motionsspår. Den nya gång- och cykelstigen föreslås bli en entré till reservatet med bland annat en informationsskylt. Ett antal parkeringsplatser inom området ska tillgängliggöras för besökare till reservatet.

## 2. Förutsättningar

### Makägoförhållande

Sicklaön 41:2 ägs idag av NackaMark Exploatering KB. Sicklaön 41:7 ägs av Trafikverket och utgör del av Värmdöleden, idag förs diskussioner med kommunen om att överläta denna och andra fastigheter till kommunen. I det fall ägoförhållandena ändras kommer Trafikverket dock fortsatt ha vägrätt för Värmdöleden (väg 222).

### Tidigare kommunala beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade 2015-12-09 § 251 att uppdra åt planenheten att upprätta förslag till detaljplan. Beslutet gällde under förutsättning att kommunstyrelsen godkände avsiktsförklaring rörande fastigheten Sicklaön 41:2.

Kommunstyrelsen beslutade i januari 2016 att kommunen ingår föreslagen avsiktsförklaring med NackaMark Exploatering KB och Saltsjö Duvnäs Tennisklubb. Genom avsiktsförklaringen har det möjligjorts att fastighetsägaren antingen överläter den fastighet som därefter ska bildas till kommunen alternativt upplåter eller överläter markområdet till Saltsjö Duvnäs tennisklubb. Avsiktsförklaringen reglerar att i samband med aktuell planprocess ska utrymme för en förbindelseväg mellan resterande delen av fastigheten Sicklaön 41:2 och intilliggande Ektorpsvägen säkerställas. Aktuell planprocess har tagit hänsyn till att en framtida väg ska kunna tillskapas. En framtida planprocess får pröva möjligheten till en förbindelseväg och förutsättningar för ytterligare verksamheter.

### Läge och areal

Planområdet, del av Sicklaön 41:2 m.fl., är beläget cirka 2 kilometer nordost om Nacka centrum. Området gränsar i söder mot Värmdöleden, i öster mot Ektorpsvägen, i nordost mot bergbranter ner mot närlägen tomtmark, samt i norr och väster mot Nyckelviken naturreservat. Planområdet utgör ca 11000 kvadratmeter och av dessa utgör byggrätten för tennishallen cirka 6000 kvadratmeter.



Figur 1, Röd cirkel visar planområdet, grön yta med svart kantlinje visar utbredningen av Nyckelvikens naturreservat. Blå yta visar avgränsningen av fastigheten Sicklaön 41:2 som till stora delar ligger inom reservatets område.

## Gällande planer, tidigare ställningstaganden

Gällande översiktsplan (2012) anger området som gles blandad bebyggelse med gruppbyggda småhus från början av 1900-talet till vår tid. Översiktsplanen anger även rekreativvärdena som finns inom Nyckelvikens naturreservat som angränsar till planområdet.

Grönstrukturprogram (2011) anger att området är ett större sammanhängande grönstråk som används som strövområdet med motionsspår och stigar som leder in i reservatet. Planområdet fungerar idag som en buffertzon mellan Nyckelvikens naturreservat och Värmdöleden.

## Detaljplaner

Stadsplan 224 tangerar planområdet i öster, en mindre yta som är planlagd som allmän plats parkmark belägen parallellt med Ektorpsvägen berörs. Byggnadsplan 6 för Skuru tangerar även den planområdets nordvästra del, området är planlagt för parkmark.

## Intressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Värmdöleden (väg 222) är riksintresse för kommunikationer. Planförslaget medför ingen påverkan för riksintresset.

## Området idag

Planområdet består idag av äldre skog som har lämnats som en buffertzon mellan Värmdöleden och bebyggelsen i norr samt till Nyckelvikens naturreservat. Området utgörs av olika öppna skogsmiljöer främst bestående av gamla träd av ek, gran och tall samt hällmarker. Området har generellt höga naturvärden och en rik flora och fauna med flera rödlistade arter samt andra naturvårdsarter som indikerar värdefulla skogsmiljöer. De biologiska värdena är höga och området har en ekologiskt viktigt roll i ett landskapsperspektiv. Området har en viss funktion som spridningskorridorer för främst det nordsydliga lövskogssambandet.

En gång- och cykelstig med grusbeläggning från Ektorpsvägen leder in på området i öst-västlig riktning och ansluter till övriga leder och motionsspår inom naturreservatet. Den öppna skogen inbjuder till att vandra fritt i terrängen. Flera små stigar slingrar fram mellan träden och används av både mänsklig och djur. Den östra delen av området utgörs av naturligt öppen skog. Området är mycket påverkat av buller från Värmdöleden.<sup>2</sup>

Det finns ingen bebyggelse inom planområdet idag. Norr om området finns ett korttidsboende för funktionsnedsatta och villabebyggelse. Området är lättillgängligt med god närhet till bebyggelse och vägar.

---

<sup>2</sup> Naturinventering (Ekologigruppen 2016-05-17)

## Gator och trafik

Direkt i anslutning till planområdets södra sida ligger Värmdöleden som utgör en viktig länk mellan Stockholm, Nacka och Värmdö. Den är tungt trafikerad under större delen av dygnet och där passerar även transporter med farligt gods. Ektorpsvägen, öster om planområdet länkar samman Värmdövägen med Skuruområdet.

## Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats ligger på Ektorpsvägen (Bråvallaplan). Hit är det cirka 200 meter från planområdet. Från denna hållplats avgår bussarna 409 och 449. Till Ektorps centrum med ytterligare bussförbindelser är det cirka 650 meter.

## Teknisk försörjning

Vatten och avlopp finns idag i Ektorpsvägen fram till fastighetsgräns. Fjärrvärme dras till ny bebyggelse söder om Värmdöleden på Ektorpsvägen och det finns möjlighet att ansluta fjärrvärme till planområdet. Inom planområdet vid Ektorpsvägen finns elskåp.

## Riskidentifiering

Värmdöleden söder om planområdet är utpekad som primär transportled för farligt gods varför en riskutredning (Briab 2016-04-26) är framtagen för planförslaget. Inga övriga riskkällor har identifierats inom planområdet eller i planområdets omgivning. Mer om riskreducerande åtgärder i planförslaget finns under avsnitt placering och utformning och under konsekvenser av planen, avsnitt risk.

## Recipienter

Dagvatten från planområdet avrinner via Bastusjön till vattenförekomsten Skurusundet, Saltsjön. Skurusundet har otillfredsställande ekologisk status och uppnår god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerade difenylestrar. Miljökvalitetsnormen som ska uppnås är god ekologisk status till 2021 (förslag på tidsfrist till 2027) samt god kemisk status (med undantag för kvicksilver och bromerade difenylestrar).

Bastusjön är en 4 hektar stor sjö som i dagsläget är näringssbelastad med höga fosforhalter och dåligt sikt djup.

## 3. Planförslaget

### Nya byggnader

Inom planområdet föreslås en hallbyggnad med cirka mätten 150 x 40 meter och med en högsta höjd på cirka 13 meter. Hallen föreslås inrymma 6 tennisbanor med möjlighet till rullstolstennis, 3 banor för paddle tennis samt ett café/butik.

Byggnaden föreslås förses med garage och fönsterpartier mot Ektorpsvägen samt ytterligare fönsterpartier mot skogen och reservatet i norr. Hallens entré är planerad mot norr och

vänder sig bort från Värmdöleden. Entrén föreslås markeras med en mindre glasad paviljong som nås via en ramp och en trappa.

### Placering, utformning

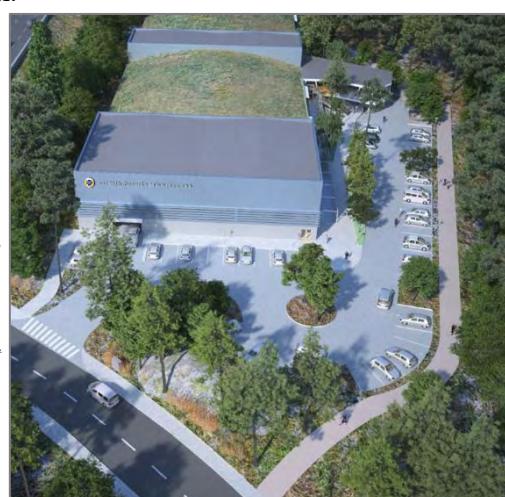
Hallen föreslås få ett varierat taklandskap med olika material men där största delen av taket är växtbeklätt alternativt falsat plåttak i naturnära kulör (ej blänkande). Från Värmdöleden kommer tennishallens taklandskap vara synligt och betraktas av många därför ska stor vikt läggas på utformning av taket. Taket kan utformas bågformat alternativt som sadeltak, se illustrationer i figur 2 samt bilaga 1, principer för utformning sid 18-19.

Byggnaden har utformats och placerats utifrån ett antal riskreducerande åtgärder som identifierats i riskutredning för planområdet (Briab 2016-04-26). Byggnaden är placerad 25 meter från Värmdöleden. Fasader som vetter mot Värmdöleden ska utföras i lägst brandteknisk klass EI30 och friskluftsintag ska ej vara vända mot vägen. Riskreducerande åtgärder och utformningen är reglerade med planbestämmelser i detaljplanen.

På fasad mot norr placeras en entré med ramp och trappor samt en glasad paviljong för att markera entrén.



Figur 2, Planskiss på hallbyggnad, övre bilden visar utformning med växtbaserat bågformat tak, nedre bilden visar utformning med växtbaserat sadeltak. gvs arkitekter på uppdrag av Saltsjö Duvnäs tennisklubb, 2016.



Figur 3 Modellbild av hallen, helikopterry från Ektorpsvägen. På bilden har hallen bågformat växtbaserat tak på stora delar. gvs arkitekter på uppdrag av Saltsjö Duvnäs Tennisklubb 2016.



Figur 4 Modellbild av hallens entré, gvs arkitekter på uppdrag av Saltsjö Duvnäs Tennisklubb 2016.

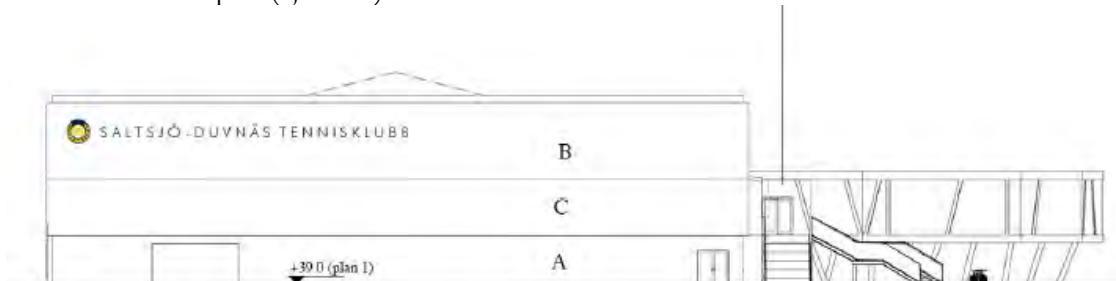
I och med byggnadens storlek och framförallt längd föreslås fasaden utformas i olika material för att ta ner skalan och erbjuda variation, se figur 5 samt bilaga 1, principer för utformning sid 18-19. Byggnaden föreslås få en bas av betong eller dylikt, mitten på fasaden föreslås få inslag av fönster och övre delen mot taket föreslås i plåt alternativt panel. På grund av solförhållanden placeras merparten av glaspartierna mot norr och öster. Ett större glasparti föreslås dock mot söder (Värmdöleden). Utformningen ska även göras med respekt mot Nyckelvikens naturreservat som angränsar till området.

Riskreducerande åtgärder och utformningen är reglerade med planbestämmelser i detaljplanen.

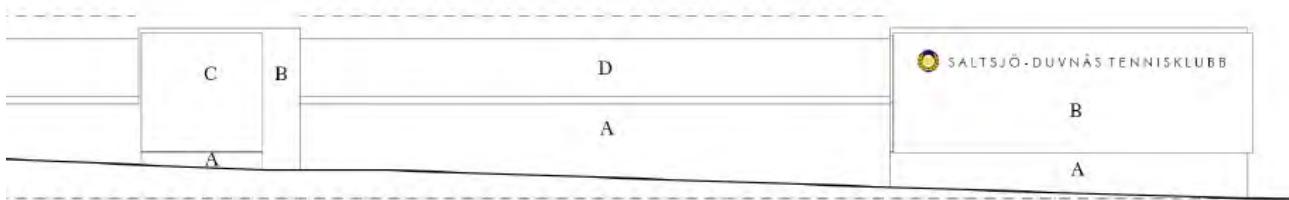
Principer för utformning av hall.

Teckenförklaring

- A Betong eller dylikt
- B Skivor (plåt, minerit, panel)
- C Inslag av fönster
- D Sedumtak alt plåt (ej blank)



Vy från Ektorpsvägen på den östra fasaden.



Vy från Värmdöleden på delar av den södra fasaden

*Figur 5, Sektioner och principer för val av fasadmaterial, gvsk arkitekter på uppdrag av Saltsjö Duvnäs tennisklubb 2016. För utformning av samtliga fasader se materialet i sin helhet i bilaga 1, principer för utformning sid 18-19.*

### Parkering

Detaljplanen möjliggör för 59 parkeringsplatser utanför hallen och 31 parkeringsplatser i garage i hallens östra del mot Ektorpsvägen. Handikapparkering föreslås nära entrén i garage samt utanför hallen.

Parkeringstal för aktuell verksamhet är cirka 0,4 bilplatser per anställd och 0,2 bilplatser per besökare. Planförslaget ger möjlighet att tillskapa 90 parkeringsplatser vilket anses som väl tilltaget för verksamheten men vilket kan komma att behövas vid tävlingar och turneringar. Två parkeringsplatser ska upplåtas till Nacka kommun och kunna nyttjas av besökare till Nyckelvikens naturreservat.

Vändzonerna på parkeringsytan är dimensionerad för att ett tiometers fordon med marginal ska kunna vända utan att backa. Vändzonen är tänkt att fungera för avfallsbil liksom vid hämtning och lämning vid hall. Parkeringen är tänkt att utformas i genomsläpptligt material och brytas upp med planteringar, vilket regleras i detaljplanen med bestämmelse.

Cirka 50 parkeringsplatser för cyklar, mopeder, motorcyklar med mera skapas under entrédelen som föreslås vara en glasad paviljong på pelare. Parkeringen blir i marknivå och skyddad av entrépaviljongen som tak.



Figur 6 Situationsplan för hallbyggnadens nedersta plan samt omkringliggande ytor med parkering, gator och arkitekter på uppdrag av Saltsjö Duvnäs tennisklubb 2016

### Mark och växtlighet

Mellan Ektorpsvägen och tennishallens parkering ska naturmarken bevaras. Parkeringen är tänkt att brytas upp med planteringar, se illustration ovan. Trädplanteringarna regleras med bestämmelse i detaljplanen för att säkerställa grönska på parkeringsytan.

### Gator och trafik

En ny infart tillskapas till området från Ektorpsvägen. Ektorpsvägen ska byggas om till stadsgata med en ny gång- och cykelväg förbi området. Den nya gång- och cykelvägen längs med Ektorpsvägen får en bredd på 3,5 meter vilket överensstämmer med denna detaljplan.



Figur 7 Översikt av gator, parkering och gång-och cykelstig (svagt rosa) inom planområdet. gwsk arkitekter på uppdrag av Saltsjö Duvnäs tennisklubb 2016

## Gång och cykel

En ny gång- och cykelstig tillskapas inom mark som i detaljplanen är allmän plats naturmark. På sträckan mot naturreservatet föreslås gång- och cykelstigen dras direkt norr om planområdet och berör då parkmark inom stadsplan 224 och parkområde inom byggnadsplan 6. Båda planerna är belägna inom fastigheten Sicklaön 40:13 som ägs av Nacka kommun.

Den föreslagna gång- och cykelstigen ersätter befintlig stig inom området. Gång- och cykelstigen föreslås gå från Ektorpsvägen och norrut bakom hallen (se figur 7) och ansluta till naturreservatets övriga leder och motionsspår. Den nya gång- och cykelstigen föreslås bli en entré till Nyckelvikens naturreservat med bland annat en informationsskylt. Gång- och cykelförbindelsen föreslås få kommunalt huvudmannaskap vilket innebär att kommunen ansvarar för drift och skötsel av vägen.

## Tillgänglighet

I anslutning till entrén placeras handikapparkeringsplatser och entrén tillgänglighets anpassas med ramp.

## Teknisk försörjning

Kommunalt VA finns framdraget till planområdet. Den nya bebyggelsen ska ansluta till det



kommunala V-nätet. Inom planområdet öster om infarten till området finns ett elskåp som i detaljplanen är benämnt som teknisk anläggning.

### **Avfallshantering**

Sophantering sker via infarten från Ektorpsvägen och in på området. Ett soprum planeras vid tennishallens östra gavel och en vändzon vid gaveln gör att sopbilen kan vända på området. Vändzonen är dimensionerad för att ett tiometers fordon med marginal ska kunna vända utan att backa.

### **Dagvatten**

En förutsättning för bebyggelse enligt detaljplanen är att de åtgärder som redovisas i dagvattenutredningen genomförs (Ekologigruppen 2016-05-13 samt 2016-09-08). Se även under dagvattenavsnittet i kapitel 5 ”så genomförs planen”. Dagvatten ska födröjas och renas på kvartersmark genom födröjningsmagasin innan det släpps vidare i det allmänna nätet.

## **4. Konsekvenser av planen**

Under detta avsnitt beskrivs konsekvenserna av planförslaget framför allt utifrån ett allmänt perspektiv med fokus på allmänna platser och allmänna intressen. De konsekvenser som främst påverkar området och dess omgivning kommer från Värmdöleden i form av luftföroreningar och farligt gods. Nedan beskrivs konsekvenser och förslag på åtgärder för att minimera dessa.

### **Behovsbedömning**

En behovsbedömning av detaljplanen har utförts för att avgöra om genomförandet av planen kan anses utgöra en betydande miljöpåverkan. Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

### **Rekreation**

Nyckelvikens naturreservat får en entré vid den planerade tennishallen. Den nya gång- och cykelstigen som planeras att gå norr om hallen för att sedan ansluta till befintliga spår och stigar inom reservatet kommer bland annat att få en skylt som visar att detta är en väg man kan följa för att nå reservatet. Två parkeringsplatser ska upplåtas till Nacka kommun för att kunna nyttjas av besökare till reservatet.

### **Risk**

Utifrån genomförd identifiering och översiktlig bedömning av riskkällor i planområdets omgivning framgår det att olyckshändelser förknippade med transport av farligt gods på Värmdöleden (väg 222) ger upphov till förhöjda risknivåer för planområdet med omgivning. För att reducera risknivåerna till acceptabla nivåer har ett antal riskreducerande åtgärder tagits fram och deras effekt verifierats. Dessa åtgärder är:

1. Byggnader inom planområdet placeras minst 25 meter från närmaste vägkant (väg 222).
2. Fasader, belägna inom 30 meter från vägkant och som vetter mot vägen, ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30.
3. Fönster och inglasade loftgångar, belägna inom 30 meter från vägkant och som vetter mot vägen, bör utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Brandklassade fönster får endast vara öppningsbara för underhåll.
4. Byggnader som lokaliseras inom 50 meter från vägkant bör ha minst en utgång som mynnar bort från vägen.
5. Friskluftsintag till byggnader inom planområdet ska ej vara vända mot vägen. Ventilationen ska gå att stänga av.

### Trafik

Den planerade tennishallen med tillhörande café/butik kommer att tillföra en viss ökning av trafiken på Ektorpsvägen. Trafikökningen som uppstår till följd av anläggningen bedöms vara hanterbar med nuvarande infrastruktur.

### Trygghet och säkerhet

Förändringen av det aktuella området från ett naturområde till ett verksamhetsområde ställer krav på belysning och åtgärder på byggnaden för att den inte ska upplevas som försluten och anonym. Glaspartier ut mot Ektorpsvägen och mot reservatet kommer bland annat att bidra till att skapa trygghet då byggnaden blir upplyst inifrån. För att bidra till att skapa trygghet i det nya området och runt omkring är det också viktigt att gatumiljön är väl blyst och att hög vegetation utmed vägar och gångvägar undviks. Många av trygghetsfrågorna är inte planfrågor utan frågor för genomförande- och bygglovsskedet, och framförallt för det framtida underhållet.

### Ekonomiska konsekvenser

Nacka kommun påverkas inte nämnvärt av genomförandet av detaljplanen då den inklusive gång- och cykelstigen bekostas av fastighetsägarna till Sicklaön 41:2 eller av den som de genom avtal satt i sitt ställe.

### Kulturmiljö och landskapsbild

Planområdet är inte av riksintresse eller av lokalt intresse för kulturmiljövården. Inga kända fornlämningar berörs. Från Värmdöleden kommer hallen att upplevas av många förbipasserande varför stor vikt ska läggas på utformningen av taklandskapet. Utformningen ska även göras med respekt mot Nyckelvikens naturreservat som angränsar till området.

### Natur

Miljöerna i planområdet har generellt höga naturvärden och skiljer sig en hel del från omgivande skogsmarker. I området finns ett tjugotal skyddsvärda träd. Flora och fauna är rik och bjuter på flera rödlistade arter samt andra naturvårdsarter som indikerar värdefulla skogsmiljöer. Vid ett genomförande av planen är det svårt att bibehålla de höga naturvärdena eller kompensera för de stora biologiska och ekologiska förlusterna.



Rörligt markvatten passerar planområdet, markvattnet viker in över den västra delen av planområdet och vidare till ett alträsk inom naturreservatet. Det åligger exploateren att identifiera, tillgodose och säkerställa denna markvattenförsörjning.

Planområdet angränsar till naturreservatet Nyckelviken. Rötter från träd i reservatet eller i angränsande naturytor sträcker sig in i planområdet. De rötter som måste kapas ska beskäras med raka och jämna snitt. Avslitna rötter får inte förekomma. Frilagda rötter får inte utsättas för torka eller kyla, utan ska direkt täckas, vattnas och fyllas igen så snart som möjligt. Vid längre period av friläggning av rötter täcks dessa med helst rotdrapperi. Detta utförs omedelbart efter schakt och i en följd så att rötterna inte torkar. Eventuella komplikationer ska åtgärdas inom planområdet.

#### Miljökvalitetsnormer för luft och vatten

Miljökvalitetsnormerna är bindande nationella föreskrifter. De är till för att skydda hälsan och miljön. Normerna anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas för utan olägenheter av betydelse. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till dessa. En plan får inte medverka till att normerna överskrids. De mest betydelsefulla normerna för denna plan är partiklar (PM10) och kvävedioxid.

Planområdet ligger i anslutning till Värmdöleden (Väg 222) och Ektorpsvägen. Avståndet från Värmdöleden till den närmaste fasaden på hallen är 25 meter. Idag överskrids PM10 två meter över marknivån längs hela Värmdöleden utmed den aktuella sträckan inom en zon upp till 25 meter från leden. Halten av kvävedioxid klaras med god marginal.

Miljökvalitetsnormen för partiklar klaras inom planområdet. Inga vistelseytor placeras mellan den planerade byggnaden och Värmdöleden. Plankartan är reglerad med bestämmelse om att friskluftsintag till hallen ej ska vara vänt mot Värmdöleden samt att ventilationen ska gå att stänga av.

Dagvattenbelastningen från området kommer att öka i förhållande till dagsläget om inga åtgärder vidtas. Detaljplanen möjliggör fördröjning, magasinering och infiltration av dagvatten. Påverkan på Bastusjön och vattenforekomsten Skurusundet bedöms därför bli oförändrad jämfört med dagsläget. Fördröjningen av dagvatten sker genom få hårdgjorda ytor, eventuellt växtbaserade ta och utjämningsmagasin på 115 kubikmeter till cirka 150 kubikmeter beroende på takutformning. Detta bedöms fullt möjligt att hantera inom planområdet.

#### Konsekvenser för fastighetsägare

Konsekvenser för fastighetsägare till följd av planen är få. Det är inte aktuellt med inlösen och inga direkta kostnader för någon part till följd av planen. Det blir endast mindre konsekvenser för fastighetsägaren till Sicklaön 41:7 som ägs av Trafikverket i samband med att planen genomförs eftersom att in- och utfart kommer att ske över fastigheten. Fastigheten Sicklaön 40:13 som ägs av Nacka kommun berörs av ny gång- och cykelstig

mellan Ektorpsvägen och Nyckelvikens naturreservat. I övrigt bedöms inga angränsande fastigheter beröras av förslaget.

## 5. Så genomförs planen

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

### Preliminär tidplan

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

Plansamråd	4:e kvartalet 2016
Granskning	1:e kvartalet 2017
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden antagande	2:e kvartalet 2017
Laga kraft	2-3:e kvartalet 2017

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

### Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

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

### Ansvarsfördelning

Exploatören Nackamark Exploatering KB eller den som Nackamark Exploatering KB sätter i sitt ställa ansvarar för kvartersmarken. Det vill säga att de ansvarar för all utbyggnad och skötsel av området för tennishallen och dess angränsande ytor i form av parkering, plantering med mera.

Nacka kommun genom sitt helägda dotterbolag Nacka Vatten AB ska vara huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Nacka Energi är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet. Mark-, exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten och enheten för fastighetsutveckling i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för den allmänna platsmarken som innehåller naturmark med en gång- och cykelstig till naturreservatet samt

det som i planen benämns som gata och berör Ektorpsvägen. Explotören ska stå för utbyggnad av gång- och cykelstigen och Nacka kommun för skötsel och drift.

Nackamark exploatering KB som är fastighetsägare avser att, när detaljplanen vunnit laga kraft, antingen överläta den fastighet som därefter ska bildas till kommunen alternativt upplåta eller överläta markområdet till verksamhetsutövaren.

Vid genomförande av anläggningen krävs troligen tillgång till marken söder om planområdet inom fastighet Sicklaön 41:2 och Sicklaön 41:7, exploitören ansvarar för att avtala med berörda fastighetsägare om tillträde till marken.

### **Avtal**

Ett detaljplaneavtal har upprättats mellan kommunen och exploitören, som reglerar kostnaden för planarbetet.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploitören upprättas och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet regleras marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation, flytt av eventuella ledningar, trafikfrågor med mera. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

Eftersom att flera fastighetsägare är berörda av detaljplanen kan det komma att behöva ske lantmäteriförrättningar för att säkerställa genomförandet. Dessa avses att ske genom frivilliga överenskommelser mellan sakágarna.

Fastighetsbildning för kvartersmarken inom detaljplanen och justeringar av fastighetsgränser kommer att ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Gränsjusteringar skulle kunna göras mellan fastigheten Sicklaön 41:7 och fastigheten Sicklaön 41:2 rörande infarten och eventuellt mellan Sicklaön 41:7 och Sicklaön 40:13 rörande naturmarken.

Inom kvartersmarken kommer det att behöva tecknas ett servitut till förmån för Sicklaön 41:2 för rätt till området över fastigheten Sicklaön 41:7.

### **Tekniska åtgärder**

#### **Gång – och cykelstig**

Gång- och cykelstigen som anläggs som en ny entré till Nyckelvikens naturreservat ska vara en grusad stig på 120 cm på fiberduk med packad kross. Gång- och cykelstigen ska uppföras enligt kommunens krav varför exploitören ska kontakta kommunen vid utbyggnad.

## Vatten och avlopp

Kommunalt VA finns framdraget till planområdet. Från fastighetsgräns ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad och inkoppling. Den nya bebyggelsen ska ansluta till det kommunala VA-nätet.

## Fiberkabel

Skanova har en fiberkabel som går i öst- västlig riktning i mitten av planområdet. Fiberkabeln är inte längre i bruk, vid genomförande av detaljplanen när kabeln är framgrävd ska Skanova kontaktas för att rasera och ta bort kabeln.

I Ektorpsvägen finns en brunn till vilken fiberkabeln ansluter. Brunnen är placerad under föreslagen infart till planområdet. Explotören ska sakerställa att brunnen inte påverkas vid genomförande av detaljplanen.

## Dagvattenhantering

Planområdet avvattnas idag via en mindre bäck som leder dagvattennätet via ett dike vid Bråvallavägen och sedan vidare till Bastusjön. Utgångspunkten är att inte öka mängden dagvatten som avrinner från området jämfört med idag, samt att inte heller öka den utgående föroreningsmängden.

Områdets östra del, där parkering planeras, har idag berg i dagen, och infiltrationskapaciteten bedöms som låg. En del av detta berg kommer troligen att sprängas, alternativt kommer utfyllnad att ske mellan bergsklackarna för att ge utrymme för parkering. Massor från sprängningar kan även återanvändas till denna utfyllnad. Utfyllnaden under parkeringsplatsen bör med fördel kunna utnyttjas för magasinering och födröjning av dagvattnet som infiltrerar från ytan. Även takvattnet bör kunna infiltreras i denna yta. Detta kommer att medföra både en viss reningseffekt avseende i huvudsak partikelbundna föroreningar till exempel fosfor och metaller men även en ge en utjämning så att flödet ut från området inte blir större än idag.

Delar av tennishallen kan komma att bekläs med växtbaserat tak. Detta kommer i viss mån minska dagvattenmängderna samt även vid större regnmängder födröja och utjämna flödena. Små regn kan komma att tas upp helt av taket för att sedan avdunsta. Viss renig kan även ske i växtbädden, men det är även möjligt att ett visst näringssläckage sker varför halterna av till exempel kväve och fosfor i utgående vatten från ett grönt tak kan vara något högre än från motsvarande hårt tak. Anläggs inte ett grönt tak kan motsvarande födröjande effekt tillskapas genom ökad volym på utjämningsmagasinet under parkeringen.

Parkeringsytor och körytor föreslås att anläggas med genomsläpligt material samt med underliggande utjämningsmagasin. Genomsläplig asfalt är tåligt och ger god genomsläplighet, men bör rengöras regelbundet för bibehållen kapacitet. Vatten från taken bör också infiltreras i detta område. Rätt utfört kan detta medföra att områdets utflöde av vatten kan hållas på en jämn nivå och inte överstiga dagens flöden ut



från området. Infiltreringen och utjämningsmagasinet kommer också medföra en viss reningsgenom fastläggning, och utgående halter från området bedöms bli låga, även om tennishallen inte anläggs med grönt tak. Anläggs inte grönt tak på tennishallen kommer behovet av magasineringsvolym att öka från 115 kubikmeter till ca 150 kubikmeter. Detta bedöms fullt möjligt att hantera inom planområdet

Baserat på att föreslagna åtgärder genomförs bedöms flödena ut från området att kunna hållas på samma nivå som idag, och halterna på utgående föroringar bedöms bli låga.<sup>3</sup>

### **Ekonomska frågor**

Exploatören bekostar all utbyggnad som sker inom kvartersmark samt utbyggnad av ny gång- och cykelstig. Nacka kommunen ansvarar för skötsel och drift efter att gång- och cykelstigen är utbyggd.

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa. Kommunen debiterar också kostnad för VA-anslutning.

### **VA-anslutningsavgift**

Utbyggnad av VA innebär att fastigheten kopplas samman med kommunens VA-verksamhetsområde. Utbyggnader av kommunens VA-verksamhetsområde finansieras genom anslutningsavgifter enligt taxa. Taxan vid det år som debitering sker används. Inne på kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för samtliga kostnader.

### **Bygglovsavgift**

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

### **Fastighetsrättsliga avgifter**

För styckning av fastigheter, bildande av servitut eller andra fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren själv. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt taxa.

---

<sup>3</sup> Daggattenutredning Saltsjö- Duvnäs TK, Ekologi gruppen, 2016-05-13 samt komplettering dagvatten WAADE 2016-09-08



## **6. Medverkande i planarbetet**

## Nacka kommun:

Anna Ellare	planarkitekt	plan
Jacob Gerson	exploateringsingenjör	exploatering
Emma Hirsch	trafikplanerare	trafik
Petter Söderberg	miljöplanerare	miljö
Kerstin Starborg	bygglovhandläggare	bygglov

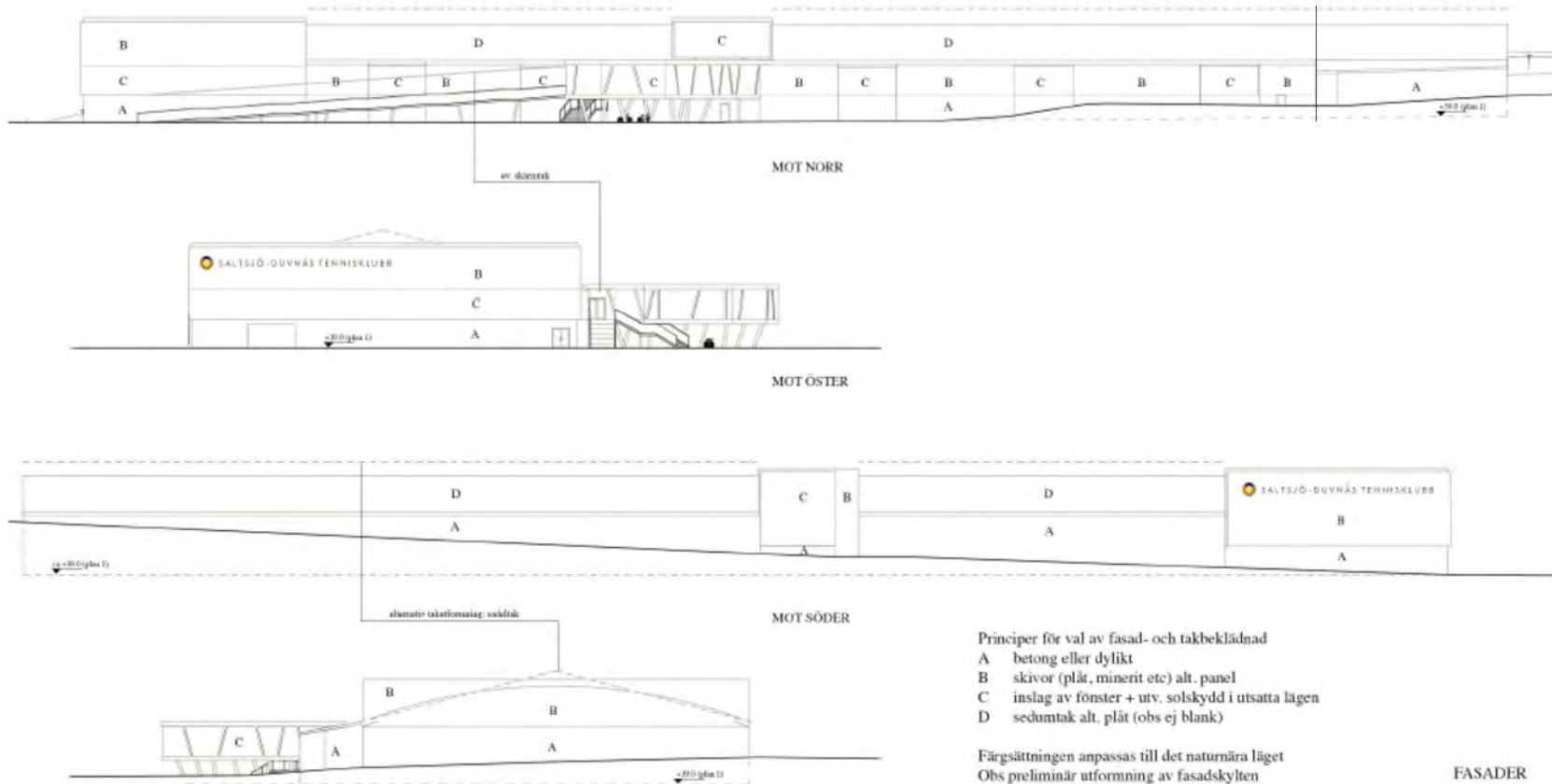
## Övriga:

Stefan Wesley kommunrepresentant Södertörns brandförsvarsförbund

## Planenheden

Nina Åman  
Planchef

## Bilaga I, Principer för utformning



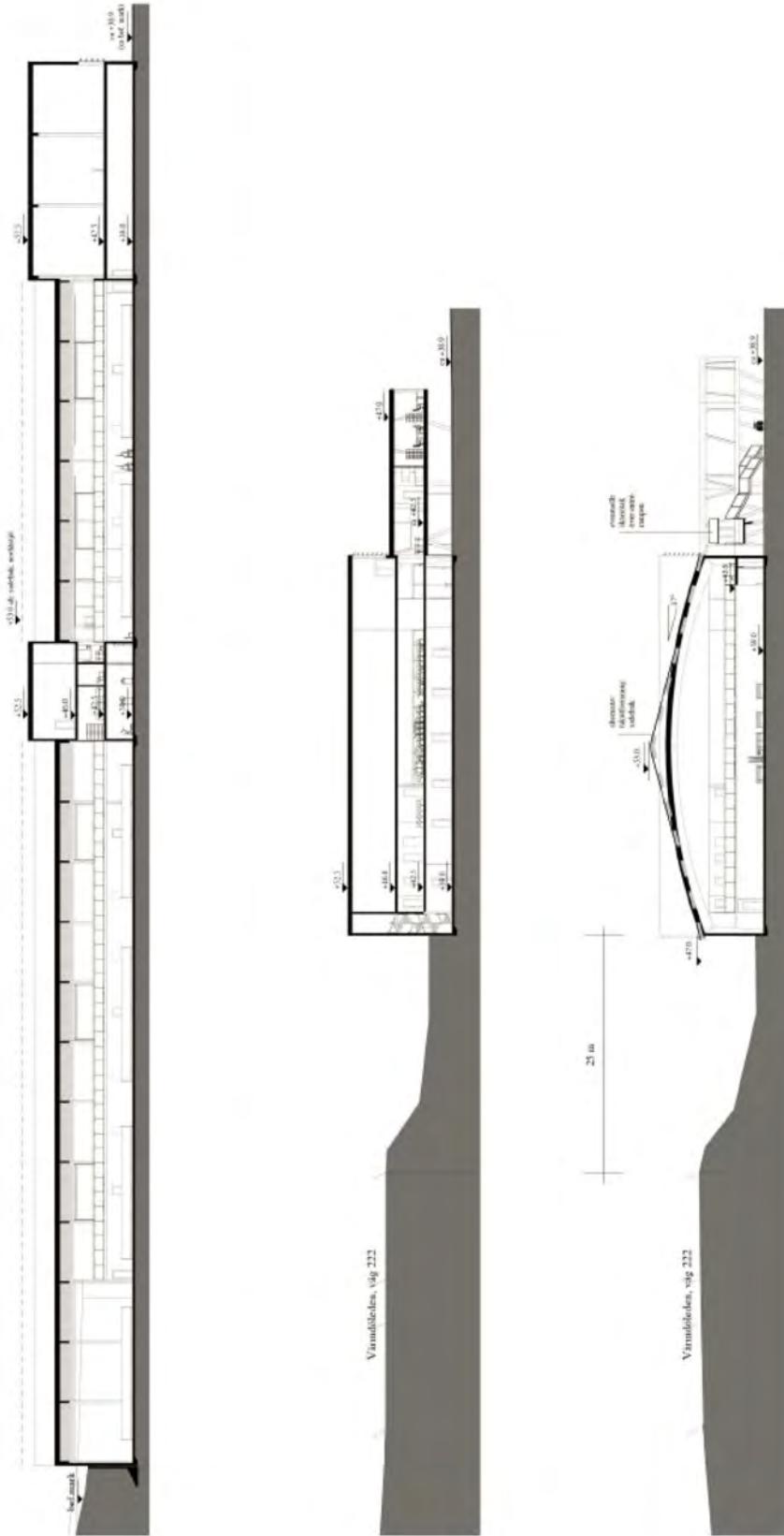
### Principer för val av fasad- och takbeklädnad

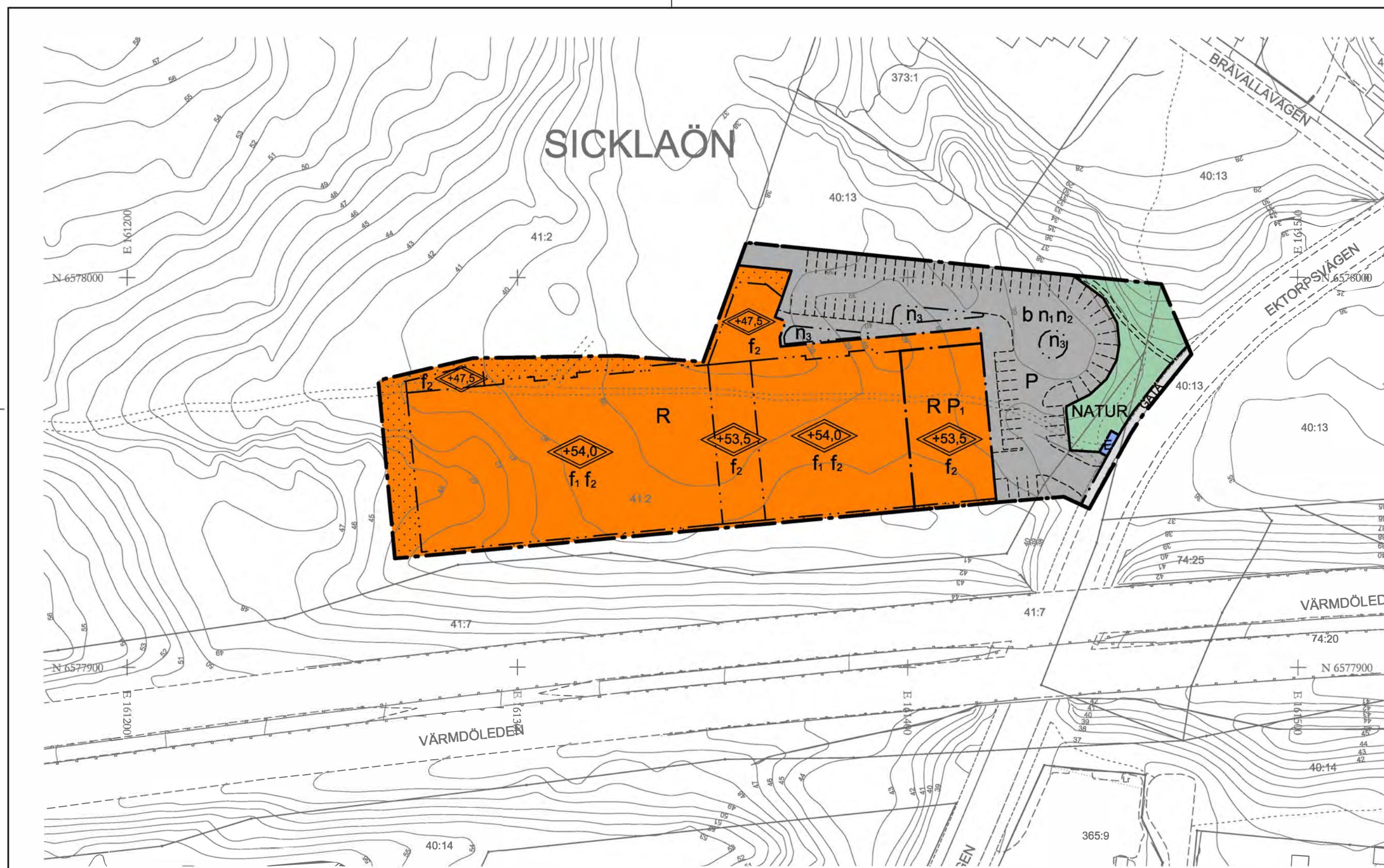
- A betong eller dylikt
- B skivor (plåt, mineral etc) alt. panel
- C inslag av fönster + utv. solskydd i utsatta lägen
- D sedumtak alt. plåt (obs ej blank)

Färgsättningen anpassas till det naturnära läget  
 Obs preliminär utformning av fasadskylten

FASADER

## **Bilaga I, Principer för utformning fortsättning**

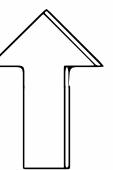
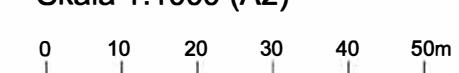




## TECKENFÖRKLARING

- Grundkarta  
 — Fastighetsgräns  
 393:10 Fastighetsbeteckning  
 .... Sv Servitutsområde  
 .... Lr Ledningsrätsområde  
 - - - Vägkant  
 - - - Tunnel  
 - - - GC-bana  
 - - - Stig  
 - - - Plank, staket  
 - - - Mur  
 - - - Stödmur  
 - Höjdkurvor, höjdtext  
 - Dike Strandlinje Vattendrag  
 - Husliv inmått bostadshus  
 - Husliv inmått komplementbyggan  
 - Takkof karterad byggnad från primärkartan  
 - Trappa
- Grundkarta över del av Sicklaön 42:1 m.fl. Fastighetsindelningen i kartan har inte rättsvärt jämför mot beslut i lantmäterihandlingar.

Skala 1:1000 (A2)



## PLANBESTÄMMELSER

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

## Gränser

- Planområdesgräns
- Användningsgräns
- - - Egenskapsgräns

## Användning av allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap (PBL 4 kap 5 § punkt 2)

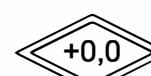
GATA	Gata
NATUR	Natur

## Användning av kvartersmark (PBL 4 kap 5 § punkt 3)

E	Tekniska anläggningar
P	Markparkering
R	Besöksanläggning
P <sub>1</sub>	Garage. Parkering i nedersta våning

UPPLYSNINGAR:  
 Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (2010:900) i dess lydelse efter 1 januari 2015  
 Koordinatsystem: SWEREF 99 18 00  
 Höjdssystem: RH2000

## Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

f<sub>1</sub>

Högsta totalhöjd i meter över angivet nollplan (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

Byggnaden ska utformas med växtbaserat tak exempelvis sedum eller liknande material alternativt i matt falsad plåt i naturnära kulör. Takvinkel ska utformas i enlighet med illustration i bilaga 1 principer för utformning sid 18-19 tillhörande planbeskrivningen. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)



Byggnaden ska utformas med hänsyn till omgivningen och i enlighet med planbeskrivningen, sid 5-7 samt bilaga 1 principer för utformning sid 18-19. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)



Parkeringsplats ska utföras i genomsläpligt material (PBL 4 kap 10 § och 13 §)



Minst 170 kvm av parkeringsytan ska utgöras av trädplantering. (PBL 4 kap 10 § och 13 §)



Trädplantering ska finnas (PBL 4 kap 10 § och 13 §)



Infiltrering och utjämningsmagasin ska utföras se planbeskrivning sid 15-16. (PBL 4 kap 16 § punkt 1)

- Fasader belägna inom 30 meter från Värmdöleden och som vetter mot vägen ska utföras i lägst brandteknisk klass El 30.
- Glaspartier belägna inom 30 meter från Värmdöleden och som vetter mot vägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Brandklassade fönster får endast vara öppningsbara för underhåll.
- Byggnader som lokaliseras inom 50 meter från Värmdöleden bör ha minst en utgång som mynnar bort från vägen.
- Friskluftsintag till byggnader inom planområdet ska inte vara vända mot Värmdöleden. Ventilationen ska gå att stänga av.



Marken får inte förses med byggnad (PBL 4 kap 11 § punkt 1 eller 16 § punkt 1)

## Administrativa bestämmelser

Kommunen är huvudman för allmän plats. (PBL 4 kap 7 §)

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. (PBL 4 kap 21 §)

## ILLUSTRATION

— Illustrationsgräns

## SAMRÅDHANDLING

Detaljplan för  
 Tennishall vid Ektorpsvägen  
 del av Sicklaön 41:2 m.fl.  
 Nacka Kommun  
 Standardförfarande  
 Planenheten i oktober 2016

Nina Åman  
Planchef

Anna Ellare  
Planarkitekt

Till planen hör:  
 Planbeskrivning  
 inklusive bilaga 1 principer för  
 utformning  
 Fastighetsförteckning

MSN 2015/94-214

Antagen av MSN

Laga kraft

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Utvärderingen av markanvisningstävlingen gällande Parkeringshuset, Orminge**

*Informationsärende*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen rörande utvärderingsprocessen i markanvisningstävlingen gällande Parkeringshuset, Orminge.

### **Sammanfattning**

Nacka kommun har gått ut med en anbudstävling för de som vill vara med och bygga det så kallade Parkeringshuset i Orminge centrum. Utvärdering, utifrån kriterier som kommunstyrelsen lade fast vid sitt sammanträde den 29 augusti 2016 (§ 241) har skett på tjänstemannanivå av de inkomna anbuden. Utvärderingen är klar i och med att kommunstyrelsen beslutar om tilldelning. Sekretessen kommer att släppas i samband med utskicket inför kommunstyrelsens sammanträde den 16 januari 2017.

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen beslöt den 29 augusti 2016, § 241, att en markanvisning genom anbudsförfarande av del av fastigheten Orminge 60:1, det så kallade Parkeringshuset, skulle genomföras. Anbuds lämnare kunde lämna anbud under perioden 5 september – 21 oktober. Efter det har de inkomna anbuden utvärderats utifrån följande förutsättningar:

- Högsta sammanvägda totala pris avseende bostäder, handel samt parkering och att krav enligt anbudsinbjudan uppfylls.

I utvärderingen har en genomgång av eventuella reservationer i anbuden och företagens ekonomiska status granskats.

Intresset av att medverka i anbudstävlingen har varit lägre jämfört med den markanvisningstävling som genomfördes i stadsbyggnadsprojektet Nybackakvarteret tidigare i år. Detta var förväntat då den här markanvisningen kommer innebära en mer komplex och kostnadstung exploatering. Anbudsunderlagen har ändå 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 kan lida skada om marknaden får del av informationen i anbuden innan utvärderingen är färdigställd. Utvärderingen är klar i och med att kommunstyrelsen den 16 januari 2017 beslutar om tilldelning. Sekretessen kommer att släppas i samband med utsicket inför kommunstyrelsens sammanträde. Underlaget till kommunstyrelsens sammanträde kommer att innehålla tjänsteskrivelse och erforderliga bilagor för att utse vinnande anbudsgivare enligt de förutsättningar som kommunstyrelsen beslutat.

Ulf Crichton  
Exploateringschef  
Exploateringenheten

Johan Buhre  
Projektledare  
Exploateringenheten

Kommunstyrelsen

## **Godkännande av överlåtelse av "Markanvisningsavtal nr 1 för studentbostäder Alphyddan" och ny säkerhet**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna överlåtelse av "Markanvisningsavtal nr 1 för studentbostäder Alphyddan" från JM AB till JM Tjärbrännan AB samt godkänna av JM AB utställd moderbolagsborgen.

### **Sammanfattning**

För att särskilda hyresrätter från bostadsrättsdelen samt för att förenkla administrationen vill JM AB lägga varje enskilt projekt i ett dotterbolag. Det förenklar också möjligheten att följa upp fastigheten ur ett helhetsperspektiv, det vill säga under såväl uppförandetiden som den långsiktiga förvaltningen. JM AB har därför överlätit sina rättigheter och skyldigheter enligt markanvisningsavtalet till JM Tjärbrännan AB och begärt att kommunen ska godkänna överlåtelsen. JM Tjärbrännan AB är ett nystartat helägt dotterbolag till JM Hyresbostäder holding AB som i sin tur ägs av JM AB. Överlåtelsen innebär att JM AB utträder som part i markanvisningsavtalet och att JM Tjärbrännan AB ensam ikläder sig förpliktelserna enligt markanvisningsavtalet. Exploateringsenheten har gjort bedömningen att JM Tjärbrännan AB är kapabel att uppfylla förpliktelserna i markanvisningsavtalet.

Moderna Garanti har tidigare ställt ut en garanti som säkerhet för JM AB:s fullgörande av skyldigheter och viten enligt markanvisningsavtalet för studentbostäder i Alphyddan. I och med överlåtelsen har JM AB dels begärt att få tillbaka säkerheten från Moderna Garanti, dels (i egenskap av moderbolag) ställt ut en borgen som säkerhet för JM Tjärbrännan AB:s förpliktelser. Exploateringsenheten har, med hjälp av controllerenheten, gjort bedömningen att JM AB har god kreditvärighet och därmed kan ställa betryggande säkerhet för JM Tjärbrännan AB:s fullgörande av sina skyldigheter enligt markanvisningsavtalet.

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

Kommunfullmäktige beslutade att ingå "Markanvisningsavtal nr 1 för studentbostäder Alphyddan" den 15 juni 2015, § 139. Avtalet syftar till att klargöra förutsättningarna för den



fortsatta processen med detaljplanering av området såsom att ange principiella förutsättningar för genomförande av ny detaljplan (detaljplanen för området vann laga kraft 12 april 2016) och innehåll i kommande tomträtsavtal. Markanvisningsavtalet tecknades med JM AB.

JM AB arbetar nu med att särskilja hyresrätter, som är en separat del inom JM AB, från bostadsrätter genom att placera varje projekt i ett dotterbolag för att förenkla administration och uppföljning av olika projekt och fastigheter såväl under uppförandetiden som under den långsiktiga förvaltningen. JM AB har därför startat JM Tjärbrännan AB som är ett helägt dotterbolag till JM Hyresbostäder Holding AB som i sin tur ägs av JM AB.

#### **Godkännande av överlåtelse av rättigheter och skyldigheter**

Enligt markanvisningsavtalets § 24 får avtalet inte överlätas på annan utan kommunens, genom kommunstyrelsen, skriftliga medgivande. JM AB har nu ansökt till kommunen om att erhålla medgivande om överlåtelse av rättigheter och skyldigheter enligt markanvisningsavtalet till JM Tjärbrännan AB, bilaga 1.

Genom att godkänna överlåtelsen av rättigheter och skyldigheter enligt markanvisningsavtalet från JM AB till JM Tjärbrännan AB utträder därmed JM AB som part i markanvisningsavtalet och JM Tjärbrännan AB ikläder sig ensam samtliga förpliktelser enligt markanvisningsavtalet. Exploateringsenheten har bedömt att JM Tjärbrännan AB är kapabel att uppfylla åtagandena enligt markanvisningsavtalet.

#### **Ny säkerhet**

I 19 § i markanvisningsavtalet regleras att säkerhet för fullgörande av JM AB:s skyldigheter och viten enligt avtalet och tillhörande avtal ska ställas i form av garanti som kommunen godkänner. Med tillhörande avtal syftas på det tomträtsavtal alternativt sidoavtal till tomträtsavtal (bilaga 3 respektive 4 till markanvisningsavtalet) som framöver kommer att ingås mellan kommunen och JM Tjärbränna AB.

Moderna Garanti har tidigare ställt en garanti för fullgörandet som säkerhet för JM AB:s skyldigheter och viten enligt markanvisningsavtalet, bilaga 3. JM AB har begärt att få åter den utställda garantin och istället få ställa en moderbolagsborgen som säkerhet för JM Tjärbrännan AB:s samtliga åtaganden enligt markanvisningsavtalet, bilaga 4.

Föreslagen moderbolagsborgen innebär att JM AB går i borgen såsom för egen skuld för JM Tjärbrännan AB:s rätta fullgörande enligt markanvisningsavtalet och tillhörande avtal. Exploateringsenheten har, med hjälp av controllerenheten, gjort bedömningen att JM AB har god kreditvärighet och ekonomisk täckning för att ställa betryggande säkerhet för JM Tjärbrännan AB:s fullgörande av sina skyldigheter och viten enligt markanvisningsavtalet. Borgensåtagandet bedöms därför utgöra fullgod säkerhet.



## **Ekonomiska konsekvenser**

Överlåtelse av markanvisningsavtalet till det nya bolaget bedöms inte få några ekonomiska konsekvenser, då markanvisningsavtalet inte innehåller några ekonomiska åtaganden som faller ut innan tomrättssavtal tecknas.

Genom förslaget till beslut får kommunen en godtagbar säkerhet vad gäller JM Tjärbrännan AB:s fullgörande av sina förpliktelser enligt markanvisningsavtalet.

## **Konsekvenser för barn**

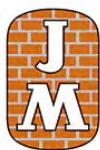
Förslaget medför inga konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

1. Ansökan om överlåtelse av markansvisningsavtal nr 1 för studentbostäder Alphyddan.
2. Avtal mellan JM AB och Tjärbrännan AB
3. Garanti för fullgörande utställd av Moderna Garanti
4. Moderbolagsborgen utställd av JM AB

Christina Gerremo  
Bitr exploateringschef  
Exploateringenheten

Gunilla Lundström  
Projektledare  
Exploateringenheten



Kommunstyrelse

2016-11-07

Nacka kommun  
Granitvägen 15  
131 81 Nacka

Vår ref  
Julia Kågström  
P.090017

### Överlåtelse av rättigheter och skyldigheter enligt Markanvisningsavtal

Mellan Nacka kommun, org nr 212000-0167, genom dess kommunstyrelse, ("Kommunen") och JM AB, org.nr. 556045-2103, (JM) har den 26 juni 2015 träffats Markanvisningsavtal Nr 1 för studentbostäder Alphyddan ("Markanvisningsavtalet).

JM önskar överläta rättigheterna och skyldigheterna i Markanvisningsavtalet till JM Tjärbrännan AB som är helägt dotterbolag till JM Hyresbostäder Holding AB som i sin tur ägs av JM AB. Mot bakgrund av detta önskar JM AB att följande överenskommelse, enligt bilaga " Överlåtelse av rättigheter och skyldigheter enligt Markanvisningsavtalet", träffas.

Med vänlig hälsning

JM AB  
Hyresbostäder

Julia Kågström

#### Bilagor

- Överlåtelse av rättigheter och skyldigheter enligt Markanvisningsavtalet

**JM AB (publ)**  
Hyresbostäder

Postadress 169 82 Stockholm  
Besöksadress Gustav III:s boulevard 64, Solna  
Internet www.jm.se

Telefon 08-782 87 00  
Telefax 08-782 86 00  
Org. nr 556045-2103

Bankgiro 197-1662  
Postgiro 19 71 66-2  
Säte Stockholm

## Bakgrund

Mellan Nacka kommun, org nr 212000-0167, ("Kommunen") och JM AB, org.nr. 556045-2103, ("JM") har den 26 juni 2015 träffats Markanvisningsavtal Nr 1 för studentbostäder Alphyddan ("Markanvisningsavtalet").

JM önskar överläta rättigheterna och skyldigheterna i Markanvisningsavtalet till JM Tjärbrännan AB som är helägt dotterbolag till JM Hyresbostäder Holding AB som i sin tur ägs av JM AB. Mot bakgrund av detta träffar Parterna följande överenskommelse om överlåtelse av Markanvisningsavtalet.

## Överlåtelse av rättigheter och skyldigheter enligt Markanvisningsavtalet

### 1. Parter

JM AB, 556045-2103, nedan JM

JM Tjärbrännan AB, 559034-3504, nedan Tjärbrännan.

benämns gemensamt nedan Parterna.

### 2. Överlåtelsen

JM överläter härmed samtliga rättigheter och skyldigheter enligt Markanvisningsavtalet till Tjärbrännan.

JM utträder därmed som part i Markanvisningsavtalet och Tjärbrännan ikläder sig ensam samtliga förpliktelser enligt Markanvisningsavtalet.

### 3. Villkor

Överlåtelsen enligt detta avtal är villkorad av att Kommunen senast den 20 januari 2017 skriftligt medgiver att Markanvisningsavtalet äger överlätas på Tjärbrännan samt att Kommunen godkänner att den säkerhet som JM ställt enligt § 19 Markanvisningsavtalet ej längre ska kvarstå som säkerhet för Exploatörens skyldigheter och viten enligt Markanvisningsavtalet samt att Kommunen istället godkänner att JM går i borgen så som för egen skuld (proprieteborgen) för Tjärbrännans rätta fullgörande av sina skyldigheter och viten enligt Markanvisningsavtalet och tillhörande avtal till ett belopp av tio miljoner kronor.

Detta avtal har upprättats i tre likalydande exemplar varav Parterna erhållit varett och Kommunen ett exemplar.

Stockholm den 29/11-16

JM AB (publ)

Pär Vennerström

Sören Bergström

Stockholm den 29/11-16

JM Tjärbrännan AB

Pär Vennerström

Lars-Olof Höglund

*Nacka kommun godkänner partsbytet enligt ovan samt godkänner att den säkerhet som JM ställt enligt § 19 Markanvisningsavtalet ej längre ska kvarstå som säkerhet för Exploatörens skyldigheter och viten enligt Markanvisningsavtalet och tillhörande avtal samt godkänner att JM istället går i borgen så som för egen skuld (proprieteborgen) för Tjärbrännans rätta fullgörande av sina skyldigheter och viten enligt Markanvisningsavtalet och tillhörande avtal till ett belopp av tio miljoner kronor.*

Nacka den

**Nacka Kommun**

**GARANTI  
för fullgörande**

Försäkringsnr:	<b><u>187924/6222497/1</u></b>	CHJ
Entreprenör/Leverantör:	<b>JM AB</b> <b>SE-16982 Stockholm</b>	
	<b>Organisationsnr. 556045-2103</b>	
Beställare/Försäkringshavare:	<b>Nacka Kommun</b> <b>SE-13181 Nacka</b>	
	<b>Organisationsnr. 212000-0167</b>	
Projektbeskrivning och ort:	<b>Markanvisningsavtal Alphyddan. Sicklaön 40:11, Nacka</b>	
Avtalets datum:	<b>2015-05-25</b>	

Undertecknat försäkringsbolag går härmed gentemot beställaren i borgen såsom för egen skuld för entreprenörens/leverantörens åtaganden enligt avtal ovan intill följande belopp; intill dess entreprenaden/leveransen blivit slutförd, besiktigad och godkänd,

**SEK 10.000.000,00**

Försäkringsbolaget skall dock inte på grund av denna garanti kunne åläggas utgiva mer än **SEK 10.000.000,00**.

Av ordningsmässiga skäl skall garantin efter försäkringstidens utgång återsändas. Tilläggsavtal avseende beställda ÅTA-arbeten, anses inte omfattas av ovannämnda avtal. Efter det att beställaren har visat saklig grund för sitt eventuella krav kommer Moderna Garanti att utge ersättning. Skulle tvist råda mellan parterna kan eventuell utbetalning från försäkringsbolagets sida ske först sedan tvisten är löst genom lagakraftvunnen dom, skiljeförfarande eller av försäkringsbolaget godkänd förlikning. Ersättningsspråk på grund av denna garanti skall för att kunna göras gällande framställas skriftligen till Moderna Garanti inom skälig tid. I det fall entreprenören/leverantören är försatt i konkurs och utbetalning från Moderna Garanti har skett, ska endast Moderna Garanti äga rätt att bevara fordran motsvarande Moderna Garantis åtagande. Moderna Garanti är icke ansvarigt för skada som beror på omständighet utanför dess kontroll såsom lagbud, myndighets åtgärd, krigshändelse, strejk, lockout, bojkott, blockad eller annan liknande omständighet. Förbehållet i fråga om strejk, lockout, bojkott eller blockad gäller även om Moderna Garanti själv vidtar eller blir föremål för sådana åtgärder. Tvister som rör detta avtal eller rättsförhållanden som har samband därmed ska avgöras i enlighet med svensk lag med Stockholms Tingsrätt som första instans. Om Moderna Garanti så väljer ska tvist istället avgöras på sätt som föreskrivs i det aktuella kontrakten.

Stockholm, 2015-05-22

**Moderna Garanti**

Charlotte Jarnhäll

Emilia Hoflund

*Moderna Garanti har återkravsrätt på eventuella utbetalda belopp under garantin som på oriktig grund kommit försäkringshavaren tillhanda.*

## MODERBOLAGSBORGEN

Denna Moderbolagsborgen ("Moderbolagsborgen") har denna dag utfärdats av JM AB, org. nr 556045-2103, ("Borgensmannen"), till förmån för Nacka kommun, org. nr 212000-0167, ("Kommunen").

### **1. Bakgrund**

- 1.1 Mellan Kommunen och Borgensmannen har träffats Markanvisningsavtal nr 1 för studentbostäder Alphyddan, vilket undertecknades av Borgensmannen den 11 maj 2015 och av Kommunen den 26 juni 2015 ("Avtalet").
- 1.2 Borgensmannen har överlåtit alla sina rättigheter och skyldigheter enligt Avtalet till JM Tjärbrännan AB, org. nr 559034-3504 ("Exploatören"), genom Överlätelse av rättigheter och skyldigheter enligt markanvisningsavtal, vilket undertecknades av Borgensmannen den 29 november 2016 och av Exploatören den 29 november 2016.
- 1.3 Exploatören är ett helägt dotterbolag till JM Hyresbostäder Holding AB som i sin tur är helägt av JM.
- 1.4 Denna moderbolagsborgen ersätter av Moderna Garanti utställd garanti för fullgörande med försäkringsnr 187924/6222497/1.
- 1.5 Enligt § 19 Säkerhet i Avtalet skall Exploatören ställa säkerhet i form av garanti för ett belopp om tiomiljoner (10 000 000) kronor för rätta fullgörandet av sina skyldigheter och viten enligt Avtalet och tillhörande avtal. Säkerheten får nedskrivas i förhållande till utfört arbete efter värdering och beslut av Kommunen.

### **2. Borgensåtagande**

- 2.1 Borgensmannen går härmed gentemot Kommunen i borgen såsom för egen skuld (proprieteborgen) för Exploatörens åtaganden enligt Avtalet och tillhörande avtal intill följande belopp:
  - tiomiljoner (10 000 000) kronor
- 2.2 Borgensmannen har inte vid någon tidpunkt enligt denna Moderbolagsborgen mer långtgående åtagande gentemot Kommunen än Exploatören har gentemot Kommunen enligt Avtalet och tillhörande avtal. På grund av denna Moderbolagsborgen skall Borgensmannen därmed inte kunna åläggas att utge mer än sammanlagt tiomiljoner (10 000 000) kronor.

### **3. Giltighetstid**

- 3.1 Denna Moderbolagsborgen gäller från och med dagen för Borgensmannens undertecknande av denna Moderbolagsborgen till och med att Exploatören uppfyllt sina skyldigheter enligt Avtalet och tillhörande avtal.
- 3.2 Moderbolagsborgen gäller krav som framställs skriftligen av Kommunen till Borgensmannen inom giltighetstiden.
- 3.3 Om krav har framställts inom rätt tid, skall Moderbolagsborgen dock inte upphöra att gälla förrän Borgensmannen fullgjort samtliga sina skyldigheter enligt denna Moderbolagsborgen.

3.4 Vid giltighetstidens utgång skall Kommunen returnera Moderbolagsborgen i original till Borgensmannen.

#### **4. Framställande av krav**

4.1 Denna Moderbolagsborgen är oåterkallelig.

4.2 För Exploatörens skyldighet att erlägga viten enligt Avtalet och tillhörande avtal gäller denna Moderbolagsborgen ovillkorligen (on demand) och betalning ska ske vid anfordran, förutsatt att Kommunens krav anger att Exploatören har brustit i sitt uppfyllande av punkten 2.1 samt innehåller beskrivning av på vilket sätt Exploatören brustit.

4.3 Krav enligt denna Moderbolagsborgen skall framställas skriftligen av Kommunen till Borgensmannen, inom giltighetstiden, på adress som vid var tid finns registrerad hos Bolagsverket.

#### **5. Överlätelse**

5.1 Denna Moderbolagsborgen får inte överlätas av Borgensmannen eller Kommunen utan den andra partens skriftliga samtycke.

5.2 Om Exploatören överläter fastighet som omfattas av Avtalet och tillhörande avtal till annan part skall Exploatören tillse att köparen ställer säkerhet i form av bankgaranti eller likvärdig säkerhet som Kommunen godkänner för att Borgensmannen skall frias från hela eller delar av sitt åtagande enligt denna Moderbolagsborgen.

5.3 Utgångspunkten skall vid överlätelser vara att Kommunen inte skall erhålla sämre säkerhet än vad som gäller enligt denna Moderbolagsborgen.

#### **6. Ändringar och tillägg**

6.1 Ändringar och tillägg till denna Moderbolagsborgen skall upprättas skriftligen och undertecknas av Borgensmannen och godkännas av Kommunen.

#### **7. Twist**

7.1 Twist angående tolkning och tillämpning av denna Moderbolagsborgen skall avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och på Kommunens hemort.

Denna Moderbolagsborgen har upprättats i ett (1) exemplar, vilket Kommunen har erhållit.

Stockholm, den 29 November 2016

JM AB



Pär Vannerström



Sören Bergström

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Utbyggnadspromemoria för Ältadalen**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt 9612 Ältadalen och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning att tillstyrkan sker i natur- och trafiknämnden.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 41 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Detaljplanen för Ältadalen har vunnit laga kraft och kommande utbyggnad sker i enlighet med detaljplanens bestämmelser. Planområdet ligger i östra delen av Ältadalen i den så kallade grusgropen. Planen möjliggör en utbyggnad av drygt 300 bostäder av småhuskaraktär, förskola, äldreboende och en större park. Planområdet ska till större delen fyllas upp med massor av exploaterarna Bonava AB och af Petersens.

Kommunen bygger ut alla allmänna anläggningar. En övergripande systemhandling är klar och ett förföringsunderlag för etapp 1 ska vara klart under 2016. Upphandling av entreprenör för kommunens utbyggnad av allmänna anläggningar för etapp 1 planeras ske under första kvartalet 2017. Entreprenaden planeras vara klar med slutbesiktning under tredje eller fjärde kvartalet 2018. Första produktionen av bostäder planeras starta under våren 2017 av Bonava AB.

Exploaterarna bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar i enlighet med exploateringsavtal. Kommunen bekostar utbyggnad av ny gång- och cykelväg längs med Lovisedalsvägen. Kommunen har sålt mark till dåvarande NCC AB för 30 miljoner kronor och ytterligare en mindre ny tillkommande kommunal tomt ska säljas inom området till högstbjudande. Projektet bedöms resultera i cirka 26 miljoner kronor i vinst för kommunen och cirka 15 miljoner kronor i vinst för Nacka Vatten och Avfall AB.

Enheten för fastighetsutveckling undersöker möjligheterna att genom tillfälligt bygglov använda den mindre och ny tillkommande kommunala fastigheten för sociala bostäder.



## Ärendet

Detaljplanen för Ältadalen antogs av kommunfullmäktige den 23 mars 2015 och vann laga kraft den 19 september 2015. Planen möjliggör en utbyggnad av drygt 300 bostäder av småhuskaraktär, förskola och äldreboende samt att grönområden säkerställs i mötet med Erstaviks naturområde i form av en större park.

Kommunen har träffat tre exploateringsavtal för genomförandet av Ältadalen, ett med NCC AB (numera Bonava AB), ett med Nissehusen AB (Vasakronan AB) och ett med Johan af Petersens. Nissehusen har sålt sin fastighet till Bonava AB och ansöker inom kort hos kommunstyrelsen om att få överföra exploateringsavtalet till Bonava AB. Johan Af Petersens har avlidit och dödsboet förvaltar tillgångarna. Dödsboet ämnar sälja fastigheten och ansöka om överföring av exploateringsavtalet till ny köpare. Enligt exploateringsavtalen ska exploaterarna fylla upp området så att marknivåerna blir hanterbara och bygga ut småhusen i etapper.

Kommunen bygger ut alla allmänna anläggningar inom området. Utbyggnaden sker i etapper. Kommunen har tagit fram en övergripande systemhandling som säkerställer att hela områdets allmänna anläggningar verkar och fungerar i symbios. En kalkyl för allmänna anläggningar upprättades i systemhandlingen.

Kommunen upprättar ett förfrågningsunderlag för etapp 1 som ska vara klart i december 2016, för etappindelning se karta i utbyggnadsromemoria. Upphandling av en entreprenör för utbyggnad av allmänna anläggningar för etapp 1 planeras ske under första kvartalet 2017. Entreprenaden planeras vara klar med slutbesiktning under tredje eller fjärde kvartalet 2018. Allmänna anläggningar byggs ut i ytterligare etapper, 2a och 2b. Förfrågningsunderlag för etapp 2a och 2b upprättas senare. Etapp 2b byggs ut när Johan af Petersens fastighet är uppfylld vilket kan ta ett flertal år att genomföra.

En tillfällig byggväg ska anläggas i parkens östra del under etapp 1 och är kvar tills alla etapperna är utbyggda och kan avslutas. Byggvägen fungerar som väg för bygg- och uppfyllnadstransporter till och från området och säkerställer trafiksäkerheten inom området. Lovisedalsvägen och Storkällans väg byggs om med nya gång- och cykelvägar. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder utförs vid Sigfridsborgsskolan och nyttillkommande förskola.

Parken ska fungera som en naturlig övergång mellan Erstaviks naturområde och bebyggelsen. I parken ska flera lekplatser anläggas, en större gräsplan, utegym och multisportanläggning med cykelparkerings och gång- och cykelvägar som förbinder de olika anläggningarna.

Lantmäterimyndigheten genomför förrätningar angående inlösen av allmän plats i enlighet med detaljplan samt angående fastighetsbildning enligt exploateringsavtal och köpekontrakt av privat mark för allmän plats.



En mindre ny tillkommande kommunal tomt ska tillskapas i enlighet med detaljplanen och säljas på marknaden. Enheten för fastighetsutveckling driver ett fristående projekt och vill undersöka om det är möjligt med sociala bostäder på denna tomt. Om tillfälliga bostäder uppförs kommer intäkterna i projektbudgeten att justeras ned. Fastigheten finns då kvar för försäljning vid ett senare tillfälle.

Ny förskola inom detaljplaneområdet uppförs av enheten för fastighetsutveckling med byggstart i slutet av 2016. Uppförande av nytt äldreboende inom detaljplaneområdet har startat under hösten 2016.

Riskerna i projektet är framförallt de omfattande transporter som behövs för att fylla upp och bygga ut området och den påverkan de har på trafiksäkerheten. Framförallt för barn i området. Inom området kommer det också vara ett flertal olika entreprenader som pågår samtidigt. Dessa entreprenader måste synkroniseras. Kommunen håller i denna samordning och synkronisering. Inflyttning av nya fastighetsägare inom området kommer att ske i etapper medan utbyggnad av allmänna anläggningar, uppfyllnad och bostadsproduktion pågår. Sammantaget måste säkerheten för folk som rör sig inom området garanteras.

Projektet och den förestående utbyggnaden beskrivs mer utförligt i bilagd utbyggnadspromemoria.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Exploatörerna svarar för alla kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar inom planområdet såsom vägar, park med mera i enlighet med exploateringsavtal. Vid systemhandlingsprojekteringen togs en kalkyl fram. Alla exploitörer var med och upprättade systemhandlingen och har accepterat kalkylen och kostnaderna för utbyggnad av allmänna anläggningar.

Emellertid ska kommunen bekosta utbyggnaden av ny gång- och cykelväg längs med Lovisedalsvägen samt utbyggnaden av anläggningar för att hämta och släppa barn i anslutning till ny förskola och vid Sigfridsborgsskolan. Enligt kalkyl beräknas gång- och cykelvägen och trafiksäkerhetshöjande åtgärder kosta kommunen cirka 4,5 miljoner kronor att genomföra.

Vatten- och avloppsutbyggnad (VA) bekostas via anläggningsavgifter. Vatten och avlopp beräknas kosta cirka 30 miljoner kronor att bygga ut enligt kalkyl i systemhandling. Om 330 fastigheter bildas blir anläggningsavgifter cirka 45 miljoner kronor vilket medför en nettobudget för VA-utbyggnad med 15 miljoner kronor i vinst till Nacka Vatten och Avfall AB.

Kommunen har sålt delar av sin fastighet Älta 10:1 till dåvarande NCC AB för 30 miljoner kronor. Avsikten är att även sälja en mindre ny tillkommande kommunal tomt i enlighet med



detaljplan på marknaden för cirka 4 – 5 miljoner kronor. Om enheten för fastighetsutveckling kan använda denna tomt för tillfälliga sociala bostäder kommer intäkterna i projektbudgeten att justeras ned. Fastigheten finns kvar för försäljning vid ett senare tillfälle.

Kostnader för planering och utredningar som kommunen vidtagit innan nuvarande projekt startade, kommer kommunen att få bära eftersom kostnaderna inte kan tas ut av exploaterörerna. Totalt rör det sig om cirka 3,5 miljoner kronor för tidigare planering etcetera och 4,5 miljoner för utbyggnad av ny gång- och cykelväg med mera. Kommunen får bära totalt 8 miljoner kronor i kostnader inom projektet.

Enligt beslutad budget är vinsten 29 miljoner kronor. Denna budget togs fram enligt schablon utan projektering och före senast framtagna kalkyl i systemhandlingen och tar därmed inte hänsyn till kalkylen. Ny nettobudget för projektet, enligt senaste kalkyl i systemhandlingen, beräknas bli cirka 26 miljoner kronor i vinst för kommunen, om nyttillkommande mindre tomt kan säljas och inte används för sociala bostäder och inkomsten från fastighetsförsäljningen går till projektet.

## **Konsekvenser för barn**

Trafiksäkerheten förbättras inom hela området. Lovisedalsvägen förses med ny gång- och cykelväg på båda sidor. I anslutning till Sigfridsborgsskolan och ny tillkommande förskola anläggs släpp- och hämtningsfickor. Korsningen mellan Lovisedalsvägen och Storkällans väg byggs om med förbättrad trafiksäkerhet med övergangsställen med mera. Storkällans väg byggs om och får gång- och cykelväg längs med hela vägen som säkerställer att barn kan rörs sig inom området på separerade gång- och cykelvägar. Inom ny exploatering anläggs gång- och cykelvägar längs alla vägar och genom parken.

Barnen får många nya aktiviteter och möjligheter till rekreation och lek inom parken. Större och mindre lekplatser, utegym, multisportanläggning, en större gräsplan för spontanidrott och bollspel med mera anläggs. Flera cykelparkeringar anläggs i anslutning till anläggningarna där gång- och cykelvägar knyter ihop anläggningarna.

Ett grönområde i nära anslutning till Sigfridsborgsskolan som barn, skolpersonal och boende i området önskade ha kvar har avsatts som park i detaljplanen.

## **Bilagor**

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria

Bilaga 2 - Projektkalkyl

Bilaga 3 - Ärendeöversikt

Christina Gerremo

Bitr. Exploateringschef

Exploateringenheten

Fredrik Bengtsson

Projektledare

Exploateringenheten



**NACKA**  
KOMMUN

## Ältadalen 9612, ärendeöversikt

Beslut	Datum	Styrelse/nämnd	Kommentarer
Start-PM, godkännande	070614	KS	§ 154
Program, godkännande	100503	KS	§ 93
Detaljplan, info om samråd	110831	MSN	§ 241
Detaljplan, Samråd	111005	Planchef	Delegationsbeslut
Detaljplan, Yttrande, samråd	111206	KSAU	§ 268
Detaljplan, Utställning	130510	MSN	§ 150
Tilläggsavtal, NCC AB	130219	KSSU	§ 30
Ramavtal, Nissehus, Johan Af Petersens	130325	KS	§ 73
Tilläggsavtal till ramavtal med Nissehusen och Af Petersens	131216	KS	§ 279
Detaljplan, yttrande, utställning	130604	KSSU	§ 130
Detaljplan, Tillstyrkan	131211	MSN	§ 342
Detaljplan, Tillstyrkan	150112	KS	§ 4
Exploateringsavtal, tillstyrkan	150112	KS	§ 5
Exploateringsavtal, antagande	150202	KF	§ 34
Detaljplan, Antagande	150202	KF	§ 35, min. återremiss
Detaljplan, tillstyrkan	150302	KS	§ 54
Detaljplan, antagande	150323	KF	§ 76
Tilläggsavtal till exploateringsavtal Bonava (NCC)	161024	KS	§ 306
Utbyggnads-PM, tillstyrkan		NTN	
Utbyggnads-PM, antagande		KSSU	
Överföring av exploateringsavtal, Nissehusen till Bonava		KS	
Upphandling entreprenör 1		Exploateringschef	Delegationsbeslut
Upphandling entreprenör 2		Exploateringschef	Delegationsbeslut
Upphandling entreprenör 3		Exploateringschef	Delegationsbeslut
Projektavslut, tillstyrkan		NTN	
Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
Projektavslut		KS	

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott /  
Natur- och trafiknämnden

## **Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt 9612 Ältadalen**

### **Innehåll**

Innehåll .....	1
Sammanfattning.....	3
Historik/Genomförda delprojekt.....	3
Status i projektet.....	4
Delprojekt Projektering .....	4
Delprojekt utbyggnad av allmänna anläggningar .....	4
Delprojekt Rättsligt genomförande.....	5
Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser .....	5
Huvudsakliga mål för projektet .....	6
Utmärkningar, risker och möjligheter i projektet.....	7
Ekonomi/Uppföljning gentemot senast beslutade budget.....	9
Förslag till beslut.....	10

## Sammanfattning

Detaljplanen för Ältadalen vann laga kraft den 19 september 2015 och tre exploateringsavtal mellan Kommunen, NCC AB (numera Bonava AB), Nissehusen (Vasakronan AB) och Johan Af Petersens vann laga kraft under mars 2015.

Planområdet ligger i östra delen av Älta där tidigare täktverksamhet bedrivits i den så kallade grusgropen. Planen möjliggör en utbyggnad av drygt 300 bostäder av småhuskaraktär, förskola, äldreboende och en större park. Planområdet ska till större delen fyllas upp med massor av exploaterarna så att marknivåerna blir hanterbara i kommande exploatering.



Kommunen har projekterat en övergripande systemhandling för allmänna anläggningar inom hela planområdet och ska enligt tidplan få ett färdigt förfrågningsunderlag innan årsskiftet för utbyggnad av allmänna anläggningar av etapp 1. Upphandling av entreprenör för utbyggnad av allmänna anläggningar sker under första kvartalet 2017 med byggstart kort därefter. Entreprenaden för etapp 1 planeras vara klar med slutbesiktning under 3 eller 4 kvartalet 2018. Första produktionen av bostäder planeras starta samtidigt av exploater.

Bonava AB har bildats av delar av NCC AB som ett fristående bolag och är numera kommunens motpart istället för NCC AB. Vasakronan AB har sålt sin fastighet till Bonava AB och Johan Af Petersens har avlidit där hans dödsbo planerar att sälja fastigheten under 2016. Någon köpare är ännu inte namngiven.

Exploaterarna bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar genom överenskommelser i exploateringsavtal i form av gatukostnader till kommunen och anläggningsavgifter för VA till Nacka Vatten och Avfall AB. Kommunen bekostar utbyggnad av ny gång- och cykelväg längs med Lovisedalsvägen. Kommunen har sålt mark till dåvarande NCC AB för 30 miljoner kronor. Kommunen planerar också att sälja en mindre ny tillkommande fastighet inom området. Projektet planeras gå med cirka 26 miljoner kronor i vinst för kommunen och 15 miljoner kronor i vinst för Nacka Vatten och Avfall AB.



Enheten för Fastighetsutveckling undersöker möjligheterna att genom tillfälligt bygglov använda den mindre och nyttillkommande kommunala fastigheten för sociala stödbostäder.

## **Historik/Genomförda delprojekt**

Kommunstyrelsen beslutade 1998 att förköpa större delen av marken i Ältadalen i samband med att dåvarande Ballast (idag NCC Roads) förvärvade denna. Under 2000 tecknades ett avtal mellan kommunen och Ballast om tippling av massor inom området. I juni 2007 beslutade Kommunstyrelsen att ingå markanvisningsavtal med NCC AB efter initiativ från NCC AB som ville exploatera området.

Under planarbetet utökades planområdet till att även innefatta Vasakronans och Johan Af Petersens fastigheter för uppförande av småhusbebyggelse. En större park som ska fungerar som en naturlig övergång mellan bebyggelsen och Nackareservatet togs med samt även ett äldreboende och en förskola.

Parallelt med planarbetet upprättades planavtal, ramavtal, genomförandeavtal, tilläggsavtal och exploateringsavtal mellan kommunen, NCC AB, Vasakronan AB och Johan Af Petersens. Exploateringsavtalet antogs den 2 februari 2015 och vann laga kraft under mars 2015. Detaljplanen antogs inte den 2 februari 2015 på grund av minoritetsåterremiss. Planen antogs vid nästa tillfälle den 23 mars 2015 istället och vann laga kraft den 19 september 2015 efter överklagan till Länsstyrelsen.

NCC AB bildade under våren 2016 ett nytt fristående fastighetsbolag, Bonava AB, genom att föra över delar av NCC koncernen till det nya företaget. NCC AB och Bonava AB är helt fristående från varandra. Bonava AB är numera kommunens motpart i Ältadalen och driver deras exploatering genom att exploateringsavtalet har förts över till Bonava AB efter beslut av kommunstyrelsen under oktober 2016.

Vasakronan AB, benämnt Nissehusen AB i alla avtal, har sålt sin fastighet till Bonava AB som ämnar exploatera denna fastighet tillsammans med sin egen. Inom kort kommer projektet föreslå kommunstyrelsen att ta beslut om överföring av exploateringsavtal från Vasakronan AB till Bonava AB.

Johan Af Petersens, som äger erforderlig fastighet privat, har avlidit. Johans dödsbo förvaltar tillgångarna och svarar som part för exploateringsavtalet. Johans son, Carl Af Petersens, är ombud för dödsboet och driver deras projekt vidare. Dödsboet ämnar sälja fastigheten under 2016 och föra över exploateringsavtalet på ny köpare. Någon ny köpare är ännu inte namngiven. Beslut om överföring av avtal ska tas av kommunstyrelsen.

Ny förskola inom detaljplaneområdet drivs som ett fristående projekt av enheten för fastighetsutveckling. Förskolan byggs av NCC AB med planerad byggstart i slutet av 2016. Nytt äldreboende inom detaljplaneområdet drivs också som ett fristående projekt där BesqAB bygger äldreboende. BesqAB håller på med utbyggnaden.



## **Delprojekt Planprogram**

Planprogrammet antogs av Kommunstyrelsen den 3 maj 2010. Programmet medger ca 215 bostäder, i huvudsak friliggande småhus, inom området. Programmet innehåller även ett äldreboende, en förskola och en större park. I samband med att programmet antogs beslutade Kommunstyrelsen att detaljplanearbete ska inledas med att ett hållbarhetsprogram tas fram.

## **Delprojekt Detaljplan**

Detaljplanen för Ältadalen antogs av kommunfullmäktige den 23 mars 2015 och vann laga kraft den 19 september 2015 efter överklagan till Länsstyrelsen som avslog överklagan. Sakagarna överklagade inte vidare till Mark- och miljödomstolen.

Planen möjliggör en utbyggnad av drygt 300 bostäder av småhuskaraktär, förskola och äldreboende samt att grönområden säkerställs i mötet med Erstaviks naturområde i form av en större park. Planområdet ska till större delen fyllas upp med massor av exploaterörerna så att marknivåerna blir hanterbara i kommande exploatering. Exploaterörerna fyller upp och bygger ut sina respektive områden i etapper.

## **Delprojekt Exploateringsavtal**

Tre exploateringsavtal har upprättats, ett med NCC AB (numera Bonava AB), ett med Nissehusen (Vasakronan AB) och ett med Johan Af Petersens. Avtalet antogs av kommunfullmäktige den 2 februari 2015 och vann laga kraft under mars 2015.

Avtalet reglerar exploateringen av Ältadalen där exploaterörerna ska fylla upp gropen och bygga ut småhusbebyggelsen. Kommunen bygger ut allmänna anläggningar i form av gator, vatten och avlopp samt parken med tillhörande erforderliga anläggningar. Enligt avtalet ska exploaterörerna bekosta utbyggnaden av anläggningarna.

## **Status i projektet**

### **Delprojekt Projektering**

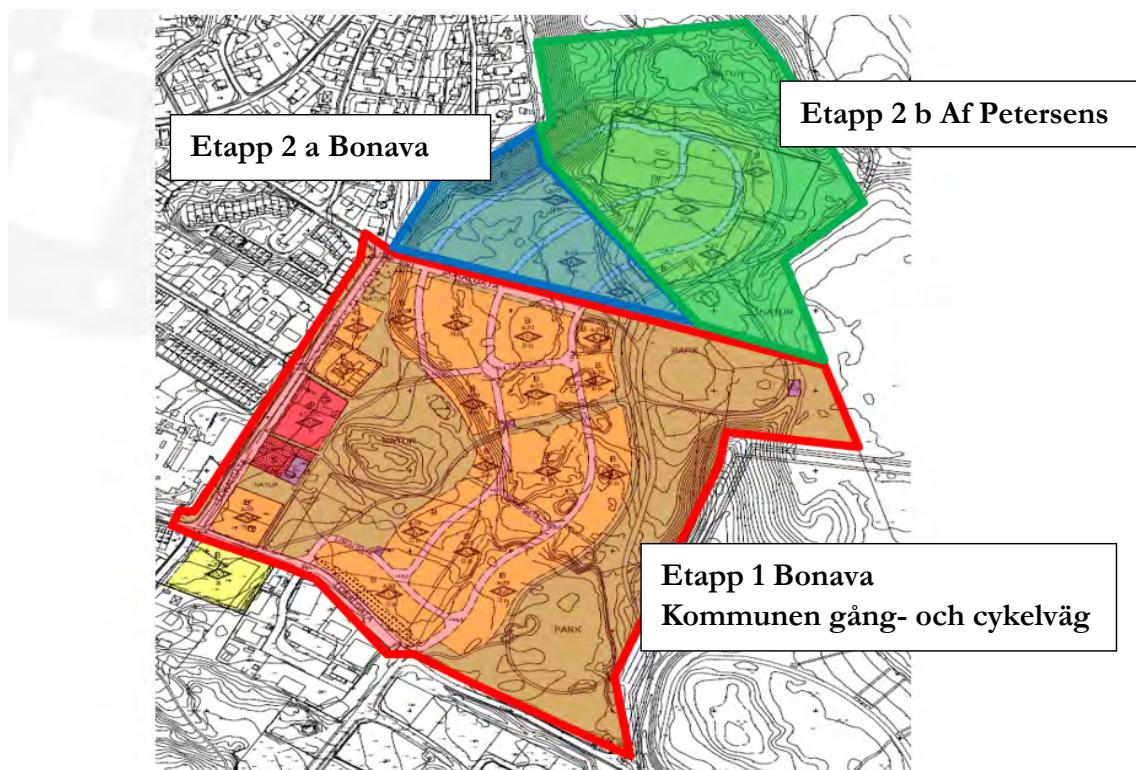
Kommunen har tagit fram en övergripande systemhandling med hjälp av en extern projektör, Ramböll AB. Systemhandlingen säkerställer att hela områdets allmänna anläggningar verkar och fungerar i symbios där framförallt VA-utbyggnaden med tillhörande pumpstation dimensioneras för hela området. Vidare har parken och dess funktion noga utretts och planerats där en tillfällig byggväg genom parken säkerställer trafiksäkerheten på de allmänna vägarna. Eftersom byggvägen kan vara kvar under ett flertal år har parken anpassats till vägen och kan byggas ut under etapp 1 med bibehållen funktion och säkerhet. Under systemhandlingsprojekteringen togs även en kalkyl fram.

Kommunen upprättar ett förfrågningsunderlag för etapp 1 med hjälp av Ramböll AB. Förfrågningsunderlaget ligger till grund för en upphandling av en entreprenör som ska

bygga ut allmänna anläggningar i etapp 1. Etapp 1 omfattar cirka 60 procent av detaljplaneområdet där allmänna vägar, kommunalt VA, delar av Storkällans väg och Lovisedalsvägen ingår samt stora delar av parken. Förfrågningsunderlaget ska vara klart i december 2016.

Förfrågningsunderlag för resterande del, etapp 2, kommer att upprättas under senare delen av 2017 eller senare om exploaterna så önskar, hinder uppstår eller om projektet bedömer att det bör skjutas på framtiden. Etapp 2 kan genomföras som en eller två deletapper, 2 a och 2 b, beroende på exploaternas framdrift.

Etappindelning 1 – 2 för genomförandet.



### **Delprojekt utbyggnad av allmänna anläggningar**

Upphandling av en entreprenör för utbyggnad av allmänna anläggningar för etapp 1 planeras ske under första kvartalet 2017. Tilldelning kan då ske i slutet av första kvartalet 2017 med byggstart av allmänna anläggningar kort därefter. Allmänna anläggningar för etapp 1 planeras vara utbyggda och klara med slutbesiktning under tredje eller fjärde kvartalet 2018.

Allmänna anläggningar byggs ut i ytterligare etapper, 2a och 2b beroende på hur exploaterna väljer att fylla upp sina områden och bygga ut småhusen. Etapp 2b byggs ut när Af Petersens fastighet är uppfylld vilket kan ta ett flertal år att genomföra.



Exploatörerna bygger ut småhusen i ett flertal mindre etapper där inflytning sker efterhand. För att trafiksäkerheten ska bibehållas för de inflyttande samtidigt som tunga transporter inte ska gå på allmänna vägar inom området anläggs en tillfällig byggväg i östra delen av parken i etapp 1. Byggvägen används av alla tunga transporter tills sista etappen på Af Petersens fastighet är uppfylld och utbyggd. Området är och ska fyllas upp med bergkross ovanpå en grusbädd vilket innebär att berg inte behöver sprängas och avlägsnas. Sländer är i vissa fall mindre stabila men omfattande geologiska utredningar och undersökningar säkerställer att dessa hanteras på ett säkert sätt.

Lovisedalsvägen ska få en ny gång och cykelväg längs båda sidor av vägen med olika former av trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid Sigfridsborgsskolan och ny tillkommande förskola. Storkällans väg ska byggas om med tillkommande ny gång- och cykelväg längs med vägen.

Parken ska fungera som en naturlig övergång mellan Erstaviks naturområde och bebyggelsen. I parken anläggs flera lekplatser, en större gräsplan, utegym och multisportanläggning med cykelparkeringar och gång- och cykelvägar som förbindet de olika anläggningarna. Anläggningarna är något förskjutna åt väster för att de ska fungera samtidigt med den tillfälliga byggvägen som är belägen i östra delen av parken. Byggvägen kan då finnas kvar under ett flertal år.

Skanova och Boo Energi lägger ned ledningar i området.

### **Delprojekt Rättsligt genomförande**

Kommunstyrelsen har den 24 oktober 2016 tagit beslut om att överföra NCC AB:s exploateringsavtal till Bonava AB genom ett tilläggsavtal. Bonava AB svarar numera för alla åtagande enligt avtalet.

Inom kort kommer projektet, enligt ansökan från Vasakronan AB och Bonava AB, lämna in ett ärende till kommunstyrelsen för beslut om överföring av upprättat exploateringsavtal från Vasakronan AB till Bonava AB eftersom Bonava AB har köpt Vasakronans fastighet i Ältadalen.

Om Johans Af Petersens dödsbo säljer sin fastighet behöver exploateringsavtal mellan kommunen och dödsboet överföras på ny köpare. Kommunstyrelsen beslutar i så fall om ett överförande. Det finns ingen köpare i dagsläget.

Lantmäterimyndigheten har tagit beslut om avstyckning av en mindre fastighet från kommunens fastighet till Bonava AB i enlighet med exploateringsavtal mellan kommunen och Bonava AB. Beslutet har vunnit laga kraft.

Avtal mellan kommunen och Svenska kyrkan rörande köp av allmän plats i enligt med detaljplan är upprättat och undertecknat. Ansökan om reglering av marken är inlämnad till Lantmäterimyndigheten.



Ansökan om fastighetsreglering av återstående kommunal mark till Bonavas fastighet enligt exploateringsavtal är inlämnad till Lantmäterimyndigheten.

Ansökan om inlösen av återstående allmän plats från privata fastigheter och från Vasakronans fastighet i enlighet med detaljplan och exploateringsavtal är inlämnad till Lantmäterimyndigheten.

Avtal med Skanova rörande genomförandet måste med stor sannolikhet upprättas eftersom deras ledningar påverkas. Vissa av Skanovas ledningar är även olovligen nedlagda på Vasakronans (numera Bonavas) fastighet och måste flyttas. Avtal är inte undertecknat och alla detaljer kring genomförandet är inte utredda.

## **Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser**

### **Huvudsakliga mål för projektet**

- *Att skapa en långsiktigt och harmonisk boendemiljö med småhus och ett större parkområde av den idag till stor del sargade dalen och grusgropen. Parkområdet ska fungera både som rekreation och en naturlig övergång mellan planerad bebyggelse och befintligt naturområdet.*

Detaljplanen har vunnit laga kraft. Planen fokuserar på småhus, parkområdet och att skapa en fungerande helhet. Ett flertal olika anläggningar för rekreation, träning, lek och umgänge skapas i parken tillsammans med delar som är mer orörda som fungerar som en övergång till befintligt naturområdet. Inom parken ska naturliga material användas för att ytterligare skapa en naturlig övergång. Även projekteringen tar fasta på målen och skapar förutsättningar för att uppfylla dem.

- *Alla erforderliga allmänna anläggningar såsom VA, vägar och parkanläggningar ska byggas ut så snart som möjligt så att bostadsproduktionen kan påbörjas. Om nödvändigt i olika etapper.*

Systemhandling och förfrågningsunderlag upprättas så snart som möjligt tillsammans med berörde exploaterörer. För att få igång utbyggnaden av allmänna anläggningar och bostäder byggs allmänna anläggningar ut i etapper.

- *Detaljplanen ska möjliggöra för nyproduktion av äldreboende och förskola med tillhörande trafiksäkerhetshöjande åtgärder kring framförallt Sigfridsborgs skolan och alla barn i närområdet.*

Mark för äldreboende och förskola finns med i detaljplanen. Storkällans väg och Lovisedals vägen har trafiksäkerhetshöjande åtgärder inlagda i både detaljplan och i exploateringsavtal.

- *Ett större hållberhetsprogram har upprättats som tydliggör de viktigaste hållbarhetsambitionerna med detaljplanen för Ältadalen. Programmet är en planhandling och bilaga i exploateringsavtalet som alla exploaterörer har accepterat att följa.*



Exploaterorna har förbundit sig att följa hållberhetsprogrammet i exploateringsavtalen och kontinuerlig uppföljning sker med exploatererna. I huvudsak följs programmet när exploaterna projekterar bebyggelsen.

## **Utmaningar, risker och möjligheter i projektet**

Ett flertal olika entreprenörer kommer att verka inom området samtidigt och använda samma allmänna vägar där framförallt vissa korsningar kommer att hantera hela trafikflödet. För att genomföra alla utbyggnader behöver entreprenaderna samordnas. Kommunen håller i denna samordning.

Två exploater ska fylla upp stora delar av gropen med stora mängder massor/sprängsten. Massorna måste anbringas på rätt sätt så att ett stabilt och säkert underlag skapas som går att bygga på. Kommunen, berörda exploater och externa geologer undersöker och kontrollerar massorna och fyllnadsplan kontinuerligt.

Stora mängder massor skapar stora mängder transporter som måste kunna ta sig till och från hela området under många år. För att ge transporterna tillträde till området utan att allmänna vägar körs sönder och trafiksäkerheten blir lidande för nyinflyttade skapas en tillfällig byggväg i östra delen av parken. Parken ska fungera trots att vägen kan ligga kvar under flera år. När byggvägen inte längre behövs tas den bort och delar av den görs om till permanent serviceväg till pumpstationen för VA.

Johan Af Petersens dödsbo ämnar sälja sin fastighet. Ingen namngiven säljare finns ännu. Vet inte vad det blir för köpare och om denna har kapacitet och möjlighet att driva ett sådant exploateringsprojekt med en omfattande uppfyllnad av marken. Kommunstyrelsen tar beslut om ett eventuellt överförande av avtalet till ny köpare.

Sigfridsborgsskolan ligger i näheten av exploateringen med mängder av barn som rör sig i området. Det kommer att ställas höga krav på trafiksäkerheten kring skolan när vägar och korsningar i näheten byggs om och när transporter kör förbi skolan.

Utbyggnad och uppfyllnad sker i olika etapper. Etapperna måste sinsemellan samordnas och synkroniseras vilket kan skapa problem då olika entreprenörer svarar för olika etapper och delmoment.

Vid upphandlingar av entreprenörer i andra projekt har det inkommit få och ofta dyra offerter. Det finns en risk att kommunen vid upphandlingen av allmänna anläggningar inte får in några anbud eller väldigt dyra anbud.

En mindre ny tillkommande kommunal tomt ska tillskapas i enlighet med detaljplanen och säljas på marknaden. Enheten för Fastighetsutveckling vill undersöka om det är möjligt med



sociala stödbostäder genom att ansöka om tillfälligt bygglov på denna tomt. Om det är möjligt ska tillfälliga bostäder i barackform uppföras. Om tillfälliga stödbostäder uppförs kommer intäkterna i projektbudgeten att justeras ned. Fastigheten finns kvar för försäljning vid ett senare tillfälle.

Kommunen och exploaterarna vill skapa en stor och ”spektakulär” park som ska fungera som ett riktmärke och sätta området på kartan. Två cykelparkerings anläggs i anslutning till de större parkanläggningarna så att det blir möjligt att nå parken via cykel. Parken kommer även att fungera som en övergång till det befintliga naturområdet vilket kan skapa positiva rekreativmöjligheter och slussa människor vidare från parken till naturområdet. Parken anpassas så att alla åldrar, från unga till gamla, kan umgås tillsammans och har något att göra.

### **Ekonomi/Uppföljning gentemot senast beslutade budget**

Exploaterarna svarar för alla kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar inom planområdet såsom vägar, park med mera i enlighet med exploateringsavtal. Ursprungligen togs en mycket översiktig kalkyl fram till exploateringsavtalet på schablonbasis innan någon projektering var upprättad. En ny kalkyl har upprättats i enlighet med ny systemhandling där kostnaderna för utbyggnad av allmänna anläggningar markant har ökat på grund av mer omfattande anläggningskostnader och nya önskemål och anpassning av parken. Alla exploaterarna har varit med och upprättat systemhandlingen och har accepterat kalkylen och de ökade kostnaderna där vissa justeringar görs i förfrågningsunderlaget för att få ned kostnaderna. De ökade kostnaderna påverkar inte projektets nettobudget i någon större omfattning.

Undantag för kostnader för utbyggnad av allmänna anläggningar är en utbyggnad av gång- och cykelväg längs med Lovisedalsvägen samt anläggningar för att hämta och släppa barn i anslutning till Sigfridsborgsskolan och ny förskola som kommunen bekostar. Enligt kalkyl beräknas gång- och cykelvägen och trafikhöjande åtgärder kosta kommunen cirka 4,5 miljoner kronor enligt kalkyl i systemhandlingen.

Kommunen har sålt delar av sin fastighet Älta 10:1 till dåvarande NCC AB (nuvarande Bonava AB) för 30 miljoner. Projektet ämnar även sälja en mindre nyttillkommande kommunal tomt i enlighet med detaljplan på marknaden för cirka 4 – 5 miljoner kronor. Om enheten för fastighetsutveckling kan använda den nyttillkommande kommunala tomten för tillfälliga sociala stödbostäder kommer intäkterna i projektbudgeten att justeras ned. Fastigheten finns kvar för försäljning vid ett senare tillfälle.

Kommunen har innan nuvarande projekt startade eller innan exploatererna blev inblandade tidigare planerat, utrett området och upprättat avtal med mera till en kostnad av cirka 3 miljoner kronor som projektet inte kan ta ut kostnader för av exploatererna. Projektet har också utrett och upprättat vissa undersökningar och utredningar som exploatererna inte ska bekosta inom program- och detaljplanearbetet samtidigt som projektet ska bekosta



utbyggnad av gång- och cykelväg samt andra mindre anläggningar för trafikhöjande åtgärder. Vidare har projektet även tagit vissa kostnader för upprättande av exploateringsavtal eftersom kommunen säljer mark och således är en aktör i processen som går med vinst. Totalt kan kommunen inte ta ut kostnader från exploitörerna på cirka 3,5 miljoner kronor för tidigare planering etcetera och cirka 4,5 miljoner kronor för utbyggnad av gång- och cykelväg med mera vilket blir totalt cirka 8 miljoner kronor.

Vatten- och avloppsutbyggnad bekostas via anläggningsavgifter enligt gällande VA-taxa. Vatten och avlopp beräknas kosta cirka 30 miljoner att bygga ut enligt kalkyl i systemhandlingen. Om 330 fastigheter bildas blir anläggningsavgifter cirka 45 miljoner kronor vilket medför en nettobudget för vatten- och avloppsutbyggnad med 15 miljoner i vinst för Nacka Vatten och Avfall AB.

Nuvarande beslutad budget släpar efter och har inte uppdaterats i enlighet med ny kalkyl från systemhandlingen eftersom kalkylen upprättats efter senaste tertialbokslut. Samtidigt har antal småhus inom området ökat från cirka 240 till 330. Exploitörerna har projekterat för fler mindre istället för färre stora fastigheter som var intentionen i början av planarbetet. Ökningen av antalet småhus ligger inom ramen för detaljplanens bestämmelser.

Ny nettobudget för projektet beräknas bli cirka 26 miljoner kronor i vinst för kommunen om ny tillkommande tomt kan säljas och inte används för sociala stödbostäder och inkomsten går till projektet. Enligt nettobudget beräknas även vinsten för Nacka Vatten och Avfall AB bli 15 miljoner kronor.



Ny projektkalkyl med kostnader fördelade på väg och VA.

Aktiviteter	Kost. Kommunen	Kost. Nacka Vatten och Avfall AB
1 Projektplanering och ledning	1 682 812	150 000
2 DELPROJEKT Program	906 872	
3 DELPROJEKT Detaljplan (normalt planförf.)	3 467 087	
5 DELPROJEKT Trafikutredning	194 300	
6 DELPROJEKT Exploateringsavtal	137 400	
<b>7 DELPROJEKT Projektering</b>		
7.2 Systemhandlingsprojektering	1 658 775	292 725
7.3 Detaljprojektering etapp 1	3 812 080	672 720
7.4 Detaljprojektering etapp 2	2 013 225	355 275
<b>8 DELPROJEKT Utbyggnad etapp 1</b>		
8.4 Kommunen kostnader	4 500 000	
8.5.1 Väg (inkl. belysning) etapp 1	26 112 000	
8.5.2 VA etapp 1		20 119 000
8.5.3 Park och landskap etapp 1	30 035 000	
8.5.4 Övrigt	1 086 300	191 700
<b>9 DELPROJEKT Utbyggnad etapp 2</b>		
9.4.1 Väg (inkl. belysning) etapp 2	12 112 000	
9.4.2 VA etapp 2		8 019 000
9.4.3 Park och landskap etapp 2	10 035 000	
9.4.4 Övrigt	653 225	115 275
<b>11 DELPROJEKT Rättsligt genomförande</b>		
11.1 Markförvärv övrigt	1 500 000	
11.6 Fastighetsbildning	100 000	
<b>12 Ekonomiskt utfall i projektet tom 2008.</b>	<b>2 461 497</b>	
<b>Total</b>	<b>102 467 573</b>	<b>29 915 695</b>



## Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att fastställa förslaget till utbyggnads-PM.
- Natur- och trafiknämnden beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnads-PM.

### Bilagor:

1. Projektrapport med projektdata och översiktlig tidplan.

Leverans / aktivitet	Startdatum	Slutdatum
<b>1 Projektplanering och ledning</b>	<b>1998-08-24</b>	<b>2021-02-01</b>
StartPM	1998-08-24	1998-08-24
B1	<b>1998-08-24</b>	
Projektplan	2009-08-10	2009-11-02
B2	<b>2009-11-02</b>	
Genomföradebeslut	2015-11-02	2016-11-21
B4	<b>2016-01-30</b>	
Utbyggnads-PM	2016-09-05	2016-11-21
B5	<b>2016-11-21</b>	
Projektavslut	2020-11-01	2021-02-01
B7	<b>2021-02-01</b>	
<b>2 DELPROJEKT Program</b>	<b>2009-05-12</b>	<b>2010-05-03</b>
<b>3 DELPROJEKT Detaljplan (normalt planförfarande)</b>	<b>2010-05-01</b>	<b>2015-09-01</b>
B3	<b>2015-03-23</b>	
<b>5 DELPROJEKT Trafikutredning</b>	<b>2009-08-24</b>	<b>2010-03-15</b>
<b>6 DELPROJEKT Explorateringsavtal</b>	<b>2013-05-06</b>	<b>2015-03-02</b>
<b>7 DELPROJEKT Projektering, system och detalj</b>	<b>2015-08-03</b>	<b>2017-12-18</b>
Systemhandlingsprojektering	2015-10-30	2016-05-27
Detaljprojektering etapp 1	2016-04-11	2016-12-20
Detaljprojektering etapp 2	2017-03-31	2017-12-18
<b>8 DELPROJEKT Utbyggnad etapp 1</b>	<b>2017-02-01</b>	<b>2020-08-03</b>
Utbyggnad	2017-02-01	2019-01-23
Väg (inkl. belysning) etapp 1	2017-02-01	2018-10-01
VA etapp 1	2017-02-01	2018-10-01
Park och landskap etapp 1	2017-02-01	2019-01-23
<b>9 DELPROJEKT Utbyggnad etapp 2</b>	<b>2019-01-01</b>	<b>2021-08-02</b>
Utbyggnad	2019-01-01	2020-12-18
Väg (inkl. belysning) etapp 2	2019-01-02	2020-09-30
VA etapp 2	2019-01-02	2020-09-30
Park och landskap etapp 2	2019-01-01	2020-12-18
<b>10 B6</b>	<b>2020-10-31</b>	
<b>11 DELPROJEKT Rättsligt genomförande</b>	<b>2015-04-01</b>	<b>2020-07-30</b>
Markförsäljning	2015-10-01	2020-07-30
Fastighetsbildning	2015-11-09	2016-11-07

Ny projektkalkyl enligt framtagen kalkyl i systemhandlingen.

Aktiviteter	Kost. Kommunen	Kost. Nacka Vatten och Avfall AB
1 Projektplanering och ledning	1 682 812	150 000
2 DELPROJEKT Program	906 872	
3 DELPROJEKT Detaljplan (normalt planförf.)	3 467 087	
5 DELPROJEKT Trafikutredning	194 300	
6 DELPROJEKT Exploateringsavtal	137 400	
<b>7 DELPROJEKT Projektering</b>		
7.2 Systemhandlingsprojektering	1 658 775	292 725
7.3 Detaljprojektering etapp 1	3 812 080	672 720
7.4 Detaljprojektering etapp 2	2 013 225	355 275
<b>8 DELPROJEKT Utbyggnad etapp 1</b>		
8.4 Kommunen kostnader	4 500 000	
8.5.1 Väg (inkl. belysning) etapp 1	26 112 000	
8.5.2 VA etapp 1		20 119 000
8.5.3 Park och landskap etapp 1	30 035 000	
8.5.4 Övrigt	1 086 300	191 700
<b>9 DELPROJEKT Utbyggnad etapp 2</b>		
9.4.1 Väg (inkl. belysning) etapp 2	12 112 000	
9.4.2 VA etapp 2		8 019 000
9.4.3 Park och landskap etapp 2	10 035 000	
9.4.4 Övrigt	653 225	115 275
<b>11 DELPROJEKT Rättsligt genomförande</b>		
11.1 Markförvärv övrigt	1 500 000	
11.6 Fastighetsbildning	100 000	
<b>12 Ekonomiskt utfall i projektet tom 2008.</b>	<b>2 461 497</b>	
<b>Total</b>	<b>102 467 573</b>	<b>29 915 695</b>

Kommunstyrelsen

## **Försäljning av fastigheten Älta 10:38 i Ältabergs verksamhetsområde, DP 480**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att överläta fastigheten Älta 10:38 till Källmossens fastighets AB, org. nr. 559066-0683, för 1 730 000 kr.

### **Sammanfattning**

Fastigheten Älta 10:38 ligger inom Ältabergs verksamhetsområde, DP 480 och är en del av stadsbyggnadsprojektet Ältaberg för utveckling av småindustri. Köpeskillingen är i avtalet satt till 1 700kr/kvm och uppgår totalt till 1 730 000 kr. Försäljning sker till nuvarande arrendator av fastigheten.

Tillträdesdagen sker på dagen för när kommunfullmäktiges beslut vinner lagakraft som beräknas ske någon gång under februari 2017.

### **Ärendet**

Ältadalens verksamhetsområde är cirka tio hektar stort med ett strategiskt läge intill Tyresövägen. För området gäller en detaljplan som vann laga kraft den 12 januari 2010. Området medger bebyggelse för småindustri, kontor och handel, som utgör cirka sju hektar av verksamhetsområdet. Tillfart till området skall ske via Tyresövägens nya trafikplats Skrubba-Lindalen.

Fastigheten är en del av stadsbyggnadsprojektet Ältaberg, ett nyetablerat område för småindustri. Köparen arrenderar fastigheten för tillfället.

I samband med utbygganden av de allmänna anläggningarna har kommunen iordningställt kvartersmarken till en grovplanerad yta innan försäljningen sker. Kommunen kommer även att betala fastighetsbildningskostnaderna för att bilda fastigheterna.

Anläggningsavgift för vatten och avlopp skall dock betalas av köparen enligt för varje tidpunkt gällande va-taxa.



Köpeskillingen, inklusive gatukostnader, är satt utifrån ett markvärde om 1 700 kr/kvm tomtarea. Tillträdesdagen sker på dagen för när kommunfullmäktiges beslut vinner lagakraft vilket beräknas ske februari 2017. Inom området finns ytterligare cirka 10 - 15 tomter, beroende på storlek och hur dessa styckas av. Dessa kommer framöver att överlätas eller upplåtas med tomträtt i takt med att avtal tecknas.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Nacka kommun får en intäkt om 1 730 000 kr.

## **Konsekvenser för barn**

Förslag till beslut bedöms inte innehära några särskilda konsekvenser för barn.

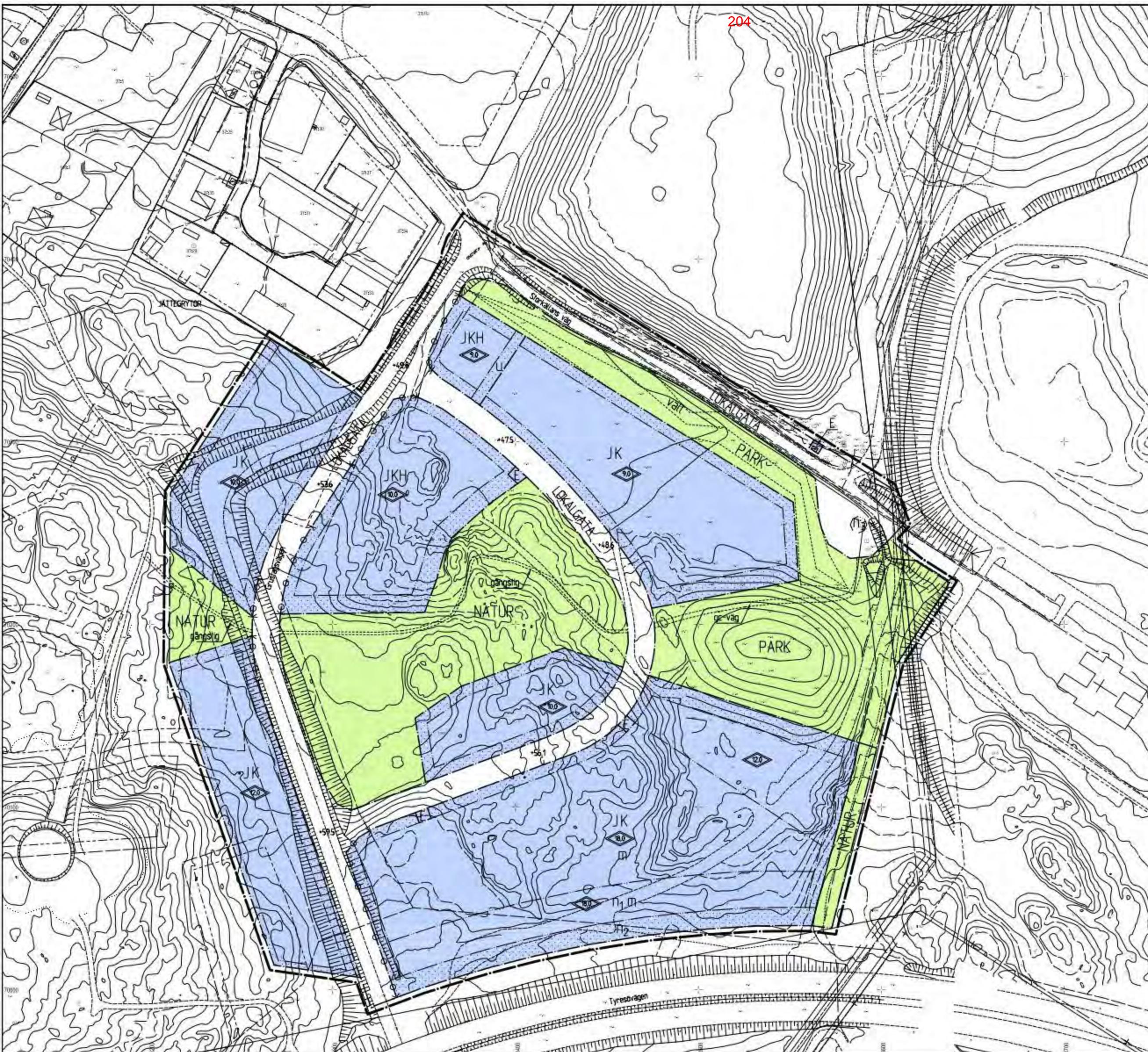
## **Bilagor**

Bilaga 1 Köpekontrakt med bilagor till köpekontrakt

Bilaga 2 Detaljplanekarta

Anna Ahrling  
Gruppchef mark  
Enheten för fastighetsutveckling

Firass Sjönoce  
Markingenjör  
Enheten för fastighetsutveckling



Grp 9/2007 Grundkoden uppdaterad 2008-03-17

## PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar:  
Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.  
Endast angiven användning och utformning är tillåten.

## GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns  
— Använtningsgräns  
— Egenskapsgräns

## ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- LOKALGATA** Lokaltrafik  
**NATUR** Naturområde  
**PARK** Parkområde

## ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- K Småindustri, kontor
  - KH Småindustri, kontor och handel
  - E Tekniska anläggningar

#### LITENOMNING AV ALMÄNNAN PLATSER

- |          |                                  |
|----------|----------------------------------|
| +0.0     | Föreskriven höjd över nollplanet |
| gc-väg   | Gång- och cykelväg.              |
| gångstig | Gångstig                         |
| Ds       | Träd får inte fallas.            |

#### BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas, stodmurar och plank får uppföras

MARKENS ANORDNANDE

- n<sub>1</sub> Upplag får inte anordnas  
 n<sub>2</sub> Plantering ska finnas  
 vall Skyddsvall ska uppföras  
 ← → Utart får inte anordnas

UTFORMNING, UTFÖRANDE

-  Högsta totalhöjd i meter. Utöver angiven högsta höjd får skorstenar, ventilationshuvar och dylikt uppföras inom planområdet för att inte uppsättas reklamskyltar som kan medföra störningar för trafiken t ex genom att vara förändliga, blinkande eller ha dominerande utformning.

Dagvatten skall omhändertas lokalt då förutsättning finns för en sådan lösning.

m Ekvivalentnivån för bu

- ## ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

### Genomförandetid

Genomförandeliden

- ILLUSTRATIONER**  
----- Illustrationslinje  
**PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**  
Planens syfte är att skapa ett verksamhetsområde för i huvudsak smäindustri och kontor samt en mindre del för handel tex. blomsterbutik, kiosk och lunchres. Storkällans väg kommer att utformas som en vändig infart till Storkällans kyrkog. kommunalinställning med kopplingen till Tyrestvägen utnyttjas väl via en ny trafikplats i Skrubba-Lindalen.  
Byggnader exteriörer ska ha arkitektoniska och estetiska kvaliteter som är typiska för byggnaderna från 1940-talet och framåt och konkretiseras

Skala 1:1000

Detaljplan för del av Älta 10:1 m.fl  
Ältadalens verksamhetsområde

Nacka kommun  
Planerhelen mars 2009

Andreas Totsch  
Blauherd

Kristina Källqvist  
Blågultskribent

Tillstyrkt av MSN 2009-09-23 § 262  
Antagen av KF 2009-12-14 § 223  
Lämnad kraft 2010-01-12

Till planen hör:  
Planbeskrivning  
Genomförandebeskrivning  
Miljöbedövning

KAKS 2007/97 214

DP 480

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2011/37-251

Kommunstyrelsen

## **Förlikningsavtal avseende markföroreningar på kommunens fastighet Skarpnäs 2:14, Telegrafberget**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget förlikningsavtal med Preem AB avseende sanering av kommunens kvartersmark för uppförande av bostäder på Telegrafberget.

### **Sammanfattning**

Kommunen äger fastigheten Skarpnäs 2:14 ("fastigheten") som delvis ligger inom detaljplan Skarpnäs 2:3 m.fl. (det vill säga Telegrafberget), som vann lagakraft den 21 oktober 2015. På fastigheten pågår förberedelser för utbyggnad av bostäder och en förskola. Kommunen har åtagit sig att sanera de delar av den kommunala fastigheten som ska utgöra kvartersmark och som därmed genererar byggrätter åt kommunen.

Inför utbyggnaden och genomförandet av antagen detaljplan har markundersökningar påvisat föroreningar på platsen. Kommunen har i egenskap av fastighetsägare vänt sig till Preem såsom tidigare verksamhetsutövare och begärt att Preem utreder, bekostar och avhjälper föroreningarna i marken.

Preem har hänvisat till den sanering av den gamla utlastningsstationen som Preem utförde år 2005. Preem anser sig även till viss del ha fått ansvara för efterföljande verksamhetsutövares skuld till markföroreningarna. Vidare har Preem anfört att en jämkningsregel i Miljöbalken skulle vara tillämplig vid en juridisk process med följd att det ansvar som Preem nu är villig att svara för är ett mer långtgående ansvar än vad som skulle åläggas Preem vid tillämpning av jämkningsregeln.

Enligt önskemål från Preem har därför ett förlikningsavtal tagits fram som reglerar ansvar och genomförande av marksaneringarna på fastigheten. En grov uppskattning av sanerings- och rivningskostnaderna för kommunen uppgår till cirka 3 – 4 miljoner kronor.



## Ärendet

### Bakgrund

Detaljplanen för Telegrafberget, Skarpnäs 2:3 m.fl, som syftar till att uppföra bostäder, verksamheter och en småbåtshamn, vann laga kraft 21 oktober 2015. Detaljplanen rymmer cirka 300 nya bostäder varav en fjärdedel av bostäderna planeras bli hyresrätter.

Kommunen äger fastigheten Skarpnäs 2:14 ("fastigheten") som till viss del ligger inom detaljplaneområdet. Till följd av den laga kraftvunna detaljplanen pågår förberedelser för utbyggnad av bostäder och en förskola på fastigheten.

Kommunen har i det exploateringsavtal som tecknats med HSB, tillika byggherren, åtagit sig att sanera de delar av den kommunala fastigheten som ska utgöra kvartersmark inom detaljplanen. Den största delen av denna kvartersmark ska upplåtas med tomträtt till HSB för produktion av hyresrätter. En mindre del försäljs till HSB som tomtmark för radhus. Överenskommen köpeskilling för radhusmarken och den framräknade tomträttsavgelden för hyresrättsmarken är baserade på pris för ren tomtmark fri från föroringar.

Den kommunala marken aktuell för sanering har ringats in i bilaga till förlikningsavtalet.

### Markföroringar påträffade

Preem har genom Caltex/Texaco bedrivit oljedepåverksamhet under en lång tid på fastigheten. Verksamheten lades ner år 1977. Caltex/Texaco lämnade i samband med nedläggning av verksamheten över fastigheten, inklusive de på fastigheten uppförda garagebyggnaderna, till kommunen. I samband med återlämnandet har kommunen inte ställt krav på Caltex/Texaco att återställa området.

Inför utbyggnaden och genomförandet av antagen detaljplan har markundersökningar påvisat föroringar i och omkring området för Caltex/Texacos tidigare oljeverksamhet. Kommunen har i egenskap av fastighetsägare (exploateringenheten) vänt sig till Preem såsom tidigare verksamhetsutövare och begärt att Preem utreder, bekostar och avhjälper föroringenarna i marken.

Preem har utfört egna provtagningar på fastigheten och har härefter uttryckt vilja att ta ansvar för sina uppkomna föroringar. Preem har emellertid också hänvisat till den sanering av den gamla utlastningsstationen på delområde 1, se bilaga till förlikningsavtal, som Preem utförde år 2005. Preem anser sig även till viss del ha fått ansvara för efterföljande verksamhetsutövares skuld till markföroringarna på platsen. Vidare har Preem anfört att jämkningsregeln i 10 kap 4 § Miljöbalken skulle vara tillämplig vid en juridisk process med följd att det ansvar som Preem nu är villig att svara för är ett mer



långtgående ansvar än vad som skulle åläggas Preem vid tillämpning av jämkningsregeln. På grund härför har Preem framfört önskemål om att avtala om det saneringsansvar och de åtgärder som kommunen och Preem kommit överens om.

Ett förlikningsavtal med avsikt att reglera ansvar och genomförande av marksanering har därför tagits fram mellan kommunen (exploateringenheten) och Preem. Uppgörelsen baseras på fyra delområden som med olika förutsättningar, karaktär och historia har underlättat för en rättfärdig fördelning mellan parterna. (Områdesindelningen redovisas i bilaga till förlikningsavtalet).

## Förlikning

Det faktum att Preem 2005 sanerat delområde 1 till industrinivå (Mindre känslig markanvändning, MKM), som kommunen vid tidpunkten för sanering kunde godkänna, samt att rättsfall i liknande ärenden inte krävt verksamhetsutövaren på vidare sanering, gör att kommunen tar ansvar för vidare sanering ner till bostadsnivå (känslig markanvändning, KM).

Delområde 2 avser allmän platsmark där sanering ingår som en del i kommunens vägutbyggnad. Av vägentreprenadens prognosiserade slutkostnad på 37 miljoner står kommunen för kostnader upp till 20 miljoner, överskjutande del står exploatören för.

Avseende delområde 3 och 4 skulle Miljöbalkens jämkningsregler i 10 kap 4 § Miljöbalken leda till att den största delen av Preems saneringsansvar skulle avskrivas. De verksamhetsutövare som arrenderat delområde 4 efter det att Caltex/Texaco återlämnat fastigheten är heller inte möjliga att ålägga saneringsansvar. Kommunen har för övrigt erhållit intäkter över tid för vidareuthyrning av marken. Tillsynsmyndigheten har också indikerat på att en ansvarsutredning skulle kunna ta lång tid vilket skulle påverka utbyggnadstakten negativt. Genom förlikningsavtalet kan kommunen (exploateringenheten) driva projektet vidare.

Kommunens tillsynsmyndighet (miljöenheten) har parallellt med exploateringenhetens förhandling med Preem startat upp en opartisk ansvarsutredning avseende saneringsansvaret. Tillsynsmyndigheten anser att parterna genom förlikningen har resonerat i linje med miljöbalkens ansvarsregler, och att den föreslagna fördelningen gör att en fortsatt fördjupad ansvarsutredning skulle bli överflödig. Miljöenheten kommer därför inte att fortsätta den uppstartade ansvarsutredningen avseende föroreningarna på platsen.

Saneringsarbetena planeras ske i februari. En kontrollplan som beskriver utförandet av saneringen har tagits fram. Kontrollplanen är godkänd av Preem och delgiven HSB utan erinran.



## **Ekonomiska konsekvenser**

Ett pris för saneringsarbetena har varit avhängigt färdigställande av kontrollplanen. Nu när kontrollplanen är slutligt godkänd av Preem planeras offertförfrågan gå ut under december 2016. (Villkorat av att förlikningsavtalet antas i kommunstyrelsen).

Men i och med att Preem tar del av saneringskostnaderna och ansvar för borttagande av garagebyggnadernas bottenplattor förutspås den budget som sedan 2010 antagits för stadsbyggnadsprojekt Telegraf attstå sig. En grov uppskattning av sanerings- och rivningskostnaderna för kommunen uppgår till cirka 3 – 4 miljoner kronor.

## **Bilagor**

Förlikningsavtal med Preem inklusive bilagor

Exploateringenheten

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Helena Fältén  
Projektledare

## Förlikningsavtal avseende markföroreningar på fastighet Skarpnäs 2:14, Telegrafberget

Mellan Nacka kommun ("kommunen"), 212000-0167, och Preem AB (publ) ("Preem"), 556072-6977, har träffats förlikning genom följande avtal om reglering av ansvar- och ekonomisk fördelning för sanering av föroreningar i Telegrafberget.

### Bakgrund

Kommunen äger fastigheten Skarpnäs 2:14 ("fastigheten") som ingår i en ny detaljplan vilken vann laga kraft i oktober 2015. Till följd av den laga kraftvunna detaljplanen pågår förberedelser för utbyggnad av bostäder och en förskola på fastigheten.

Caltex/Texaco har bedrivit oljedepåverksamhet under en lång tid på fastigheten. Verksamheten lades ner år 1977. Caltex/Texaco lämnade i samband med nedläggning av verksamheten över fastigheten, inklusive de på fastigheten uppförda garagebyggnaderna, till kommunen. I samband med återlämnandet har kommunen inte ställt krav på Caltex/Texaco att återställa området.

Inför utbyggnaden och genomförandet av antagen detaljplan har markundersökningar påvisat föroreningar i och omkring området för Caltex/Texaco tidigare oljeverksamhet. Kommunen har i egenskap av fastighetsägare vänt sig till Preem såsom ansvarig för tidigare verksamhetsutövare och begärt att Preem utreder, bekostar och avhjälper föroreningarna i marken (Se lokalisering i bilaga 1).

Preem har utfört egna provtagningar på fastigheten och har härefter uttryckt vilja att ta ansvar för de från Caltex/Texacos verksamhet uppkomna föroreningarna. Preem har emellertid också hänvisat till den sanering av den gamla utlastningsstationen på delområde 1, se bilaga 2, som Preem utförde år 2005. Preem anser sig även till viss del ta ansvar för efterföljande verksamhetsutövares skuld till markföroreningarna på platsen. Vidare har Preem anfört att jämkningsregeln i 10 kap 4 § Miljöbalken skulle vara tillämplig vid en juridisk process med följd att det ansvar som Preem nu är villig att svara för är ett mer långtgående ansvar än vad som skulle åläggas Preem vid tillämpning av jämkningsregeln. På grund härav har Preem framfört önskemål om att avtala om det saneringsansvar och de åtgärder som kommunen och Preem kan komma överens om.

Vid sidan om kommunens ovannämnda krav på Preem har tillsynsmyndigheten i Nacka kommun startat en ansvarsutredning gentemot Preem avseende Preems saneringsansvar på fastigheten. Till följd av nedan överenskommelse mellan kommunen i egenskap av fastighetsägare och Preem, har tillsynsmyndigheten gjort ett ställningstagande avseende tillsynsmyndighetens fortsatta handläggning av ärendet (ansvarsutredningen), presenterat i bilaga 3.

Kommunen i egenskap av fastighetsägare och Preem såsom ansvarig för tidigare verksamhetsutövare har träffat överenskommelse om följande reglering av saneringen för delområde 1-4 på fastigheten, se områdesindelning i bilaga 2.

## Överenskommelse

1. För delområde 1 åläggs Preem inget ytterligare saneringsansvar utöver den sanering som utfördes ner till nivån mindre känslig markanvändning (MKM) år 2005. Kommunen ansvarar för och bekostar vidare sanering ner till nivån känslig markanvändning (KM).
2. Kommunen ansvarar för sanering av delområde 2, allmän platsmark. (Kommunen har genom exploateringsavtalet vidare ålagt exploitören ett ansvar för sanering av allmän platsmark).
3. a) Preem ansvarar för och bekostar sanering av delområde 3 ner till nivån MKM. Kommunen ansvarar för och bekostar vidare sanering från MKM ner till KM.  
b) Kostnad för eventuell trädfällning i delområde 3 delas mellan kommunen och Preem med hälften vardera.
4. a) På delområde 4, ansvarar kommunen för och bekostar borttagning av de byggnadsdelar som ligger ovanför garagebyggnadens bottenplatta medan Preem ansvarar för och bekostar borttagning av garagebyggnadens bottenplatta samt eventuella ledningar under bottenplattan.  
b) Preem ansvarar för och bekostar sanering av delområde 4 ner till nivån MKM. Kommunen ansvarar för och bekostar vidare sanering från MKM ner till KM.
5. Fördjupade provtagningar ska ske i delområde 3 och 4. Av Preem anlitad konsult utför och bekostar provtagningarna. De delar av delområde 3 och 4 som inte förefaller vara förurenade ska avgränsas vid dessa fördjupade provtagningar.
6. Kommunen står kostnaden och ansvarar för framtagandet av en kontrollplan samt för de lov som saneringsarbetena föranleder. Kontrollplanen ska tas fram gemensamt.
7. Vardera parten står sina egna kostnader med anledning av och vad som föregått detta avtal.
8. I övrigt har kommunen inga ytterligare anspråk gentemot Preem avseende den av Caltex/Texaco bedrivna verksamheten inom de fyra delområdena ovan.

## Förlikningsavtalets giltighet

Detta avtals giltighet förutsätter att kommunstyrelsens beslut att ingå detta avtal genom beslut som vinner laga kraft.

## Tvist

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

---

Detta avtal har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den \_\_\_\_\_ 2016

Stockholm den \_\_\_\_\_ 2016

NACKA KOMMUN

PREEM AB (publ)

---

---

---

## Förlikningsavtal avseende markföroreningar på fastighet Skarpnäs 2:14, Telegrafberget

Mellan Nacka kommun ("kommunen"), 212000-0167, och Preem AB (publ) ("Preem"), 556072-6977, har träffats förlikning genom följande avtal om reglering av ansvar- och ekonomisk fördelning för sanering av föroreningar i Telegrafberget.

### Bakgrund

Kommunen äger fastigheten Skarpnäs 2:14 ("fastigheten") som ingår i en ny detaljplan vilken vann laga kraft i oktober 2015. Till följd av den laga kraftvunna detaljplanen pågår förberedelser för utbyggnad av bostäder och en förskola på fastigheten.

Caltex/Texaco har bedrivit oljedepåverksamhet under en lång tid på fastigheten. Verksamheten lades ner år 1977. Caltex/Texaco lämnade i samband med nedläggning av verksamheten över fastigheten, inklusive de på fastigheten uppförda garagebyggnaderna, till kommunen. I samband med återlämnandet har kommunen inte ställt krav på Caltex/Texaco att återställa området.

Inför utbyggnaden och genomförandet av antagen detaljplan har markundersökningar påvisat föroreningar i och omkring området för Caltex/Texaco tidigare oljeverksamhet. Kommunen har i egenskap av fastighetsägare vänt sig till Preem såsom ansvarig för tidigare verksamhetsutövare och begärt att Preem utreder, bekostar och avhjälper föroreningarna i marken (Se lokalisering i bilaga 1).

Preem har utfört egna provtagningar på fastigheten och har härefter uttryckt vilja att ta ansvar för de från Caltex/Texacos verksamhet uppkomna föroreningarna. Preem har emellertid också hänvisat till den sanering av den gamla utlastningsstationen på delområde 1, se bilaga 2, som Preem utförde år 2005. Preem anser sig även till viss del ta ansvar för efterföljande verksamhetsutövares skuld till markföroreningarna på platsen. Vidare har Preem anfört att jämkningsregeln i 10 kap 4 § Miljöbalken skulle vara tillämplig vid en juridisk process med följd att det ansvar som Preem nu är villig att svara för är ett mer långtgående ansvar än vad som skulle åläggas Preem vid tillämpning av jämkningsregeln. På grund härav har Preem framfört önskemål om att avtala om det saneringsansvar och de åtgärder som kommunen och Preem kan komma överens om.

Vid sidan om kommunens ovannämnda krav på Preem har tillsynsmyndigheten i Nacka kommun startat en ansvarsutredning gentemot Preem avseende Preems saneringsansvar på fastigheten. Till följd av nedan överenskommelse mellan kommunen i egenskap av fastighetsägare och Preem, har tillsynsmyndigheten gjort ett ställningstagande avseende tillsynsmyndighetens fortsatta handläggning av ärendet (ansvarsutredningen), presenterat i bilaga 3.

Kommunen i egenskap av fastighetsägare och Preem såsom ansvarig för tidigare verksamhetsutövare har träffat överenskommelse om följande reglering av saneringen för delområde 1-4 på fastigheten, se områdesindelning i bilaga 2.

## Överenskommelse

1. För delområde 1 åläggs Preem inget ytterligare saneringsansvar utöver den sanering som utfördes ner till nivån mindre känslig markanvändning (MKM) år 2005. Kommunen ansvarar för och bekostar vidare sanering ner till nivån känslig markanvändning (KM).
2. Kommunen ansvarar för sanering av delområde 2, allmän platsmark. (Kommunen har genom exploateringsavtalet vidare ålagt exploitören ett ansvar för sanering av allmän platsmark).
3. a) Preem ansvarar för och bekostar sanering av delområde 3 ner till nivån MKM. Kommunen ansvarar för och bekostar vidare sanering från MKM ner till KM.  
b) Kostnad för eventuell trädfällning i delområde 3 delas mellan kommunen och Preem med hälften vardera.
4. a) På delområde 4, ansvarar kommunen för och bekostar borttagning av de byggnadsdelar som ligger ovanför garagebyggnadens bottenplatta medan Preem ansvarar för och bekostar borttagning av garagebyggnadens bottenplatta samt eventuella ledningar under bottenplattan.  
b) Preem ansvarar för och bekostar sanering av delområde 4 ner till nivån MKM. Kommunen ansvarar för och bekostar vidare sanering från MKM ner till KM.
5. Fördjupade provtagningar ska ske i delområde 3 och 4. Av Preem anlitad konsult utför och bekostar provtagningarna. De delar av delområde 3 och 4 som inte förefaller vara förurenade ska avgränsas vid dessa fördjupade provtagningar.
6. Kommunen står kostnaden och ansvarar för framtagandet av en kontrollplan samt för de lov som saneringsarbetena föranleder. Kontrollplanen ska tas fram gemensamt.
7. Vardera parten står sina egna kostnader med anledning av och vad som föregått detta avtal.
8. I övrigt har kommunen inga ytterligare anspråk gentemot Preem avseende den av Caltex/Texaco bedrivna verksamheten inom de fyra delområdena ovan.

## Förlikningsavtalets giltighet

Detta avtals giltighet förutsätter att kommunstyrelsens beslut att ingå detta avtal genom beslut som vinner laga kraft.

## Tvist

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

---

Detta avtal har upprättats i två exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den \_\_\_\_\_ 2016

Stockholm den \_\_\_\_\_ 2016

NACKA KOMMUN

PREEM AB (publ)

---

---

---



Figur 1: Lokalisering av Telegrafberget i Nacka. Inflikad figur visar depåområde och utlastnings- och verkstadsområde .





NACKA  
KOMMUN

217

MEDDELANDE

I (2)

2016-11-15

M 2016-000169

Helena Fältén  
Exploreringenheten  
Nacka kommun

## Information, tillsynsmyndighetens syn på ansvar Telegrafbergets urlastningsplats, Skarpnäs 2:14 (m.fl.)

Nacka kommuns miljöenhet har, i egenskap av tillsynsmyndighet, tagit emot information om den överenskomna förlikningen mellan Nacka kommun (som fastighetsägare) och Preem (som tidigare verksamhetsutövare för oljelager, urlastningsstation och verkstad vid Skarpnäs 2:14).

Följande förlikning har träffats:

- Tidigare urlastningsområde och vägen (Delområde 1 och 2): Kommunen ansvarar för vidare sanering.
- (Delområde 3): Preem ansvarar för och bekostar sanering ner till MKM (Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning). Kommunen ansvarar för och bekostar ytterligare sanering.
- (Delområde 4): Preem ansvarar för och bekostar sanering ner till MKM. Kommunen ansvarar för och bekostar ytterligare sanering. Kommunen ansvarar för rivning av byggnadens väggar och tak, medan Preem ansvarar för borttagning av byggnadens bottenplattor.

### Bakgrund

Det har gjorts ett flertal utredningar inom området, och själva urlastningsplatsen har även sanerats tidigare. Under 2016 har kompletterande utredningar gjorts, som har sammanställt undersökningar och åtgärder.

### Tillsynsmyndighetens bedömning

Utifrån det underlag som finns idag så bedömer miljöenheten att parterna har resonerat i linje med miljöbalkens ansvarsregler, och att den föreslagna fördelningen gör att en fortsatt fördjupad ansvarsutredning blir överflödig. Om parterna fördelar ansvaret enligt överenskommelsen ovan, så bedömer miljöenheten att det inte är rimligt att tillsynsmyndigheten ställer krav på annan fördelning. Miljöenheten kommer därför inte att fortsätta med den uppstartade ansvarsutredningen angående föroringarna på platsen.

Observera att bedömningen är gjord utifrån förslaget till förlikning och det utredningsmaterial som finns tillgängligt idag. Bedömningen kan behöva omvärderas om förhållandena ändras påtagligt, jämfört med vad vi vet idag. Ett par exempel:

- Om föroringarnas utbredning går utanför delområde 1-4. Eftersom föroringen går utanför delområdena inte täcks av förlikningen, så kan ansvarsutredning behövas.



- Om föröreningarnas omfattning (halt och mängd) är större än vad utredningarna visar och det leder till tvist om förlikningen. Som förlikningsförslaget är formulerat så verkar dock parterna ha avtalat om vem som ska göra vad, även om föröreningens omfattning skulle vara större än väntat.

Tore Liljeqvist  
Miljöinspektör  
Miljöenheten  
08-718 80 00

Kommunstyrelsen

## **Avtal om ändring av detaljplan tillika överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av Sicklaön 37:9, Sicklaön 37:55 och Sickalön 37:17, Danviksstrand**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget avtal om ändring av detaljplan tillika överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av Sicklaön 37:9 och Sickalön 37:17, Danviksstrand Nacka

Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget avtal om ändring av detaljplan tillika överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av Sicklaön 37:55 och Sickalön 37:17, Danviksstrand Nacka

### **Sammanfattning**

Stadsutvecklingsprojektet Allmänna anläggningar Danviksstrand syftar till ett kommunalt övertagande av allmäntillgänglig kajanläggning vid Danviksstrand. I projektet har upprättats ett förslag till avtal med bostadsrättsföreningarna Henriksborg och Hamninloppet om kommande ändring av detaljplan, tillika överenskommelse om fastighetsreglering av den mark som kommer att föreslås planläggas med kommunalt huvudmannaskap. Avtalen reglerar syfte och ambition med den kommande planläggningen samt villkor för överlätelse av berörda delar av Sicklaön 37:9 och Sicklaön 37:55 som idag ägs av bostadsrättsföreningarna.

### **Ärendet**

Nacka kommuns utgångspunkt när Saltsjöqvarn och Danvikstrand omvandlades till bostadsområden var att allmänna anläggningar skulle förvaltas av de boende i områdena genom samfälligheter. Flera samfällighetsföreningar har efter områdenas färdigställande framfört att kommunen bör ta över förvaltningen av vissa anläggningar som är alltför betungande för enskilda föreningar att förvalta när anläggningarna dessutom ska vara tillgängliga för allmänheten.



Nacka kommun genomförde därför en utredning som visade att tekniskt komplicerade anläggningar såsom kajer, industriminnen, vägtunnel m.m. i Saltsjöqvarn, Danvikstrand och Finnbona bör förvaltas av kommunen. Mot den bakgrunden beslutade kommunstyrelsen den 23 april 2012, § 129, att inleda arbetet med att förhandla med de berörda parterna för att ta över förvaltningen av anläggningarna.

För att kunna avgöra vilken status anläggningarna befann sig i genomfördes en teknisk utredning i början av projektet. Den tekniska utredningen fann att kaj och strandskoningar i Danvikstrand var i dåligt skick trots att anläggningarna var färdigställda så sent som 2002. Kaj och strandskoningar står inte emot erosion vilket medför att den gång- och cykelväg som exploaterören JM AB byggde åt kommunen och som färdigställdes 2004 inte håller för den belastning över tid som JM AB och Nacka kommun kom överens om i exploateringsavtalet som slöts mellan parterna i december 2001.

Gång- och cykelvägen är den enda möjliga vägen för räddningstjänsten att nå de delar av fastigheterna som vetter mot Saltsjön. En undermålig gång- och cykelväg innebär således inte bara fara för liv och säkerhet för räddningstjänstens personal utan också för de boende i området. Gång- och cykelvägen reklamerades till JM AB under hösten 2014.

Reklamationen har bestridits av JM AB varpå nästa steg är att Nacka kommun som beställare av anläggningen utför de åtgärder som krävs på bekostnad av JM AB.

I juni 2016 antog kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott förslag till utbyggnadspromemoria avseende utförande av renovering och förstärkning av strandskonungen vid Danviksstrand, vilken även tillstyrktes av natur- och trafiknämnden.

Som ett led i genomförandet av renoveringsarbetena och övertagandet av drift och underhållsansvar för strandskoning och kaj har bifogat förslag till avtal upprättats med bostadsrättsföreningarna Henriksborg och Hamninloppet avseende fastighetsreglering av de markområden belägna inom föreningarnas fastigheter Sickalön 37:9 och Sicklaön 37:55 som avses planläggas som allmän platsmark.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Kommunen åtar sig i förhållande till bostadsrättsföreningarna att stå samtliga kostnader för renovering och förstärkning av strandskoning, kostnad för detaljplaneändring och fastighetsreglering. Bostadsrättsföreningarna överläter berört markområde utan ersättning till kommunen. Kommunen kommer att begära ersättning för kostnader för renovering av strandskoning från JM AB.

## **Konsekvenser för barn**

Renoveringen av strandskonungen och övertagandet av huvudmannaskapet för kajområdet innebär ett ökat ansvarstagande från kommunens sida för att långsiktigt säkra anläggningarnas trygghet och säkerhet för barn och vuxna.



## Bilagor

1. Avtal om ändring av detaljplan tillika överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av Sicklaön 37:9 och Sickalön 37:17, Danviksstrand Nacka
  - Bilaga 1 Detaljplaneområdet
  - Bilaga 2 Område som ska fastighetsregleras
2. Avtal om ändring av detaljplan tillika överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av Sicklaön 37:55 och Sickalön 37:17, Danviksstrand Nacka
  - Bilaga 1 Detaljplaneområdet
  - Bilaga 2 Område som ska fastighetsregleras

Christina Gerremo  
Bitr. exploateringschef  
Exploateringenheten

Lena Hall  
Projektledare, konsult  
Exploateringenheten

**Avtal om ändring av detaljplan  
tillika  
överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av  
Sicklaön 37:9 och Sicklaön 37:17, Danviksstrand Nacka**

**§ 1 Parter**

Nacka kommun, nedan kallad kommunen, lagfaren ägare till Sicklaön 37:17

och

BRF Henriksborg 716460-2828, lagfaren ägare till Sicklaön 37:9

upprättar följande Avtal om ändring av detaljplan tillika överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av Sicklaön 37:9 till Sicklaön 37:17, Danviksstrand Nacka.

**§ 2 Bakgrund**

Vid garantibesiktning av gång och cykelväg uppförd av JM AB i samband med byggnation av bostäder mm inom detaljplan DP 280 för Danviks Strand avseende del av Sicklaön 37:9 och 37:13 mfl, KFKS 94-15 214, har framkommit brister i utförandet av strandskoning och kajanläggning. Kommunen har reklamerat utförandet gentemot JM AB. JM AB har emottagit reklamationen varvid kommunen fattat beslut om att utföra renovering av strandskonungen på bolagets bekostnad då bristerna är av sådan art att de behöver åtgärdas för att säkerställa människors liv och hälsa. Då anläggningarna idag ägs och formellt förvaltas av Danvikstrand samfällighetsförening har diskussioner inletts mellan kommunen och samfällighetsföreningen om utförande av de nödvändiga åtgärderna samt att ändra gällande detaljplan för att möjliggöra ett övertagande av huvudmannaskap och driftansvar för strandskoning, brygga/kaj med belysning från samfällighetsföreningen till kommunen. Ett övertagande av anläggningarna och omvandling av huvudmannaskapet för berört område till allmänt medför också att mark inom berörda fastigheter, Sicklaön 37:9, 37:55 och 37:56, ska överföras till allmän platsmark. Detta avtal syftar till att reglera överenskommelse om fastighetsreglering mellan Sicklaön 37:9 och Sicklaön 37:17 mellan parterna.

**§ 3 Villkor**

Parterna förutsätter

Att      BRF Henriksborg före den 31 december 2016 godkänner detta avtal genom stämmobeslut.

Om denna förutsättning inte uppfylls förfaller avtalet om någon av parterna skriftligen påfordrar hävning av avtalet.

Kommunen har ej någon skyldighet att anta föreslagen detaljplan om förutsättningar saknas. Någon skadeståndsskyldighet ska ej utgå för någondera parten om detaljplaneändring inte går att anta i enlighet med förslag i detta avtal.

#### **§ 4 Planändring**

Kaj, brygga, strandskoning och gc-väg inom Danviksstrand är i gällande detaljplan planlagda inom kvartersmark för bostadsändamål. För att kommunen ska kunna överta drift- och underhållsansvar för dessa anläggningar behöver en planändring göras som planlägger dessa anläggningar på allmän platsmark. Kommunen svarar för och bekostar denna planändring. I bilaga 1 redovisas preliminär avgränsning av det område som ska planläggas som allmän platsmark med röda streckade linjer.

Med blå streckade linjer redovisas område som avses planläggas som vattenområde avsett för brygganläggning som ska kopplas till Danvikstrand samfällighetsförening. Brf Henriksborg är elägande fastighet i Danvikstrand samfällighetsförening. Danvikstrand samfällighetsförening ansöker om bildande av gemensamhetsanläggning för ändamålet och bekostar sådan förrättning när detaljplanen vunnit laga kraft.

Bostadsrättsföreningen åtar sig genom detta avtal att medverka till planändringen och dess genomförande.

#### **§ 5 Överenskommelse om fastighetsreglering**

I bilaga 2 med röd streckad linje markerat delområde av Sicklaön 37:9 ska överföras till Sicklaön 37:17 genom fastighetsreglering. Regleringen ska ske med de anpassningar av gränser som beslutas av Lantmäterimyndigheten i samband med fastighetsreglering.

#### **§ 6 Fördelning av kostnader**

Kommunen står kostnader för

- Detaljplaneändring
- Fastighetsreglering

#### **§ 7 Ersättning**

Ingen ersättning ska utgå för de överlåtna markområdet då kommunen bekostar detaljplaneändring och fastighetsreglering.

#### **§ 8 Tvist**

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

#### **§ 9 Ändringar och tillägg**

Ändringar och tillägg till detta avtal ska för att vara gällande upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

**§ 10 Överlåtelse**

Detta avtal får inte överlätas utan kommunens skriftliga medgivande.

**Bilagor:**

Bilaga 1 Detaljplaneområdet

Bilaga 2 Område som ska fastighetsregleras

---

**För Nacka kommun, Sicklaön 37:17**

Nacka den .....

Nacka den .....

.....

.....

**För BRF Henriksborg, Sicklaön 37:9**

Nacka den .....

Nacka den .....

.....

.....

KAI

ga 1  
markytar

12.1

225

är inom området som ska föras till Sickan 37:17,  
as av kommande detaljplaneändring med tilltag av vattenområde

Vattenområde som  
avses  
detaljplanläggas

✗ STH-bänkar (måta ut)

ga 1

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN  
i Nacka kommun  
Inkom. 2005-04-18  
Dnr. 2001/10

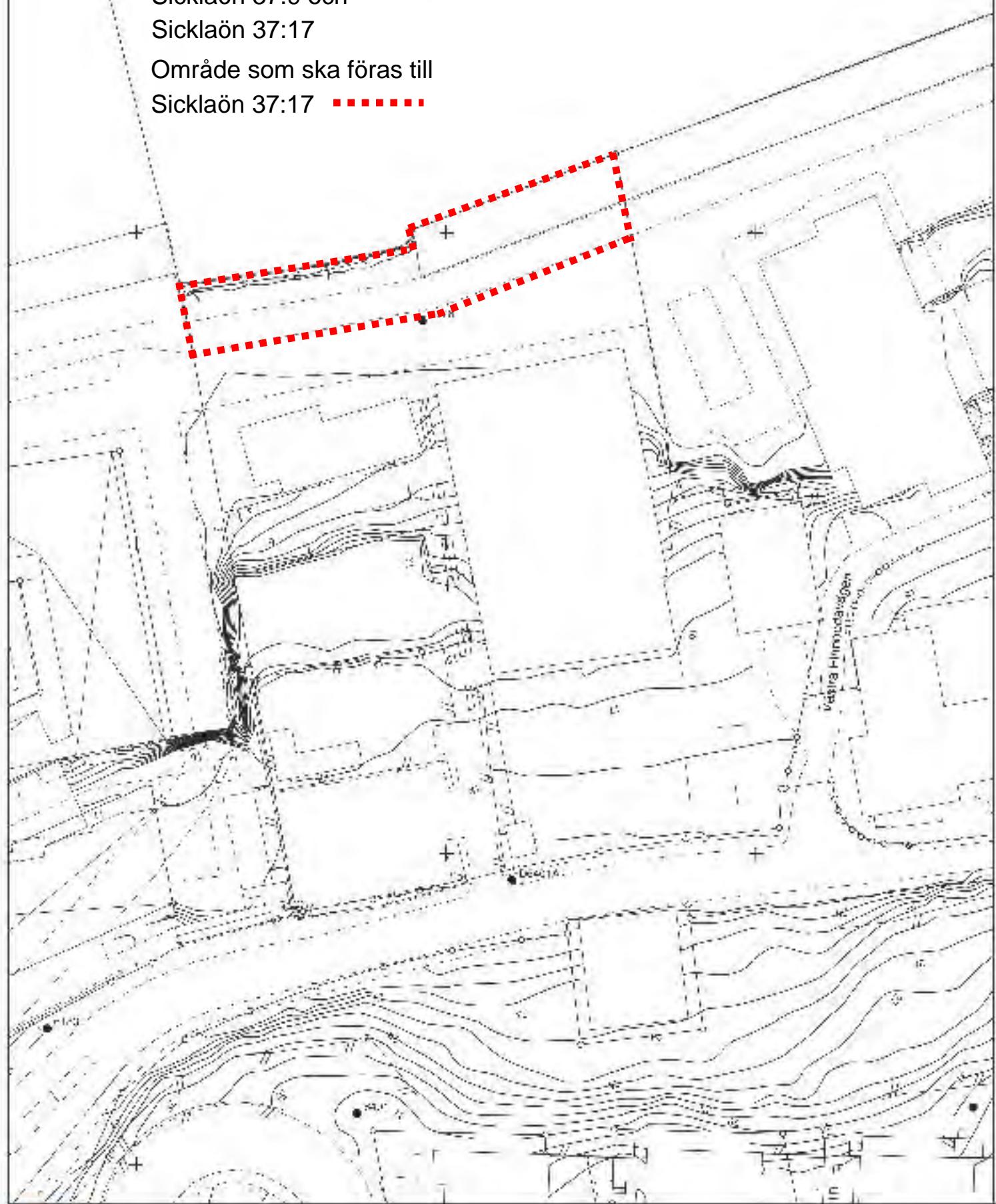
**MARTEK**  
Markprojektering AB  
Kungsholms Kyrkbacken 2, 112 24 Stockholm  
Tel 08-651 86 10 Fax 08-651 81 03  
DA CINNOBER ARBTEKTER 08-442 58 40  
DK INNUT JÖNSSON INC AB 08-35 26 25  
DE SCC SCANDIACONSULT 08-615 60 00  
DV NC AB 08-447 41 50  
M MARTEK MARKPROJ. 08-651 86 10  
OL

DANVIKS STRAND  
NACKA  
MARKPLAN HUS 1, 2, 3, 4 OCH 5  
A3 1800  
SKALA A1 1:400  
M 101

MARKTEK  
Markprojektering AB  
Kungsholms Kyrkbacken 2, 112 24 Stockholm  
Tel 08-651 86 10 Fax 08-651 81 03  
DA CINNOBER ARBTEKTER 08-442 58 40  
DK INNUT JÖNSSON INC AB 08-35 26 25  
DE SCC SCANDIACONSULT 08-615 60 00  
DV NC AB 08-447 41 50  
M MARTEK MARKPROJ. 08-651 86 10  
OL

DANVIKS STRAND  
NACKA  
MARKPLAN HUS 1, 2, 3, 4 OCH 5  
A3 1800  
SKALA A1 1:400  
M 101

Bilaga 2  
+ Överenskommelse  
om fastighetsreglering  
Sicklaön 37:9 och  
Sicklaön 37:17  
Område som ska föras till  
Sicklaön 37:17 -----



**Avtal om ändring av detaljplan  
tillika  
överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av  
Sicklaön 37:55 och Sicklaön 37:17, Danviksstrand Nacka**

**§ 1 Parter**

Nacka kommun, nedan kallad kommunen, lagfaren ägare till Sicklaön 37:17

och

BRF Hamninloppet 769609-5616, lagfaren ägare till Sicklaön 37:55

upprättar följande Avtal om ändring av detaljplan tillika överenskommelse om fastighetsreglering avseende del av Sicklaön 37:55 och Sicklaön 37:17, Danviksstrand Nacka.

**§ 2 Bakgrund**

Vid garantibesiktning av gång och cykelväg uppförd av JM AB i samband med byggnation av bostäder mm inom detaljplan DP 280 för Danviks Strand avseende del av Sicklaön 37:9 och 37:13 mfl, KFKS 94-15 214, har framkommit brister i utförandet av strandskoning och kajanläggning. Kommunen har reklamerat utförandet gentemot JM AB. JM AB har emottagit reklamationen varvid kommunen fattat beslut om att utföra renovering av strandskonungen på bolagets bekostnad då bristerna är av sådan art att de behöver åtgärdas för att säkerställa människors liv och hälsa. Då anläggningarna idag ägs och formellt förvaltas av Danvikstrand samfällighetsförening har diskussioner inletts mellan kommunen och samfällighetsföreningen om utförande av de nödvändiga åtgärderna samt att ändra gällande detaljplan för att möjliggöra ett övertagande av huvudmannaskap och driftansvar för strandskoning, brygga/kaj med belysning från samfällighetsföreningen till kommunen. Ett övertagande av anläggningarna och omvandling av huvudmannaskapet för berört område till allmänt medför också att mark inom berörda fastigheter, Sicklaön 37:9, och 37:55, ska överföras till allmän platsmark. Detta avtal syftar till att reglera överenskommelse detaljplaneändring samt fastighetsreglering från Sicklaön 37:55 till Sicklaön 37:17.

**§ 3 Villkor**

Parterna förutsätter

Att      BRF Hamninloppet före den 31 december 2016 godkänner detta avtal genom stämmobeslut.

Om denna förutsättning inte uppfylls förfaller avtalet om någon av parterna skriftligen påfordrar hävning av avtalet.

Kommunen har ej någon skyldighet att anta föreslagen detaljplan om förutsättningar saknas. Någon skadeståndsskyldighet ska ej utgå för någondera parten om detaljplaneändring inte går att anta i enlighet med förslag i detta avtal.

#### **§ 4 Planändring**

Kaj, brygga, strandskoning och gc-väg inom Danviksstrand är i gällande detaljplan planlagda inom kvartersmark för bostadsändamål. För att kommunen ska kunna överta drift- och underhållsansvar för dessa anläggningar behöver en planändring göras som planlägger dessa anläggningar på allmän platsmark. Kommunen svarar för och bekostar denna planändring. I bilaga 1 redovisas preliminär avgränsning av det område som ska planläggas som allmän platsmark med röda streckade linjer.

Med blå streckade linjer redovisas område som avses planläggas som vattenområde avsett för brygganläggning som ska kopplas till Danvikstrand samfällighetsförening. Brf Hamninloppet är delägande fastighet i Danvikstrand samfällighetsförening. Danvikstrand samfällighetsförening ansöker om bildande av gemensamhetsanläggning för ändamålet och bekostar sådan förrättning när detaljplanen vunnit laga kraft.

Bostadsrättsföreningen åtar sig genom detta avtal att medverka till planändringen och dess genomförande.

#### **§ 5 Överenskommelse om fastighetsreglering**

I bilaga 2 med röd streckad linje markerade delområde av Sicklaön 37:55 ska överföras till Sicklaön 37:17 genom fastighetsreglering. Regleringen ska ske med de anpassningar av gränser som beslutas av Lantmäterimyndigheten i samband med fastighetsreglering.

#### **§ 6 Fördelning av kostnader**

Kommunen står kostnader för

- Detaljplaneändring
- Fastighetsreglering

#### **§ 7 Ersättning**

Ingen ersättning ska utgå för de övertagna markområdena då kommunen bekostar detaljplaneändring och fastighetsreglering.

#### **§ 8 Tvist**

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

#### **§ 9 Ändringar och tillägg**

Ändringar och tillägg till detta avtal ska för att vara gällande upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

**§ 10 Överlåtelse**

Detta avtal får inte överlätas utan kommunens skriftliga medgivande.

**Bilagor:**

Bilaga 1 Detaljplaneområdet

Bilaga 2 Område som ska fastighetsregleras från Sicklaön 37:55

---

**För Nacka kommun, Sicklaön 37:17**

Nacka den .....

Nacka den .....

.....

.....

**För BRF Hamninloppet, Sicklaön 37:55**

Nacka den .....

Nacka den .....

.....

.....

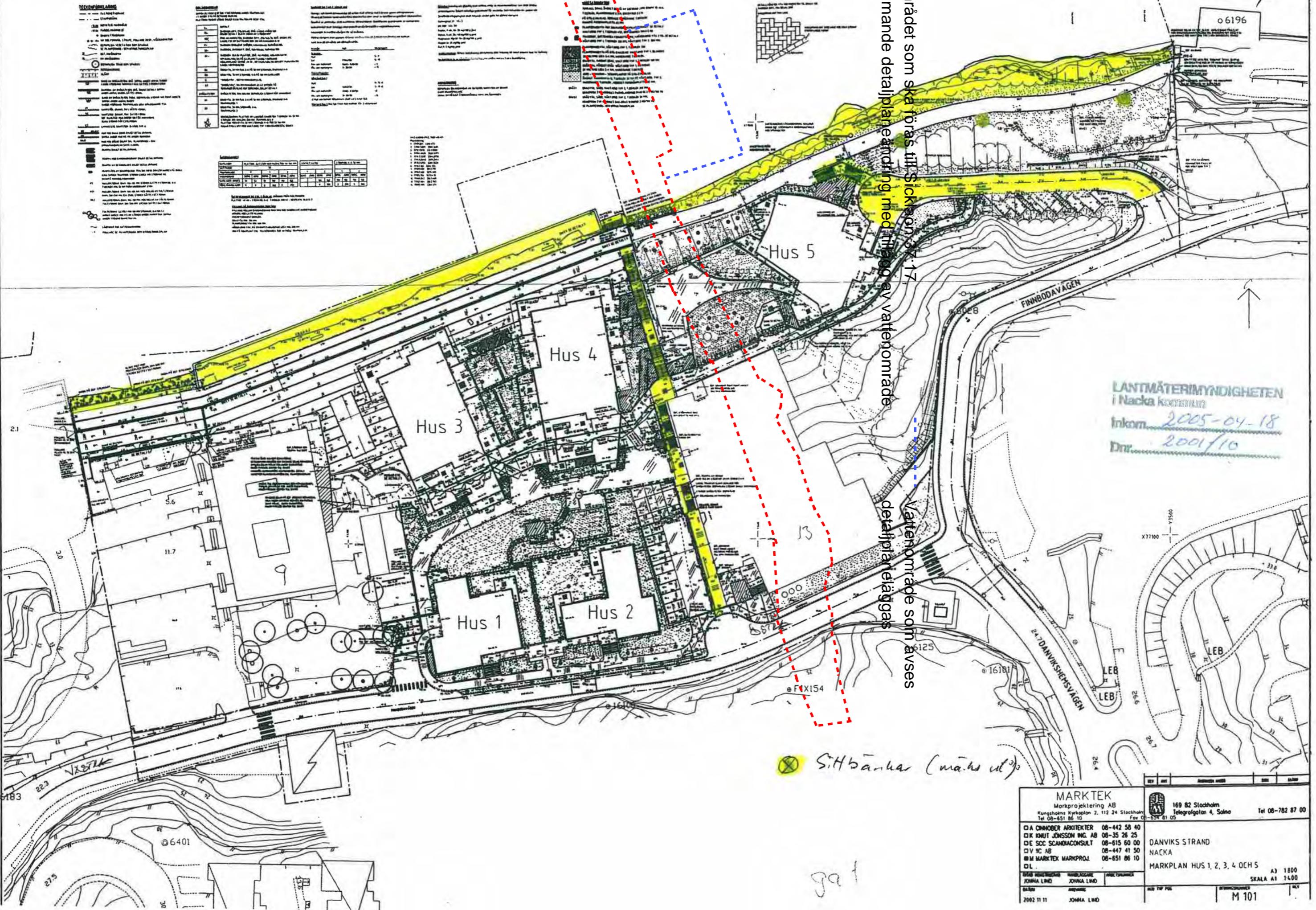
KAI  
ga 1  
markytar  
12.1

230

är inom området som ska föras till Sickan 37:17,  
as av kommande detaljplaneändring med tilltag av vattenområde

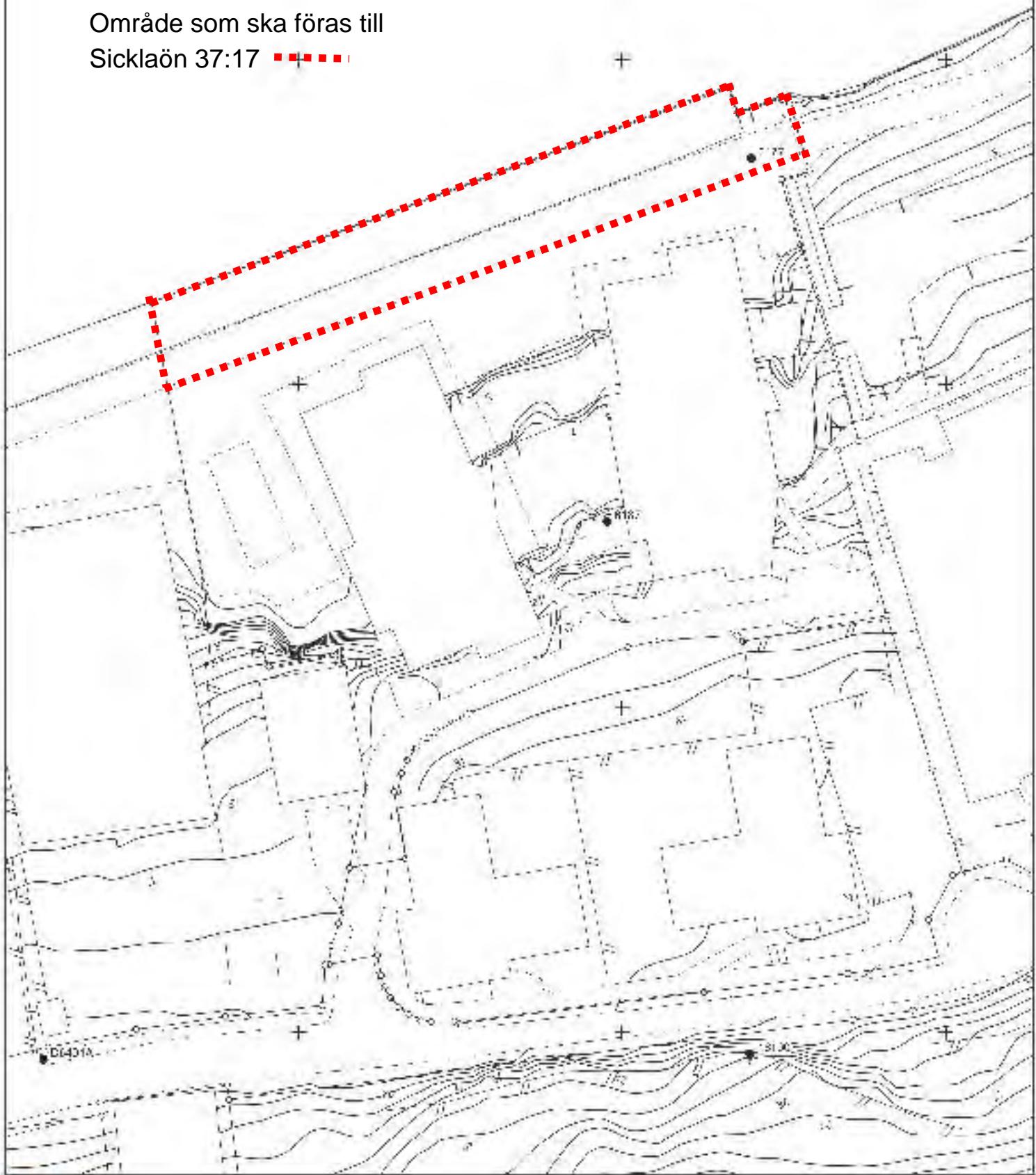
Vattenområde som  
avses  
detaljplanläggas

✗ STH-bänkar (måta ut)



Bilaga 2  
Överenskommelse  
om fastighetsreglering  
Sicklaön 37:55 och  
Sicklaön 37:17

Område som ska föras till  
Sicklaön 37:17 



Kommunstyrelsen

## **Avtal om ändring av detaljplan och övertagande av del av gemensamhetsanläggning Sicklaön ga:59, Danviksstrand, tillika överenskommelse om omprövningsförrättningsförslag**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget avtal om ändring av detaljplan och övertagande av del av gemensamhetsanläggning Sicklaön ga:59, Danviksstrand Nacka tillika överenskommelse om omprövningsförrättningsförslag.

### **Sammanfattning**

Stadsutvecklingsprojektet Allmänna anläggningar Danviksstrand syftar till ett kommunalt övertagande av allmäntillgänglig kajanläggning vid Danviksstrand. I projektet har upprättats ett förslag till avtal med Danvikstrand samfällighetsförening om kommande ändring av detaljplan, tillika överenskommelse om fastighetsreglering av den mark som kommer att föreslås planläggas med kommunalt huvudmannaskap. Det föreslagna avtalet reglerar syfte och ambition med den kommande planläggningen samt villkor för överlätelse av berörda delar av Sicklaön ga:59 som idag ägs och förvaltas av samfällighetsföreningen.

### **Ärendet**

Nacka kommuns utgångspunkt när Saltsjöqvarn och Danvikstrand omvandlades till bostadsområden var att allmänna anläggningar skulle förvaltas av de boende i områdena genom samfälligheter. Flera samfällighetsföreningar har efter områdenas färdigställande framfört att kommunen bör ta över förvaltningen av vissa anläggningar som är alltför betungande för enskilda föreningar att förvalta när anläggningarna dessutom ska vara tillgängliga för allmänheten.

Nacka kommun genomförde därför en utredning som visade att tekniskt komplicerade anläggningar såsom kajer, industriminnen, vägtunnel, m.m. i Saltsjöqvarn, Danvikstrand och Finnbona bör förvaltas av kommunen. Mot den bakgrundens beslutade kommunstyrelsen den 23 april 2012, § 129, att inleda arbetet med att förhandla med de berörda parterna för att ta över förvaltningen av anläggningarna.



För att kunna avgöra vilken status anläggningarna befann sig i genomfördes en teknisk utredning i början av projektet. Den tekniska utredningen fann att kaj och strandskoningar i Danvikstrand var i dåligt skick trots att anläggningarna var färdigställda så sent som 2002. Kaj och strandskoningar står inte emot erosion vilket medför att den gång- och cykelväg som exploateraren JM AB byggde åt kommunen och som färdigställdes 2004 inte håller för den belastning över tid som JM AB och Nacka kommun kom överens om i exploateringsavtalet som slöts mellan parterna i december 2001.

Gång- och cykelvägen är den enda möjliga vägen för räddningstjänsten att nå de delar av fastigheterna som vetter mot Saltsjön. En undermålig gång- och cykelväg innehåller således inte bara fara för liv och säkerhet för räddningstjänstens personal utan också för de boende i området. Gång- och cykelvägen reklamerades till JM AB under hösten 2014.

Reklamationen har bestridits av JM AB varpå nästa steg är att Nacka kommun som beställare av anläggningen utför de åtgärder som krävs på bekostnad av JM AB.

I juni 2016 antog kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott förslag till utbyggnadspromemoria avseende utförande av renovering och förstärkning av strandskoningen vid Danviksstrand, vilken även tillstyrktes av natur- och trafiknämnden.

Som ett led i genomförandet av renoveringsarbetena och övertagandet av drift och underhållsansvar för strandskoning och kaj har bifogat förslag till avtal upprättats med Danvikstrand Samfällighetsförening om att kommunen övertar delar av anläggningarna inom gemensamhetsanläggningen Sickalön ga:59 omfattande kaj, brygga med sittbänkar, belysning och markområden. I avtalsförslaget har även överenskommits om att ändra gällande detaljplan och hur kostnadsfördelning för kommande åtgärder ska göras.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Kommunen åtar sig i förhållande till samfällighetsföreningen att stå samtliga kostnader för renovering och förstärkning av strandskoning, kostnad för detaljplaneändring och omprövningsförrättningsavgifter för gemensamhetsanläggningen. Danvikstrand samfällighetsförening överläter berörda anläggningar och rätten till det upplåtna markområdet utan ersättning till kommunen. Kommunen kommer att begära ersättning för kostnader för renovering av strandskoning från JM AB.

## **Konsekvenser för barn**

Renoveringen av strandskoningen och övertagandet av huvudmannaskapet för kajområdet innebär ett ökat ansvarstagande från kommunens sida för att långsiktigt säkra anläggningarnas trygghet och säkerhet för barn och vuxna.



## Bilagor

1. Avtal om ändring av detaljplan och övertagande av del av gemensamhetsanläggning Sicklaön ga:59, Danviksstrand Nacka tillika överenskommelse om omprövningsförrättnings
  - Bilaga 1 Detaljplaneområdet, anläggningar som ska övertas
  - Bilaga 2 Belysningsanläggning som ska övertas

Christina Gerremo  
Bitr. exploateringschef  
Exploateringenheten

Lena Hall  
Projektledare, konsult  
Exploateringenheten

**Avtal om ändring av detaljplan och övertagande av del av  
gemensamhetsanläggning  
Sicklaön ga:59, Danviksstrand Nacka  
tillika överenskommelse om omprövningsförrättnings**

**§ 1 Parter**

Nacka kommun, nedan kallad kommunen,

och

Danvikstrand samfällighetsförening (717908-1596), ägare till Sicklaön ga:59, nedan kallad samfällighetsföreningen

upprättar följande Avtal om ändring av detaljplan och övertagande av del av gemensamhetsanläggning Sicklaön ga:59, Danviksstrand Nacka tillika överenskommelse om omprövningsförrättnings, omfattande strandskoning, brygga/kaj med bänkar och belysning, samt markytor.

**§ 2 Bakgrund**

Vid garantibesiktning av gång och cykelväg uppförd av JM AB i samband med byggnation av bostäder mm inom detaljplan DP 280 för Danviks Strand avseende del av Sicklaön 37:9 och 37:13 mfl, KFKS 94-15 214, har framkommit brister i utförandet av strandskoning och kajanläggning. Kommunen har reklamerat utförandet gentemot JM AB. JM AB har emotsatt sig reklamationen varvid kommunen fattat beslut om att utföra renovering av strandskonungen på bolagets bekostnad då bristerna är av sådan art att de behöver åtgärdas för att säkerställa människors liv och hälsa. Då anläggningarna idag ägs och formellt förvaltas av Danvikstrand samfällighetsförening har diskussioner inletts mellan kommunen och samfällighetsföreningen om utförande av de nödvändiga åtgärderna samt att ändra gällande detaljplan för att möjliggöra ett övertagande av huvudmannaskap och driftansvar för strandskoning, brygga/kaj med belysning från samfällighetsföreningen till kommunen. Ett övertagande av anläggningarna och omvandling av huvudmannaskapet för berört område till allmänt medför också att mark inom berörda fastigheter, Sicklaön 37:9, 37:55 och 37:56, ska överföras till allmän platsmark. Detta avtal syftar till att reglera frågeställningar rörande detaljplaneändring och övertagande av del av gemensamhetsanläggningen Sicklaön ga:59 mellan parterna.

### **§ 3 Villkor**

Parterna förutsätter

- Att Gemensamhetsanläggningens juridiska person är Samfällighetsföreningens styrelse.
- Att Danvikstrands samfällighetsförening före den 31 december 2016 godkänner detta avtal genom stämmobeslut.

Om någon av dessa förutsättningar inte uppfylls förfaller avtalet om någon av parterna skriftligen påfordrar hävning av avtalet.

Kommunen har ej någon skyldighet att anta föreslagen detaljplan om förutsättningar saknas. Någon skadeståndsskyldighet ska ej utgå för någondera part om detaljplaneändring inte går att anta i enlighet med förslag i detta avtal.

### **§ 4 Planändring**

Kaj, brygga, strandskoning och gc-väg inom Danviksstrand är i gällande detaljplan planlagda inom kvartersmark för bostadsändamål. För att kommunen ska kunna överta drift- och underhållsansvar för dessa anläggningar behöver en planändring göras som planlägger dessa anläggningar på allmän platsmark. Kommunen svarar för och bekostar denna planändring. I bilaga 1 redovisas preliminär avgränsning av det område som ska planläggas som allmän platsmark med röda streckade linjer.

Med blå streckade linjer redovisas område som avses planläggas som vattenområde avsett för brygganläggning som ska kopplas till Danvikstrand samfällighetsförening. Danvikstrand samfällighetsförening ansöker om bildande av gemensamhetsanläggning för ändamålet och bekostar sådan förättning när detaljplanen vunnit laga kraft.

Samfällighetsföreningen åtar sig genom detta avtal att medverka till planändringen och dess genomförande.

### **§ 5 Övertagande av anläggning och talerätt**

Parterna är överens om att genom tecknande av denna överenskommelse övertar kommunen ägande, drift och underhållsansvar för strandskoning, kaj, bryggor, och belysningsanläggning inom i bilaga 1 och bilaga 2 markerat område. Kommunen övertar även samfällighetsföreningens rätt att föra talan gentemot JM AB avseende garantiåtaganden för berörda gemensamhetsanläggningar och ta del av ersättning för åtgärdande av brister i anläggningarna.

### **§ 6 Omprövningsförrättnings**

Kommunen kommer att ansöka om omprövning av gemensamhetsanläggning i enlighet med Anläggningsslagen (SFS 1973:1149), för att lyfta ur följande anläggningar enligt förrättningsnr 0182K-2005/87, del av Sickalön ga:59

- i bilaga 1 upplåtna markerade markytor
- brygga med sittbänkar enligt bilaga 1 och belysning bilaga 2, inkluderande kajkonstruktion och strandskoning.

## **§ 7 Fördelning av kostnader**

Kommunen står kostnader för

- Detaljplaneändring
- Omprövningsförrättningsavgift
- Övertagande av el-abonnemang för belysningsanläggning
- Process rörande garantiåtaganden gentemot JM AB

## **§ 8 Ersättning**

Ingen ersättning ska utgå för de övertagna anläggningarna till samfällighetsföreningen då kommunen bekostar planläggning, omprövningsförrättningsavgift och hantering av process kring garantiåtaganden gentemot JM AB.

## **§ 9 Tvist**

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

## **§ 10 Ändringar och tillägg**

Ändringar och tillägg till detta avtal ska för att vara gällande upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

## **§12 Överlåtelse**

Detta avtal får inte överlätas utan kommunens skriftliga medgivande.

### **Bilagor:**

Bilaga 1 Detaljplaneområdet, område som ska fastighetsregleras

Bilaga 2 Belysningsanläggning som ska övertas

För **Nacka kommun och Sicklaön 37:17**

Nacka den .....

.....

.....

Nacka den .....

.....

.....

För **Danvikstrand samfällighetsförening och Sicklaön ga:59**

Nacka den .....

.....

Nacka den .....

.....

KAI

ga 1  
markytar

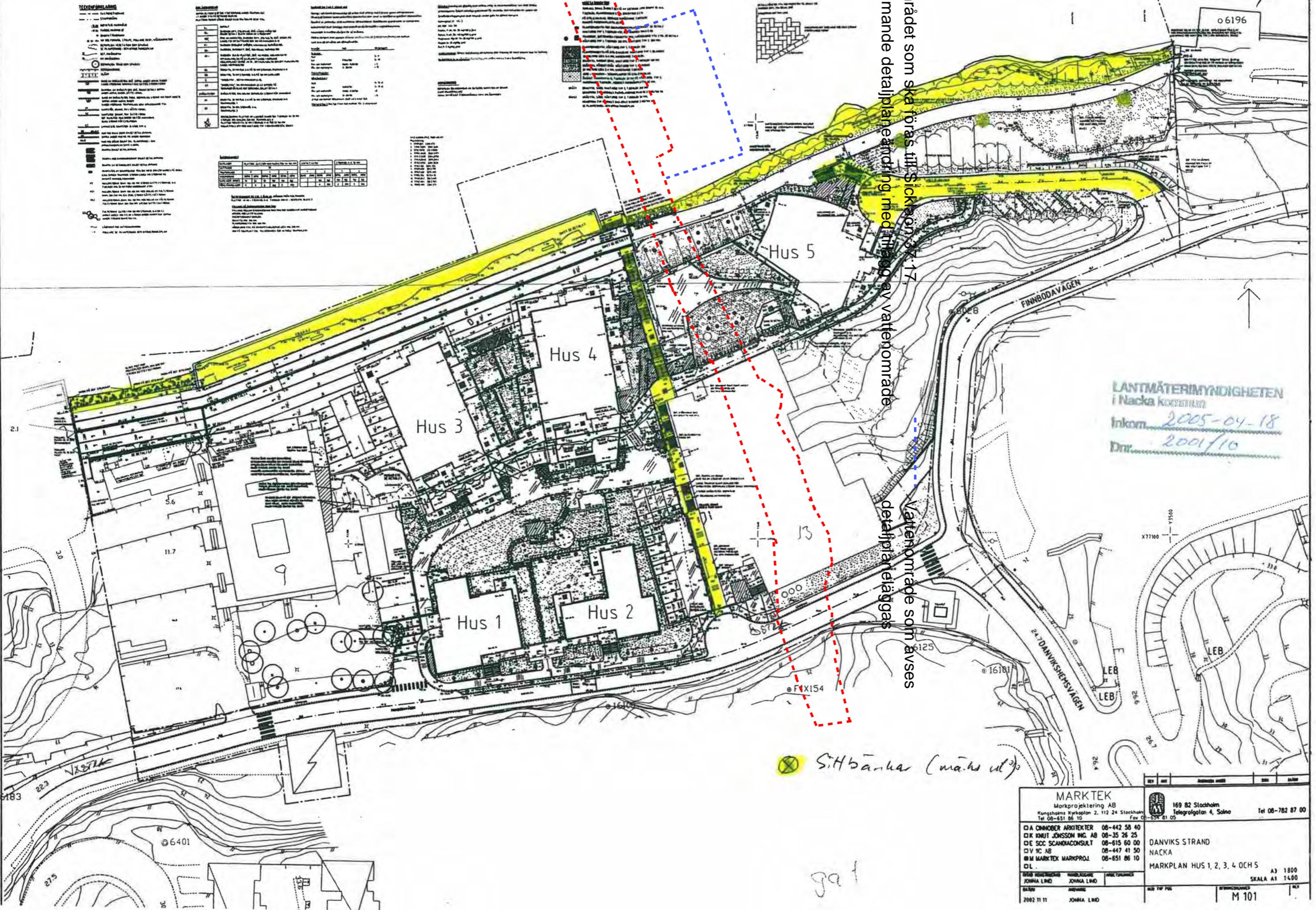
12.1

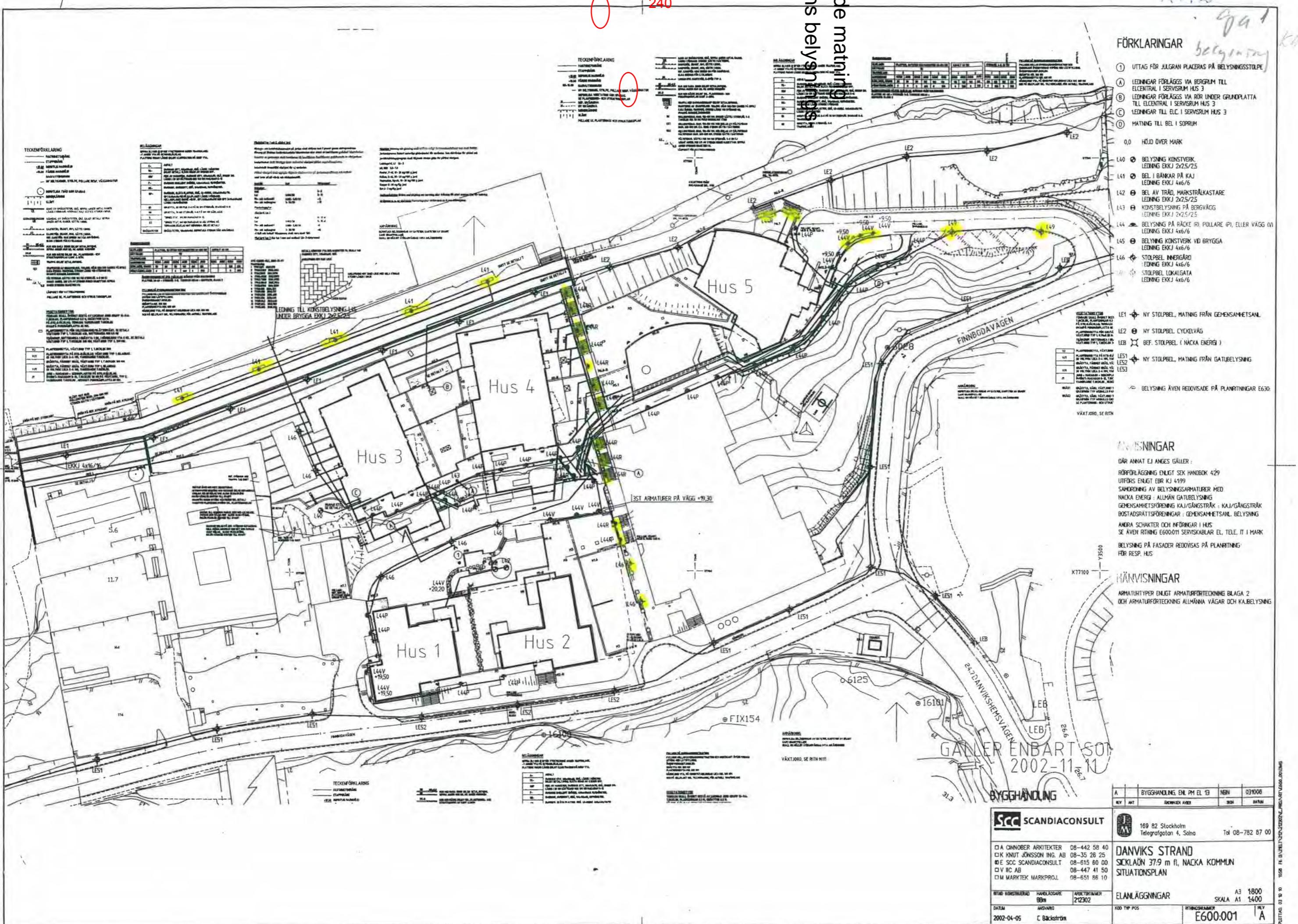
239

är inom området som ska föras till Sickan 37:17,  
as av kommande detaljplaneändring med tilltag av vattenområde

detaljplanläggas

✗ STH-bänkar (måta ut)





Kommunstyrelsen

## Projektavslut för planprogram Verksamhetsområde Kil

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen godkänner slutrapporten för stadsbyggnadsprojekt 9425, planprogram för Verksamhetsområde Kil. Informationen i ärendet lämnas för kännedom till miljö- och stadsbyggnadsnämnden och natur- och trafiknämnden.

Samtliga utgifter för projektet överförs till stadsbyggnadsprojekt, 9439 Kils verksamhetsområde, som svarar för ny detaljplan och genomförande av Kils verksamhetsområde.

### Sammanfattning

Ett planprogram för Verksamhetsområde Kil har tagits fram och stadsbyggnadsprojektet för planprogrammet kan avslutas. Programområdet är beläget i Östra Boo invid väg 222 (Värmdöleden) och ingår i både Nacka och Värmdö kommuner. Programmet är ett samarbetsprojekt med Värmdö kommun. Inom området föreslås verksamhetsområden för småindustri, infartsparkeringar, kommunal kretsloppcentral, bussdepå och utökade möjligheter för kollektivtrafik och ombyggnad av befintlig trafikanläggning.

Projektets netto är minus tre miljoner kronor.

### Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade i september 2012 om framtagande av ett planprogram i östra Boo kring Kil och södra Insjön invid väg 222 (Värmdöleden). Upprättandet av programmet är ett samarbetsprojekt mellan Nacka och Värmdö kommuner då programområdet är beläget i båda kommunerna. I arbetet med programmet skulle möjligheterna för markanvändningen inom området utredas och undersökas och lokalisering av verksamhetsområden för småindustrier, bussdepå, en större kommunal kretsloppcentral, infartsparkeringar, vindkraftverk och biogasanläggning föreslås. Programmet skulle efter antagande ligga till grund och ge vägledning inför kommande beslut om fortsatt detaljplaneläggning och genomförande av området.



Planprogram för Verksamhetsområde Kil antogs av kommunstyrelsen den 26 oktober 2015, § 261. I programmet föreslås lokalisering av verksamhetsområden för småindustrier, bussdepå, infartsparkeringar, kommunal kretsloppscentral, utökade möjligheter för kollektivtrafik och ombyggnad av vissa befintliga trafikanläggningar. Biogasanläggning och vindkraftverk ingår inte i programområdet eftersom de inverkar negativt på området i stort på grund av säkerhetsavstånd, buller, lukt, ringa efterfrågan från marknaden och svårt att få ekonomisk bärighet på anläggningar i möjlig storlek inom området.

Projektet har tillsammans med markägare, sakägare, Värmdö kommun och Trafikverket upprättat planprogrammet. Eftersom kommunen inte äger någon mark inom området har stora ansträngningar lagts ned på att få alla parter, framförallt markägarna, att acceptera programmet, vilket de har gjort.

Under samrådet inkom många synpunkter där framförallt länsstyrelsen noga underströk att dagvattenfrågan måste utredas ytterligare i kommande detaljplaneprocess. Föroreningar spås öka inom området och nå närliggande och känsliga recipenter såsom Insjön och Baggensfjärden som absolut inte får påverkas negativt.

## Projektet

Stadsbyggnadsprojekt 9425, planprogram för Verksamhetsområde Kil är nu klart att avslutas. En slutrapport har upprättats, se bilaga 2.

## Aktiveringar och avskrivningar

- I stadsbyggnadsprojektet har enbart upprättats ett planprogram som har antagits.
- Samtliga kostnader för stadsbyggnadsprojektet, tre miljoner kronor, överförs till stadsbyggnadsprojekt, 9439 Kils Verksamhetsområde.

Övriga detaljer framgår av slutrapporten.

## Bilagor

1: Årendeöversikt, karta

2: Slutrapport för planprogram Verksamhetsområde Kil 9425

Ulf Crichton  
Exploateringschef  
Exploateringenheten

Fredrik Bengtsson  
Projektledare  
Exploateringenheten

## SLUTRAPPORT

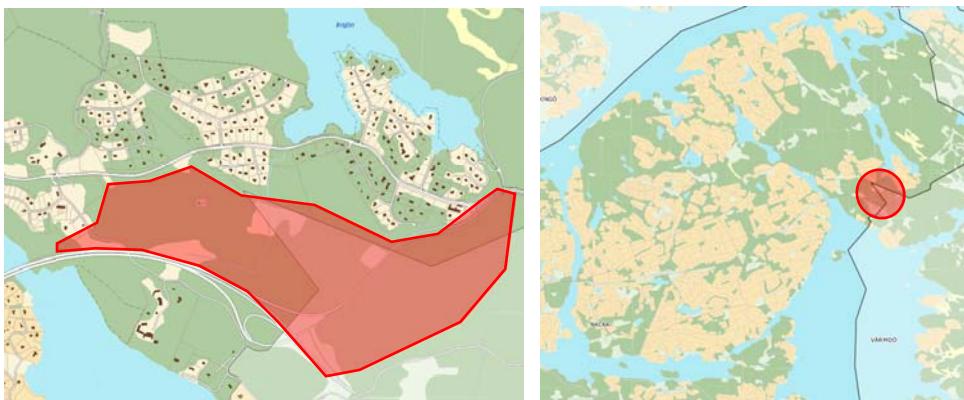
---

# **Projektavslut för stadsbyggnadsprojekt 9425, planprogram för Verksamhetsområde Kil**

2016-11-05  
Fredrik Bengtsson  
KFKS 2012/219-214

## Sammanfattning

Programområdet är beläget i östra Boo vid kommungränsen mot Värmdö och ingår i båda kommunerna. Området omsluts av väg 222 (Värmdöleden) i söder, Graningevägen i öster och en kraftledning i norr.



Planprogrammet för Verksamhetsområde Kil antogs den 20 oktober 2015 av kommunstyrelsen och innehåller bland annat verksamhetsområde för småindustrier, infartsparkering, kommunal kretsloppscentral, bussdepå, utökade möjligheter för kollektivtrafik och utbyggnad av befintlig trafikanläggning. Biogasanläggning och vindkraftverk finns i dagsläget inte med inom området. Upprättandet av planprogrammet är ett samarbetssprojekt mellan Nacka och Värmdö kommuner då området är beläget i båda kommunerna vilket också innebär att kommungränsen föreslås justeras.

Markägare, sakägare och kommande exploater och brukare har varit delaktiga i processen med att upprätta programmet.

Två kommuner som samarbetar öppnar upp för nya och intressanta lösningar där anläggningar och infrastruktur kan inhysas i båda kommunerna. Arbeten, risker och kostnader kan fördelas på två beställare. Projektarbetet behöver initialt planeras noggrant om det finns två intressenter med ibland olika agendor.

Projektet bekostas gemensamt av båda kommunerna. Projektkostnaderna har ökat gentemot ursprunglig budget med 2 miljoner kronor. Ökningen beror på flera tillkommande större utredningar och inventeringar som inte ingick från början. Flera tunga synpunkter under samrådet medförde att programmet behövde arbetas om och justeras. Många olika intressenter från olika kommuner, myndigheter och markägare med olika agendor har behövt komma överens.

Kommunen äger ingen mark inom området och har inga intäkter eller inkomster från planprogrammet. Samtliga kostnaderna från projektet för Nacka kommun, 3 miljoner kronor, överförs till stadsbyggnadsprojekt, Kil Verksamhetsområde 9439, som står för detaljplanläggning och genomförande av verksamhetsområdet i Nacka kommun.

Nacka kommun  
Fredrik Bengtsson

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Projektets syfte och mål.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker.....</b>	<b>5</b>
2.1	Uppfyllelse av projektmål.....	5
2.2	Projektets ekonomi.....	6
2.3	Nyckeltal och mått.....	7
2.3.1	Processen .....	7
2.3.2	Levererat projektresultat.....	8
2.3.3	Kostnader.....	8
<b>3</b>	<b>Slutsatser och förslag på förbättringar.....</b>	<b>8</b>

## I Projektets syfte och mål

Programområdet är beläget i östra Boo vid kommungränsen mot Värmdö och ingår i båda kommunerna. Området omsluts av väg 222 (Värmdöleden) i söder, Graningevägen i öster och en kraftledning i norr.



Planprogrammet upprättades tillsammans med Värmdö kommun som ett samarbetsprojekt där kostnaderna fördelades lika mellan kommunerna. Ett samarbetsavtal upprättades initialet. Programmet ska ligga till grund för ett framtida beslut om området är lämpligt för en fortsatt utveckling. Inom programmet har möjligheterna och lämpligheten att placera verksamhetsområde för småindustri, infartsparkering, bussdepå, kretsloppscentral, biogasanläggning och vindkraftverk i området utretts. Förutsättningarna, syfte och mål fastställdes i start-PM som antogs den 4 oktober 2012 av kommunstyrelsen.

Projektet har tillsammans med Värmdö kommun, berörda fastighetsägare, Trafikverket och eventuella framtidiga exploater och brukare utvecklat och upprättat planprogrammet. Inom programmet har ett flertal utredningar som rör bland annat vatten och spillvatten, dagvatten, trafik, väg, geoteknik, landskap, miljö, biogasanläggning och vindkraftverk genomförts. Projektet har enbart upprättat ett planprogram som ska ligga till grund för beslut om eventuell fortsatt detaljplanläggning och genomförande. Kommande planläggning och genomförande sker i ett eget stadsbyggnadsprojekt, Kil Verksamhetsområde 9439.

Tre projektmål sattes upp för projektet.

- Upprätta ett planprogram som visar förutsättningar och möjligheter för en framtida planläggning och utbyggnad av området genom att föreslå bland annat lokalisering och förutsättningar för verksamheter och allmänna anläggningar.

- Ge beslutsfattare och markägare saklig och realistisk information om verksamhetsområdet genom att översiktligt bedöma bland annat ekonomi, behov, möjligheter och begränsningar.
- Inhämta synpunkter och önskemål från kringliggande fastighetsägare och eventuella framtida exploater och samarbetspartners.

## 2 **Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker**

### **2.1 Uppfyllelse av projektmål**

Projektet uppfyller målen som togs fram initialt i start-PM från 2012. Målet var att upprätta ett planprogram som undersöker och föreslår hur marken kan användas inom planområdet. Programmet ska ligga till grund för framtida beslut av kommunstyrelsen om detaljplanering och genomförande. Programmet redovisar möjligheter, lokalisering och konsekvenser för verksamhetsområde för småindustrier, kretsloppscentral, infartsparkering, allmänna anläggningar och bussdepå. Däremot föreslås biogasanläggning och vindkraftverk inte placeras inom området i dag eftersom båda anläggningarna fordrar säkerhetsavstånd till befintlig och kommande bebyggelse som skulle inverka negativt på planområdet i stort. Vidare finns det i dag inget behov av dessa anläggningar för marknaden i den form och storlek som kan erbjudas inom området samtidigt som det inte går att få någon ekonomiskt vinst på dessa anläggningar under nuvarande former enligt företag i dessa branscher. Däremot finns det inget inom själva planprogrammet som hindrar att sådana anläggningar uppförs inom planområdet i framtiden.

Programmet möjliggör för en större bussdepå inom området. Diskussioner har förts med Stockholms Lokaltrafik (SL) angående en flytt av befintlig bussdepån i Björknäs till nytt läge inom planområdet. En ny bussdepå skulle då bli betydligt större än depån i Björknäs som är i behov av mer yta som inte finns tillgänglig i Björknäs. Marken i Björknäs, där bussdepån är belägen idag, kan exploateras om befintlig bussdepå flyttar till Kil. Diskussionerna med SL har inte utmynnlat i några avtal eller överenskommelser rörande en ny bussdepå. Om en ny bussdepå inte uppförs i Kil kan ytan användas för att utöka den totala ytan för verksamhetsområde för småindustri.

Nacka och Värmdö avfallsenheter arbetar aktivt med att upprätta en ny, stor och modern kretsloppscentral inom området i Värmdö kommun. Kretsloppscentralen ska vara gemensam för båda kommunerna och marken för centralen har varit en del av programmet från första början. Kretsloppscentralen drivs som ett eget fristående projekt av enheterna för avfall där Värmdö kommun upprättar en detaljplan för centralen inom Värmdö kommun.

Befintlig trafikanläggning med påfartsramp från och mot Värmdöleden (222) måste byggas om för att programmet ska kunna genomföras. Framförallt kretsloppscentral och bussdepå men även verksamhetsområde kommer att

generera betydligt mer trafik än vad som finns idag. Nuvarande trafikanläggning klarar inte den ökande trafikmängden. Flera nya rondeller och andra anpassningar av befintlig trafikanläggning är nödvändiga. Trafikverket kommer att bli involverad i kommande planläggning och genomförande.

Miljö- och dagvattenutredningar visar att det finns risk att föroreningar dels ökar inom området och dels transporterats vidare till närliggande och känsliga recipenter som Insjön och Baggensfjärden. Inom programmet har flera reningsdammar och längre diken föreslagits där dammarna även kan stängas av eller användas som breddavlopp om utsläpp sker. Länsstyrelsen har i yttrande till granskning särskilt poängterat att frågan måste tas på stort allvar och föroreningar får på inga villkor öka i de närliggande och känsliga recipienterna. Länsstyrelsen förordar även att fler utredningar rörande dagvattenfrågan genomförs i kommande planering.

Berörda sakägare, markägare och eventuella framtida exploater och brukare har deltagit i planeringen och inkommit med synpunkter och förslag. Både genom kontinuerliga möten med projektet och genom yttrande och synpunkter under samrådsmöte för programmet. Beslut om samråd togs av planchefen 2015-02-13.

Programmets hållbarhetsmål har uppfyllts eftersom kollektivförsörjningen kan förbättras genom en möjlig utökning av kollektivtrafiken med nya hållplatser och nya linjer där nya infartsparkeringar ytterligare förenklar det kollektiva resandet. Nya arbetsplatser skapas i närheten av bostäder. Vidare kan befintlig infrastruktur utnyttjas i stora delar av området eller byggas om i mindre eller större omfattning.

## 2.2 Projektets ekonomi

Ursprunglig beslutad budget från T3 2012 redovisat i tkr.

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
Mark			
Gata/Park			
VA			
Planarbete		- 1048	- 1048
<b>Netto</b>		<b>- 1048</b>	<b>- 1048</b>

Projektets totala ekonomi 2016 redovisat i tkr.

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
Mark			
Gata/Park			
VA			
Planarbete		- 3000	- 3000
<b>Netto</b>		<b>- 3000</b>	<b>- 3000</b>

Projektet har enbart upprättat och antagit ett planprogram som bekostats gemensamt av kommunerna. Programmet är initierat av Nacka och Värmdö kommun som ser fördelar med att exploatera området. Planläggning har tidigare

under 2009 påbörjats, initierats och bekostats av markägarna i området men avbrutits då markägarnas och kommunens syn på området skilde sig åt. Kommunen kunde inte medge bostadsproduktion i ett område med stora bullerstörningar. Markägarna var inte beredda att ännu en gång bekosta ett nytt planarbete av osäker utgång. Kommunen tog därför kostnaden för planprogrammet. Om all mark inom området exploateras täcker delar av vinsten kommande planläggning och utbyggnad av allmänna anläggningar som exploaterarna förväntas svara för.

Projektet har blivit cirka 2 miljoner kronor dyrare än ursprunglig budget för Nacka kommun. **Projektets netto är minus 3 miljoner kronor.** Från början var programmet tänkt att enkelt, snabbt och översiktligt visa vilka möjligheter som stods till buds och hur området skulle kunna utformas. Under arbetets gång och vid samråd inkom ett flertal synpunkter från bland annat länsstyrelsen och andra myndigheter som mer eller mindre tvingade projektet att upprätta och bekosta ett flertal större utredningar samtidigt som Trafikverket blev en aktiv part med ytterligare utredningar som följd. För att planprogrammet skulle ge någon förutsättning och vägledning för kommande beslut om exploatering måste det gå att visa att programmet var genomförbart och inte en återvändsgränd vilket krävde ett flertal dyra utredningar, undersökningar och inventeringar.

Vidare åtgår det mycket tid och resurser för att få olika kommuner, myndigheter, markägare och sakagare med olika åsikter och agendor att komma överens och acceptera planprogrammet. Eftersom kommunen inte äger någon mark inom programområdet ansåg projektet det nödvändigt att få framförallt markägarna att acceptera planprogrammet.

## 2.3 Nyckeltal och mått

### 2.3.1 Processen

- 43 månader mellan start-PM och programantagande.
- 1 månad mellan planantagande och laga kraft.
- 59 månader mellan start-PM och projektavslut (KS-beslut beräknat).

Start-PM för planprogram	2012-02-16
Beslut om samråd	2015-02-13
Samrådstid	3 mars – 19 april 2015
Antagande av planprogram	2015-09-28
Projektavslut (KS beslut beräknat)	2017-01-16

Det har tagit lång tid att upprätta programmet där den ursprungliga tidplanen har överskridits med drygt 2 år. Orsakerna till förlängningen är flera:

- Nyckelresurser inom både Nacka och Värmdö kommuner har slutat och ersatts av nya vilket har medfört tidsfördröjningar samtidigt som nya resurser även har medfört andra synsätt på innehållet med efterföljande justeringar av programmet.
- Länsstyrelsen har både i yttrande till samråd och vid möten med projektet tryckt hårt på att vatten och miljö ska utredas ordentligt vilket medförde ett flertal stora utredningar som tog lång tid att upprätta och framförallt

sammanställa och arbeta in i programmet.

- Trafikverket blev mer inblandat än vad som var planerat. Flera nya och stora utredningar och analyser måste upprättas för att möjligheten att genomföra programmet skulle kunna säkerställas. Trafikutredningen blev stor eftersom programmet medför flera nya förutsättningar på trafiken där framförallt allt symbiosen mellan Värmdövägen och Skärgårdsvägen var komplicerad.
- Två kommuner, trafikverket, länsstyrelsen, två markägare som även är exploater, flera mindre markägare, Stockholms Lokaltrafik och två enheter inom två kommuner som driver ett parallellt externt projekt inom planprogrammet medförde svårigheter att komma överens och samordna alla olika agendor och viljor.
- Nacka och Värmdö kommuner har olika mallar, typsnitt, standard och kommunloggor för alla dokument där det inte finns någon gemensam struktur. Båda kommunerna är vana att använda sina egna dokumentmallar och vill egentligen inte frångå dessa vilket faktiskt skapat en del huvudbry och tidsåtgång att koordinera.

### **2.3.2 Levererat projektresultat**

- Planprogrammet möjliggör inga nya bostäder. Däremot kan ungefär 175 000 kvadratmeter tomtmark för olika former av exploatering skapas såsom verksamhetsområde, bussdepå, kretsloppscentral, infartsparkering med mera.
- Ingen detaljprojektering har genomförts varmed antal meter VA, antal meter nya gator eller antal kvadratmeter ny park inte har upprättats eller beräknats. De allmänna anläggningarna kan byggas ut på flera olika sätt beroende på hur området utformas i kommande detaljplan. En eventuell kommande planläggning och detaljprojektering ger svar på dessa frågor.
- Programmet möjliggör för utökad kollektivtrafik genom nya hållplatser och underlag för nya linjer.
- Programmet möjliggör för skapandet av många nya arbetsplatser.
- Nacka kommun har idag brist på områden för verksamheter och småindustrier. Planprogrammet medför många nya tomter som kan exploateras och användas.

### **2.3.3 Kostnader**

- Nacka kommun har bekostat framtagandet av planprogrammet tillsammans med Värmdö kommun. Projektets netto är minus 3 miljoner kronor för Nacka kommun. Kostnaden överförs till annat stadsbyggnadsprojekt, Kil Verksamhetsområde 9439, som upprättar ny detaljplan och bygger ut allmänna anläggningar. Exploaterna ska bekosta ny detaljplan och utbyggnad av allmänna anläggningar via

gatukostnader och VA-anläggningsavgift.

- Om 175 000 kvadratmeter tomtmark tillskapas för exploatering går hela projektet, inklusive utbyggnad av allmänna anläggningar som finansieras genom gatukostnader, med vinst. Normalt markvärde för denna typ av verksamheter är mellan 800 - 1200 kronor per kvadratmeter beroende på läge och förberedelsegrad. Kommunen bekostar ingen utbyggnad och exploaterarna går med vinst efter att gatukostnader är erlagda.

### 3 Slutsatser och förslag på förbättringar

Samarbetsprojekt med andra kommuner skapar nya och intressanta möjligheter där erforderliga områden och anläggningar kan ingå i båda kommunerna där kostnader för utredningar, projektarbete och genomförande delas mellan två intressenter.

Initiala och tätta kontakter med sakägare, markägare och framtida exploater och brukare som får lämna synpunkter och vara del i utvecklingen och framtagandet av handlingar säkerställer kvalité och skapar ett incitament att aktivt delta och driva projektet framåt. Samtidigt blir benägenheten att överklaga eller på annat sätt hindra processen mindre då alla inblandade parter har deltagit i hela processen.

I samarbetsprojekt bör stor vikt läggas vid det initiala planeringsarbetet och erforderliga avtal upprättas. Avtalet styr det kommande arbetet så att senare överraskningar eller osämja undviks. Båda parter bör veta vad som ska hända och vad som förväntas av alla samt vilka utredningar och arbeten som måste ingå i projektet. Gäller samarbetsprojektet en annan kommun eller myndighet bör även kommande utformning av dokument och mallar bestämmas initialt eftersom både kommuner och myndigheter ofta har bestämda regler för utformning av dokument och mallar.

Projektet bör så tidigt som möjligt försöka reda ut vad beställaren/kommunen vill i avgörande frågor och inte fortsätta arbetet innan avgörande frågor är bestämda. Framförallt vad gäller interna önskemål och målsättningar.

Om det finns mer än en beställare eller organisationer som ska samarbeta, med ibland olika agendor, måste alla inblandade parter vara medvetna om att det uppkommer frågor och ärenden som parterna har olika uppfattning om vilket medföljer ökad åtgång av tid, resurser och kostnader.

## *Öppenhet och mångfald*

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



## Ärendeöversikt för stadsbyggnadsprojekt 9425, Verksamhetsområde Kil

Projektledare:

	<b>Beslut</b>	<b>Datum</b>	<b>Styrelse/nämnd</b>	<b>Kommentar</b>
✓	Start-PM, godkännande	2012-10-04	KS	
✓	Planprogram, samråd, beslut	2015-02-13	Planchef A Totschnig	
✓	Yttrande samråd planprogram	2015-05-26	MSN	
✓	Yttrande samråd planprogram	2015-05-26	KSSU	
✓	Antagande av planprogram	2015-08-26	MSN	
✓	Antagande av planprogram	2015-10-06	KSSU	
✓	Antagande av planprogram	2015-10-20	KS	
	Projektavslut		MSN	
	Projektavslut		NTN	
	Projektavslut		KSSU	
	Projektavslut		KS	





Kommunstyrelsen

## **Ny översiktsplan för Stockholms stad**

Yttrande till Stockholms stad under samråd

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar föreslaget yttrande till Stockholm stad över ny översiktsplan.

### **Sammanfattning**

Stockholms översiktsplan (ÖP), som tar sin utgångspunkt i den växande staden och pekar ut huvudinriktningen för stadsutvecklingen de närmaste 25 åren, ska uppdateras. Förslaget till översiktsplan utgår från stadens ”Vision 2040 – ett Stockholm för alla”. Den inriktning som föreslås i ÖP är en kombination av redan pågående framgångsrik stadsutveckling i större områden och omvandling av befintliga stadsdelar där komplettering med bland annat nya bostäder, arbetsplatser, skolor, torg och parker är viktiga element. Fram till 2030 ska 140 000 bostäder byggas.

Enheten för strategisk stadsutveckling anser att förslaget till översiktsplan utgör ett strategiskt instrument för fortsatt tillväxt och utveckling av Stockholms stad.

### **Ärendet**

Stockholms översiktsplan (ÖP), som tar sin utgångspunkt i den växande staden och pekar ut huvudinriktningen för stadsutvecklingen de närmaste 25 åren, ska uppdateras. Förslaget till översiktsplan utgår från stadens ”Vision 2040 – ett Stockholm för alla”. Den inriktning som föreslås i ÖP är en kombination av redan pågående framgångsrik stadsutveckling i större områden och omvandling av befintliga stadsdelar där komplettering med bland annat nya bostäder, arbetsplatser, skolor, torg och parker är viktiga element. Fram till 2030 ska 140 000 bostäder byggas, och takten i bostadsbyggandet behöver sannolikt vara hög även därefter. Transportinfrastrukturen i Stockholm är i dag ansträngd, och framför allt gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver stärkas. Stadsbyggandet ska utvecklas ur ett socialt hållbart perspektiv med god kvalitet och arkitektur. Dessutom behöver staden fokusera på flera andra viktiga utmaningar – som hur Stockholms konkurrenskraft ska vidareutvecklas, klara de krav som ett förändrat klimat ställer samt minska de sociala skillnaderna Stockholm upplever i dag.



## Enhetens förslag till synpunkter

- Nacka kommun vill poängtala vikten av att Östlig förbindelse genomförs för ett mer hopkopplat och robust, regionalt transportnät.
- Nacka kommun ser varken förutsättningar för eller nytta av att projekt Danvikslösen genomförs som planerat.
- Nacka kommun liksom Stockholms stad ser positivt på att framtida möjlig kapacitetsstark kollektivtrafik i form av en stombusslinje Älvsjö–Gullmarsplan–Sickla–Orminge, tillkommer.
- Den planerade om- och utbyggnaden av Henriksdals reningsverk bedöms inte påverka exploateringsmöjligheterna när den väl är utförd, förutsatt att detta görs med hänsyn till placering och utformning av ny bebyggelse. Det är av största vikt att en bra samordning sker mellan utbyggnaden av reningsverket och Nacka kommuns stadsbyggnadsprojekt i området.
- Nacka kommun emotser fortsatt samarbete med Stockholms stad kring fler och förbättrade samband över kommungränsen vid Hammarby Sjöstad-Sickla samt i snittet Kanalvägen-Värmdöleden- Kvarnholmsvägen.
- Nacka kommun önskar att Stockholms stad kompletterar den del av strandpromenaden som ”fattas” nedanför Danviksklippan, för att kunna åstadkomma ett långt, sammanhängande strandpromenadstråk mellan kommunerna.
- Nacka ställer sig generellt positiva till föreslagen utveckling av Skrubba verksamhetsområde, men vill betona att hänsyn tas till de gröna sambanden i anslutning till området.

Här är länken till samrådshandlingen Nacka ska yttra sig över:

<http://vaxer.stockholm.se/tema/oversiksplan-for-stockholm/uppdatering-av-oversiktplanen/>

Kommunstyrelsen i Nacka har fått möjlighet att yttra sig över Stockholms stads nya översiksplan under samrådsperioden 10 november 2016 till 10 januari 2017. Nacka har dock fått anständ tom 24 januari, förutsatt att staden kan få ta del av KSSU-yttrandet efter den 13 december.

## Bilagor

Förslag till yttrande

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson  
Översiktsplanerare  
Enheten för strategisk stadsutveckling

**FÖRSLAG TILL YTTRANDE**  
KFKS 2016/977

Stockholm stad  
[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)  
Remissvar översiktsplan för Stockholm,  
dnr 2015-10143

## **Yttrande över ny översiktsplan för Stockholms stad - Samrådsskede**

ert dnr 2015-10143

Kommunstyrelsen i Nacka har fått möjlighet att yttra sig över Stockholms stads nya översiktsplan under samrådsperioden 10 november 2016 till 10 januari 2017.

### **Kommunens synpunkter**

Östlig förbindelse står omnämnd på sid 65 i förslag till översiktsplan (ÖP) som ett objekt i den pågående Sverigeförhandlingen, men är inte utritat i plankartan. Nacka kommun vill understryka vikten av att Östlig förbindelse tillkommer för att åstadkomma ett mer robust regionalt transportnät. Tillkomsten av Östlig förbindelse är av stor betydelse för både Nackas och regionens utveckling. Nacka kommun anser det därför självklart att den finns med på plankartan under rubriken Kommunikationsstråk som ”Spår eller väg (i pågående förhandling)”.

I ÖP-förslaget omnämns projekt Danvikslösen under rubriken Möjliga framtida förbindelser. Projektet innebär att Saltsjöbanan byter plats med väg 222, Värmdövägen, vilket möjliggör att nordöstra Hammarby sjöstad kan färdigställas. I de ursprungliga planerna skulle Saltsjöbanan konverteras till snabbspårväg och kopplas ihop med Tvärbanan som även skulle förlängas till Slussen. Nu kommer Tvärbanan istället gå till Sickla från hösten 2017 och någon konvertering av Saltsjöbanan är inte aktuell. Landstinget driver inte frågan vidare och Nacka kommun ser varken förutsättningar för eller nytta av att projekt Danvikslösen genomförs som planerat.

Förslaget till ny översiktsplan omnämner framtida möjlig kapacitetsstark kollektivtrafik i form av en stombusslinje Älvsjö–Gullmarsplan–Sickla–Orminge. Nacka kommun ser också stora fördelar med att den möjliga busslänken tillkommer.

Henriksdals reningsverk är beläget inom det område där Nacka bygger stad. I Nackas översiktsplan betecknas området som ”Tät och blandad stad”. Det detaljplaneprogram som



är under framtagande för Henriksdal kommer innehålla mellan 1400 och 1750 bostäder. Henriksdal utgör en del av det bostadsåtagande om 13 500 bostäder som Nacka kommun har avtalat med staten i samband med utbyggd tunnelbana. Den planerade om- och utbyggnaden av Henriksdals reningsverk bedöms inte påverka exploateringsmöjligheterna när den väl är utförd, förutsatt att detta görs med hänsyn till placering och utformning av ny bebyggelse. Det är därför av största vikt att en bra samordning sker mellan utbyggnaden av reningsverket och Nacka kommuns stadsbyggnadsprojekt i området, så att bästa möjliga resultat kan uppnås och att tidplanerna för såväl reningsverkets utbyggnad som kommunens planering kan hållas.

Förslaget till ny översiktsplan nämner att ”kopplingar till, och samplanering med, Nacka kommun är angeläget”, vilket Nacka välkomnar. Den i plankartan markerade ”strategiskt viktiga samband” visar en föreslagen koppling mellan Hammarby sjöstad och Sickla i Nacka. Nacka anser att det är viktigt att områdena knyts ihop, så att de uppfattas mer som ett sammanhängande stadslandskap. Tvärbanans förlängning och den kommande kvartersbebyggelsen, i form av nya bostäder och kontor, är ett led i den utvecklingen. Nacka kommun emotser fortsatt samarbete med Stockholms stad kring fler och förbättrade samband över kommungränsen i detta snitt samt i snittet Kanalvägen-Värmdöleden-Kvarnholmsvägen.

På sidan 119 står det att på längre sikt finns möjlighet att omvandla Stadsgårdsleden och Värmdövägen. För att detta ska vara möjligt måste hamnverksamheten och trafikfunktionen beaktas. Nacka kommun förutsätter att den planerade utvecklingen runt Stadsgården inte påverkar Saltsjöbanans ombyggnad eller försämrar framkomligheten på Värmdövägen.

Nacka kommun önskar att Stockholms stad kompletterar den del av strandpromenaden, om ca 150 meter, som ”fattas” nedanför Danviksklippan. Detta för att kunna åstadkomma ett sammanhängande strandpromenadstråk från Nacka Strand via Hammarby Sjöstad, Årstaviken och ända till Årstadal och Liljeholmen. Åtgärden skulle ge en stor rekreativ kvalité för många nackabor och stockholmare.

Skrubba verksamhetsområde planeras utökas och utvecklas norrut för lättare industri och med en gatustruktur som på lång sikt kan medge en omvandling till stadskvarter med bostäder och verksamheter. Skrubba angränsar till både Nackas och Tyresös kommuner. Nacka ställer sig generellt positiva till föreslagen utveckling, men vill betona att utökningen av Skrubba bör ta hänsyn till de gröna sambanden i anslutning till området.

## Bilagor

1. Kommunstyrelsens protokollsutdrag, 2017-01-16

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz/Lena Dahlstedt  
Stadsbyggnadsskola/Stadsdirektör

Kommunstyrelsen

## **Medborgarförslag om uttag av gatukostnadsersättning**

Medborgarförslag den 1 februari 2016

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att inte föreslå kommunfullmäktige att besluta att skyldigheten att betala gatukostnader ska förutsätta att fastighetsägaren fått ökad byggrätt genom en ny detaljplan samt sökt och erhållit bygglov för att utnyttja den ökade byggrätten.

Medborgarförslaget är därmed färdigbehandlat.

### **Sammanfattning**

Åtta personer inkom den 2 februari 2016 med ett medborgarförslag att fullmäktige ska besluta att ändra gatukostnadspolicyn så att skyldigheten att betala gatukostnader förutsätter att fastighetsägaren fått ökad byggrätt genom en ny detaljplan samt sökt och erhållit bygglov för att utnyttja den ökade byggrätten.

Såväl plan- och bygglagen som kommunstyrelsens riktlinjer om uttag av gatukostnadsersättning förutsätter att uttag av gatukostnadsersättning ska ske utifrån den nytta som fastighetsägare bedöms ha av de arbeten som föranlett gatukostnader.

Gatukostnaderna ska fördelas efter skälig och rättvis grund och stå i proportion till den nytta fastighetsägare bedöms ha. Även andra aspekter än ökad byggrätt kan vägas in i en nyttobedömnning, exempelvis den nytta en viss fastighet generellt har av att kommunalt vatten och avlopp tillgängliggörs för fastigheten eller att gatunät, lekplatser eller andra allmänna platser och anordningar tillkommer eller förbättras på olika sätt. Vad gäller tillkommande byggrätter, tar Nacka kommun ut gatukostnadsersättning först när fastighetsbildning skett. Betalning för en möjlig nyavstyckning ska dock ske inom tio år från att betalningsskyldigheten inträtt.

### **Förslaget i medborgarförslaget**

Åtta personer inkom den 1 februari 2016 med ett medborgarförslag om att fullmäktige beslutar att skyldigheten att betala gatukostnader förutsätter att fastighetsägaren fått ökad byggrätt genom en ny detaljplan samt sökt och erhållit bygglov för att utnyttja den ökade byggrätten.



Medborgarna menar att uttag av gatukostnadsersättning strider mot Europakonventionen om de mänskliga fri- och rättigheterna (Europakonventionen) om 1) fastighetsägaren inte får ökad byggrätt enligt en ny detaljplan och 2) fastighetsägare som vid tillfället då gatukostnadsersättningen tas ut ännu inte begärt och fått bygglov för att utnyttja en ökad byggrätt enligt detaljplanen. Förslaget framförs mot bakgrund av en dom meddelad den 20 november 2015 av mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt (MMD), mål nr F 4600-14.

## **Exploateringenshetens utredning och bedömning**

### **Bakgrund**

Nacka kommun har, i egenskap av huvudman för det som kallas allmänna anläggningar, i vissa fall en skyldighet enligt plan- och bygglagen (PBL) att anlägga eller förbättra en gata eller annan allmän plats eller i övrigt vidta annan åtgärd som behövs för ett visst område. Med allmänna anläggningar avses bland annat väg- och gångbanor och övriga anordningar på allmän plats. Nacka kommun använder sig av möjligheten i 6 kap. PBL att täcka kostnader för sådana åtgärder genom att ta betalt av ägarna till de fastigheter i området som berörs. Det är kommunstyrelsen som handhar frågor om gatukostnader.

Kommunens bestämmelser om gatukostnadsersättning fanns tills i april 2016 i en gatukostnadspolicy. Den är genom kommunstyrelsens beslut den 4 april 2016, § 128, ersatt av ”riktlinjer för uttag av gatukostnader”.

Kommunstyrelsen reviderade den dåvarande gatukostnadspolicy den 25 mars 2013, § 75. I samband med revideringen togs en ny princip fram, som innebär att fastighetsägare som har en fastighet med möjlig nyavstyckning (tillkommande byggrätt) ska betala den del som belöper på den tillkommande byggrätten först när fastighetsbildning skett. Betalning ska dock ske senast inom 10 år efter att betalningsskyldighet enligt plan- och bygglagen inträtt. Denna princip har förts in i de antagna riktlinjerna och gäller därmed alltjämt.

### **Europakonventionen och mark- och miljödomstolens dom**

Europakonventionen skyddar äganderätten men säger att inskränkningar i den får göras om de sker för ett legitimt syfte genom lag och är proportionerliga.

MMD anger i sin dom att uttag av gatukostnadsersättning föreskrivs i lag (PBL) och tillgodosör ett legitimt allmänt intresse, i och med att uttaget syftar till att skydda den finansiella stabiliteten i den kommunala budgeten. Vidare konstaterar MMD att det generellt sett inte kan anses oproportionerligt att en kostnad betalas av den som har nytta av det som kostnaden avser. Men MMD menar att det är oproportionerligt att kräva i princip omedelbar betalning för gatukostnader som belöper på tillkommande byggrätter, innan det står klart att dessa byggrätter kommer att användas.



## Exploateringsenhetens slutsats

MMD:s motivering i den aktuella domen tar enbart sikte på frågan i vilket läge krav på betalning för gatukostnadsersättning ska framställas i de fall då ersättningen belöper på tillkommande byggrätter/avstyckningar. MMD menar i sin dom att kommunen i dessa fall ska begära betalt först när det står klart att en tillkommande byggrätt ska användas. Det skulle enligt exploateringsenhetens tolkning vara den tidpunkt då en fastighetsägare exempelvis ansöker om avstyckning.

Såväl plan- och bygglagen som kommunstyrelsens riktlinjer om uttag av gatukostnadsersättning förutsätter att uttag av gatukostnadsersättning ska ske utifrån den nytta som fastighetsägare bedöms ha av de arbeten som föranlett gatukostnader.

Gatukostnaderna ska fördelas efter skälig och rätvis grund och stå i proportion till den nytta fastighetsägare bedöms ha. Även andra aspekter än ökad byggrätt kan vägas in i en nyttobedömning, exempelvis den nytta en viss fastighet generellt har av att kommunalt vatten och avlopp tillgängliggörs för fastigheten eller att gatunät, lekplatser eller andra allmänna platser och anordningar tillkommer eller förbättras på olika sätt. Rent allmänt finns det en mängd olika åtgärder som föranleder att en fastighet får ett ökat värde eller blir mer attraktivt.

Nacka kommun har sedan 2013, i och med den reviderade gatukostnadspolicyn, haft principen att gatukostnadsersättning som avser tillkommande byggrätter (möjliga nyavstyckningar) inte ska betalas förrän fastighetsbildning skett. Exploateringsenheten menar därmed att Nacka kommuns hantering av uttag av gatukostnadsersättning som belöper på tillkommande byggrätter är i linje med MMD:s dom. Betalning ska ändock ske inom tio år sedan betalningsskyldigheten inträdde. Detta ligger i linje med kommunens behov att få till stånd önskad nybebyggelse. I regeringens proposition 1985/86:1 med förslag till ny plan- och bygglad (s. 226) framhålls att gatukostnader för eventuella avstyckningar är förknippade med en speciell problematik, att kommuner kan ha ett beaktansvärt intresse att planerad nybebyggelse verkligen kommer till stånd och att en regel, vilket arbetsgruppen för utredningen diskuterade, om generellt betalningsanstånd för tillkommande byggrätter kan motverka en sådan utveckling.

## Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut innehåller i sig inga direkta ekonomiska konsekvenser, annat än att den modell för uttag av gatukostnadsersättning som idag tillämpas inom kommunen, fortsatt är aktuell.

## Konsekvenser för barn

Förslaget till beslut innehåller inga konsekvenser för barn.

## Bilagor

1. Medborgarförslag om uttag av gatukostnader
2. Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätts dom i mål F 4600-14



Ulf Crichton  
Exploateringschef  
Exploateringenheten

Soheil Farhoudi  
Kommunjurist  
Juridik- och kanslienheten

2016-02-01

## Medborgarförslag om uttag av gatukostnader

### Vi föreslår att fullmäktige beslutar

att ändra gatukostnadspolicyn så att skyldigheten att betala gatukostnader förutsätter att fastighetsägaren fått ökad byggrätt genom en ny detaljplan samt sökt och erhållit bygglov för att utnyttja den ökade bygrätten.

### Gatukostnader är i konflikt med Europakonventionen

Reglerna i Europakonventionen har nyligen tydliggjorts av Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt i dom 2015-11-20 i mål nr F 4600-14. Domstolen konstaterar att kommunens beslut att ta ut gatukostnader står i konflikt med artikel 1 i Europakonventionen när gatukostnader tas ut innan det står klart att ökade byggrätter kommer att användas.

I domskälen anges bl.a. följande:

"Att kommunen på något sätt finansierar anläggningkostnader för gator anser mark- och miljödomstolen är nödvändigt. Frågan om det kan ske på ett mindre ingripande sätt för den enskilde kommer, om den ställs på sin spets, att handla om huruvida vissa nytthigheter bör bäras av allmänna medel eller betalas av dem som får nytta av dem – något som gäller allt från avgifter för förskola till sådant som gatukostnader. Att kostnaden i vissa fall ska betalas av dem som får nytta av det som kostnaden avser kan enligt domstolen rent allmänt sett inte anses oproportionerligt. Frågan är i stället om det är oproportionerligt i det enskilda fallet." (Sid. 29 i domen)

I det aktuella fallet har fastighetsägarna hävdat att de inte kommer att tillgodogöra sig den nytta som detaljplanen anses ha fört med sig för deras fastigheter, eftersom de inte avser att tillgodogöra sig de tillkommande byggrätterna. Utifrån detta anser mark- och miljödomstolen att det handlar om en störning av deras frihet att förfoga över sin egendom på ett sätt som ökar deras bördor i proportionalitetsavvägningen. Domstolen fortsätter.

"I bedömningen av frågan om huruvida ändamålet kan uppnås på ett mindre ingripande sätt anser mark- och miljödomstolen att den omständigheten att betalningen av de gatukostnader som belöper på de tillkommande byggrätterna ska ske i princip omedelbart, dvs. innan det står klart att dessa byggrätter kommer att användas, framstår som oproportionerlig i den mening som avses i artikel 1 (jämför SOU 2012:91 som föreslår ett uttag av gatukostnader först när motsvarande nytta uppstår för ägaren, dvs. när bygglov beviljas för tillkommande byggrätter). Kommunens beslut att ta ut gatukostnader får i det avseendet därför anses vara i konflikt med artikel 1." (Sid 30 i domen)

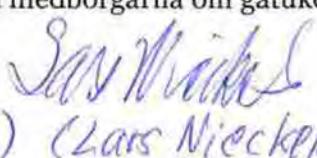
### Utag av gatukostnader i Nacka strider mot Europakonventionen

I följande två fall strider uttag av gatukostnader mot Europakonventionen:

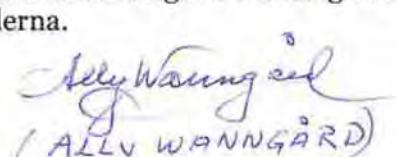
- När fastighetsägare inte får ökad byggrätt enligt den nya detaljplanen.
- När fastighetsägare ännu inte begärt och fått bygglov för att utnyttja en ökad byggrätt enligt den nya detaljplanen.

Det innebär att Nacka kommun, vid fortsatt tillämpning av nu gällande gatukostnadspolicy, riskerar att förlora domstolsprocesser om gatukostnader. Nacka kommun kan således välja mellan att antingen ändra reglerna om gatukostnader enligt vårt förslag eller förlora processer med medborgarna om gatukostnaderna.

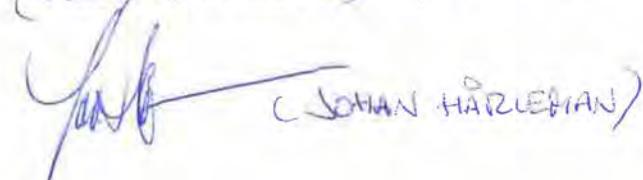
  
(ANDERS ÅBERS)

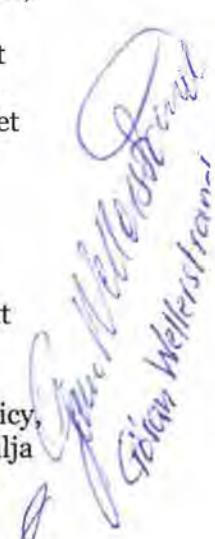
  
(Lars Nieckels)

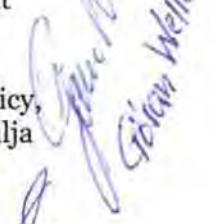
  
Björn Auvinen

  
(ALLY WANNGÅRD)

  
(MALIN KEIJSER BORÅS)

  
(JOHAN HÄGGLUND)

  
(GÖRAN WETTSTRÖM)

  
(SVEN-ERIK HURTIG)

**Undertecknare Medborgarförslag om uttag av Gatukostnader**

2016-02-01

Namn	Område	Telefon	E-post
Anders Åberg	Baggensvik	070-6061792	<a href="mailto:anders@abergconsult.se">anders@abergconsult.se</a>
Malin Keijser Bergöö	Grundet	0701-433799	<a href="mailto:malin@grundet.com">malin@grundet.com</a>
Ally Wanngård	Älgö		<a href="mailto:ally.wanngard@telia.com">ally.wanngard@telia.com</a>
Sven-Erik Hurtig	Baggenshöjden		<a href="mailto:seh@resurskraft.com">seh@resurskraft.com</a>
Lars Nieckels	Riset		<a href="mailto:lars@nieckels.se">lars@nieckels.se</a>
Johan Hårleman	Eriksvik		<a href="mailto:johan.harleman@sca.com">johan.harleman@sca.com</a>
Björn Auvinen	Eriksvik		<a href="mailto:bjornan@home.se">bjornan@home.se</a>
Göran Wellerstrand	Gustavsvik		<a href="mailto:goranwellerstrand@gmail.com">goranwellerstrand@gmail.com</a>

**KÄRANDE**

1. Lars-Erik Jevås  
Lindåseliden 4  
433 53 Öjersjö

2. Christina Nilsson  
Samma adress

Ombud för 1 och 2:

Jur. kand. Sebastian Scheiman och jur. kand. Kristina Erlandsson  
Centrum för rättsvisa  
Box 2215  
103 15 Stockholm

**SVARANDE**

Partille kommun  
433 82 Partille

Ombud:

Advokaten Erik Wallberg och jur. kand. David Schreiber  
Gärde Wesslau Advokatbyrå AB  
Kungstorget 2  
411 17 Göteborg

**SAKEN**

Återbetalning av gatukostnader enligt plan- och bygglagen (1987:10)

**DOMSLUT**

1. Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons talan lämnas utan bifall.

2. Partille kommun förpliktas att ersätta Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson för rättegångskostnader med 30 721 kr för ombudsarvode. På beloppet löper ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

**BAKGRUND**

Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson äger fastigheterna Hultet 1:21 och 1:22 i Partille kommun (Kommunen).

Den 17 juni 2009 beslutade Kommunen att anta en ny detaljplan för bostäder i Norra Hultet (Kommunfullmäktiges i Partille kommun sammanträdesprotokoll 2009-06-17, § 60). Enligt planen är Kommunen huvudman för den allmänna platsmarken inom området som omfattas av detaljplanen. Fastigheterna Hultet 1:21 och 1:22 omfattas av detaljplanen. Vidare beslutade Kommunen samma dag att ta ut gatukostnader av de fastighetsägare som omfattas av detaljplanen (§ 63 i nyss nämnt protokoll).

Kommunens beslut att ta ut gatukostnader blev föremål för s.k. laglighetsprövning sedan det överklagats till Förvaltningsrätten i Göteborg. I en dom den 2 juli 2010 i mål 3575-10 avslog förvaltningsrätten överklagandet. Domen överklagades till Kammarrätten i Göteborg. Kammarrätten beslutade den 24 september 2010 i mål 4204-10 att inte meddela prövningstillstånd. Kammarrättens beslut överklagades till Högsta förvaltningsdomstolen, som den 1 april 2011 i mål 7740-10 beslutade att inte meddela prövningstillstånd. I och med Högsta förvaltningsdomens beslut fick förvaltningsrättens dom laga kraft.

I september 2011 träffade Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson och Kommunen en överenskommelse om fastighetsreglering som involverade fastigheterna Hultet 1:21 och 1:22 samt fastigheten Hultet 1:2, som Kommunen äger. Fastighetsregleringen utgjorde ett led i genomförandet av detaljplanen och innebar att ett område om ca 97 m<sup>2</sup> fördes över från Hultet 1:22 till Hultet 1:2 samt ett område om ca 74 m<sup>2</sup> fördes över från Hultet 1:2 till Hultet 1:22. Enligt överenskommelsen skulle det inte utgå någon ersättning för marköverföringarna. Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson undertecknade överenskommelsen. Vid sina namnteckningar antecknade de ”Härtill tvungna”. Lantmäteriet genomförde sedan en fastighetsreglering i enlighet med överenskommelsen.

Den 28 december 2012 fakturerade Kommunen Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson att betala 75 procent av betalningsskyldigheten eller 303 484 kr. Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har betalat fakturorna ”under bestridande”.

Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har nu stämt Kommunen och yrkat att den ska förpliktas att till dem betala tillbaka ersättning för gatukostnad som de betalat till Kommunen.

**YRKANDEN M.M.**

Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har yrkat att mark- och miljödomstolen förpliktar Kommunen att till dem betala 303 484 kronor eller, i andra hand, det belopp som domstolen finner skäligt, allt jämt ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för delgivning av stämningsansökan (den 7 januari 2015) till dess betalning sker.

Kommunen har bestritt Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons yrkanden och inte vitsordat något belopp som skäligt. Kommunen har vitsordat ränteyrkandet.

Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Kommunen har bestritt yrkandet om ersättning för rättegångskostnader.

**PARTERNAS TALAN**Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson*Grunder*

Kommunen har återställt och nyanlagt vägar i området Hultet Norra i Partille där de äger fastigheterna Hultet 1:21 och 1:22. Kostnaden för vägarna har fakturerats dem och deras grannar. De har betalat fakturorna under bestridande.

Kommunen har inte lagt fram någon utredning som visar vilken nytta de kan anses ha av anläggandet. Gatukostnaderna för fastigheterna är också oskäligt höga i förhållande till den presumerade nyttan.

Uttaget av gatukostnaderna har inneburit en inskränkning av deras egendomsskydd som skyddas i Europakonventionen om skydd för de mänskliga fri- och rättigheterna (Europakonventionen) och regeringsformen (1974:152 [RF]). Eftersom uttaget var oskäligt högt innebar det ett oproportionerligt ingrepp i deras egendomsskydd och därmed en kränkning av egendomsskyddet. Kostnaderna ska i anledning av ovan jämkas, i första hand till noll kr. Kommunen ska, som en konsekvens av jämkningen, återbetala erlagda gatukostnader till dem.

*Sakomständigheter*

De bor i Partille kommun på Lindeåseliden 4 och äger vardera hälften av fastigheterna Hultet 1:21 och 1:22. Fastigheterna är belägna invid Lindbackevägen.

Den 17 juni 2009 beslutade kommunfullmäktige i Kommunen att anta ny detaljplan för bostäder i Norra Hultet (kommunfullmäktiges sammanträdesprotokoll, § 60, 2009-06-17). Den angivna bakgrunden till den nya detaljplanen är det stora bebyggelsetryck vilket ska ha lett till ett behov av att styra utvecklingen i området. Med utbyggnaden av gatunätet anses svaranden samtidigt åstadkomma en "betydligt tätare bebyggelsestruktur" vilket ska leda till bättre underlag för kollektivtrafik och service i Öjersjö (Detaljplan för bostäder i Hultet, norra delen, s. 2 KS/2002:117).

Det anges i detaljplanen att nya gator anläggs med anledning av att nya tomter skapas, andra befintliga vägar byggs enligt detaljplanen om till "lokalgator med normal kommunal standard" (Detaljplan för bostäder i Hultet, norra delen, s. 9–10). Lindbackevägen som fastigheterna är belägna invid är en sådan befintlig väg. Skälen för att bygga om i områdets gatunät har angetts vara att biltrafiken väntas öka i takt med att fler flyttar in i området.

Fram till mitten av 90-talet var Lindbackevägen en förbindelseväg som sammanlänkade Öjersjö med riksväg 40. På vägen förekom således tung trafik, vilket innebar att den hade sådan bärighet och utförande som väl uppfyllde de krav som kan ställas på en lokalgata. I Kommunens utredning har det aldrig specificerats vilka krav de anser att Lindbackevägen inte tidigare uppfyllde och hur den genom nyanläggning-

en kan anses fylla dessa krav. I antagningshandlingarna återfinns alltså ingen utredning gällande Lindbackevägens tidigare respektive planerade kapacitet för årsdgnstrafik. Den nya detaljplanen innebar dessutom att Lindbackevägens bredd minskades till totalt 5,75 m ("Anläggningskostnader för gator för området norr om Öjersjövägen", Uppdragsnr 202 639, 2007-10-22). I detaljplaneringen ingick även nya tillfartsvägar från Lindbackevägen till områdets fastigheter. Tillfarten till fastigheterna är Lindeåseliden med en bredd om 7 m.

Av fastighetsregleringen gällande deras fastigheter framgår att de samtidigt förlorade 97 kvadratmeter av sin mark till följd av ändringarna av gatunätet i detaljplanen. Kommunen ersatte dem med 74 kvadratmeter mark längs med Lindbackevägens sträckning. Det framgår varken av fastighetsregleringen eller av övrig utredning hur de olika markområdena har värderats eller om det överhuvudtaget skett någon värdering. Någon ersättning för differensen i antal kvadratmeter har inte utgått (bilagan Överenskommelse om fastighetsreglering).

Den 17 juni 2009 beslutade kommunfullmäktige även att anta det förslag till fördelning av gatukostnaderna som baseras på planläggningen (kommunfullmäktiges sammanträdesprotokoll, 2009-06-17, § 63).

Den 28 december 2012 fakturerade Kommunen dem för 75 procent av den totala summan som de skulle betala ("Debitering av gatukostnader", 2012-09-25). Det totala fakturerade beloppet var 3030 484 kronor, fördelat på två fakturor. De betalade fakturorna under bestridande. De valde denna lösning eftersom de inte skulle ha råd att betala räntan, uppgående till nära 12 procent, om de lät fakturorna stå obetalda.

*De har varken behov eller nytta av nyanläggningen*

Eftersom planärendet och utredningen om förslag till fördelning av gatukostnader initierades hos Kommunen före den 2 maj 2011, då nu gällande plan- och bygglag (2010:900 [PBL]) trädde i kraft, ska enligt punkten 2 i övergångsbestämmelserna till den nya lagen bestämmelserna i den äldre plan- och bygglagen (1987:10 [ÄPBL]) tillämpas i förevarande fall.

6 kap. 31 § ÄPBL är, i likhet med sin motsvarighet i 6 kap. 24 § PBL, inte tvingande för kommuner att följa. De flesta kommuner i Sverige har valt att låta gatukostnader falla på kommunen, dvs. i slutändan skattekollektivet. Andra har valt att belasta enskilda, vars fastigheter råkar vara i vägens närhet, med dessa kostnader. Kommunen tillhör den senare kategorin och tar ut kostnadstäckning från enskilda fastighetsägare för byggandet av Partilles kommunala vägnät, med stöd av ett över 30 år gammalt beslut av kommunfullmäktige (se Kommunens förslag till gatukostnadsfördelning, s. 1)

För den aktuella bestämmelsen om gatukostnadsfördelning i 6 kap. 31 § ÄBPL är utgångspunkten att endast kostnader för sådana åtgärder som är avsedda att tillgodose ett visst områdes behov ska betalas av ägare till fastigheter inom det aktuella området (prop. 1980/81:165 s. 26 ff.). Kostnaderna ska fördelas mellan områdets fastigheter efter skälig och rättvis grund. Det bör framhävas att det i lagens förarbeten framförs att fördelning av gatukostnader handlar om att finna en ordning som kan uppfattas som rimlig av de fastighetsägare som ska betala (prop. 1980/81:165 s. 32).

De uppfattar inte Kommunens nuvarande ordning som rimlig. De köpte sin fastighet på 1970-talet och arbetade hårt för att kunna vara skuldfria när de blev pensionärer eftersom det skulle underlätta möjligheterna att bo kvar. Lars-Erik Jevås har dock känt sig nödgad att arbeta efter sin 65-årsdag för att paret ska kunna klara av att betala de nya levnadskostnader som gatukostnaderna har medfört. För att klara av att betala den påtvingade gatukostnaden har de blivit tvungna att ta ett nytt lån, som är av samma storleksordning som det lån de tog när de köpte sitt hus. De har genom detaljplanen fått möjlighet att stycka av Hultet 1:22, men det är den fastighet de använder för sitt boende. För att skapa det mervärde kommunen pratar om måste de sälja en del av sitt hem. De har rätt till privatliv, hus och hem.

I Kommunens förslag till gatukostnadsfördelning anges endast kort att kostnader får tas ut för samtliga anläggningar och åtgärder som är avsedda att tillgodose ett visst områdes behov. Varken i detta dokument eller i övriga antagandehandlingar har

Kommunen resonerat kring vilken nytta eller behov de har haft av att Lindbackevägen har rivits upp och sedan återställts till en smalare gata än tidigare. Detsamma gäller den 7 m breda Lindåseliden som endast har funktion som infartsväg. Kommunen har inte lagt fram någon utredning gällande på vilket sätt Lindbackevägens breddminskning leder till nytta för dem. Sådana handlingar har därför inte heller legat till grund för någon typ av skälighetsbedömning när Kommunen beslutade att fakturera dem 303 484 kr i gatukostnader.

Lagen, så som den är utformad, har gett kommuner utrymme att lägga kostnader på befintlig bebyggelse, men läser man förarbetena mer ingående framgår att denna möjlighet inte borde användas så slentrianmässigt som i nu aktuellt fall. Det uttalas att: "[...] det är fullt lagenligt och i många fall befogat att fördela gatukostnaderna mellan befintlig och tillkommande bebyggelse i ett område utifrån den nytta som tillförs de skilda fastigheterna" (prop. 1985/86:1, s. 224).

Att det i många fall är befogat innebär inte att det i samtliga fall är befogat. Då hade lagstiftaren uttalat sig annorlunda. Samtidigt måste det vid kostnadsfördelningen också resoneras kring vilken nytta de olika fastigheterna drar av gatuanläggningen. Vidare uttalar förarbetena att "[...] nyanläggning och upprustning [kan] tillföra den befintliga bebyggelsen sådana nyttigheter att ägare till bebyggda fastigheter bör bidra till kostnaderna" (prop. 1985/86:1 s. 224).

De har full förståelse för att en nyanläggning teoretiskt sett kan tillföra viss nytta för fastighetsägare till bebyggda fastigheter. Lagstiftaren har dock aldrig gett uttryck för att sådan nytta regelmässigt ska anses uppkomma vid nyanläggning.

Det måste därför anses ligga en bevisbörda på Kommunen att visa vilken form av nytta de, såsom ägare till fastigheterna, har haft av att den befintliga gatan rivits upp, lagts om och förminskats och hur denna nytta har värderats.

Ett av Kommunens angivna skäl för att nyanlägga Lindbackevägen är att man planerar utbyggnad av nya bostadsområden (se Utlåtande efter utställning nr 2, s. 3).

Det är förståeligt om Kommunen vill ”snygga till” sitt vägnät i ett område som man vill se en våg av nyinflyttade till. Kostnaden för detta bör dock landa på Kommunen tillsammans med eventuell privat exploater, inte på de boende i området. De menar således att gatorna inte anlades för att de eller deras grannar hade behov av dem. Behovet av gatorna är någon annans, närmare bestämt Kommunens och/eller exploaternas. Fastighetsägarna hade dessutom redan väl fungerande och proportionerliga tillfarter till sina fastigheter. Vidare är den nya väg som angränsar till deras fastighet smalare och av samma standard som den som fanns innan vägnätet byggdes om. Med hänsyn härtill bestrider de Kommunens påstående att det har utförts en ”rejäl förbättring av de befintliga vägarnas skick”. De har även tidigare haft tillfart till sitt hus, med fungerande avrinning, fram tills att kommunen tog över huvudmannaskapet från staten. När kommunen hårdgjorde vägarna med asfalt fick de dagvatten till sina fastigheter. Det har inte funnits någon skogsbilväg i närheten av deras fastigheter. En skogsväg har sämre standard än vad deras väg har haft.

Kommunens uppgifter om Lindebackevägens bredd stämmer inte. Den vägen har minskat i bredd och den har inte någon trottoar. Tidigare hade de diken runt vägen, men efter att kommunen lade igen dikena har deras fastigheter drabbats av översvämningar och således har de inte haft någon nytta av åtgärden. Det var betydligt fler befintliga fastigheter i området än vad kommunen har uppgett, i vart fall 20 befintliga fastigheter.

Angående den tidigare vägens skick vill de framhålla följande. Efter det att kommunen övertog ansvaret från staten för Lindbackevägen eftersattes underhållet kraftigt. Det fanns bland annat stora sprickor och upphöjningar i vägen. Det växte till och med gräs ur asfalten. Kommunen anser nu att kostnaden för en standardhöjning av vägen, från en nivå som var undermålig och som orsakats genom kommunens bristande underhåll, till en nivå motsvarande nyskick/kommunal nivå ska betalas av dem. Om kommunen hade underhållit vägen på erforderligt sätt hade standardhöjningen av vägen blivit mindre i förhållande till ursprungligt skick eftersom det ursprungliga skicket då hade varit högre. Då hade även den påstådda nyttan blivit mindre.

Därmed kan de inte anses ha sådan nytta av gatorna som krävs enligt 6 kap. 31 § ÄPBL.

Angående de byggrätter som finns och har funnits på fastigheterna vill de framhålla följande. När de köpte fastigheten Hultet 1:22 hade den redan två byggrätter. I de nya områdesbestämmelserna från den 26 oktober 1995 fråntogs man sedan den ena byggrätten. Vid detta tillfälle utgick ingen ersättning till fastighetsägarna för den förlorade byggrätten. När fastigheten nu, i enlighet med den aktuella detaljplanen, har tillförts en byggrätt har kommunen dock utgått från att byggrätten har ett ekonomiskt värde och har med stöd av detta antagande tagit ut gatukostnader från dem. Det kan inte anses rimligt att anse att en byggrätt inte har ett ekonomiskt värde när den fråntas en fastighet men att den har ett ekonomiskt värde när den tillförs till en fastighet. Redan innan den nya detaljplanen antogs fanns två byggrätter på fastigheten. Genom den nya planen tilldelades deras fastighet en ny byggrätt. De har inte något intresse av att stycka sin fastighet och sedan sälja den nya byggrätten. Eftersom de inte vill realisera den eventuella värdeökningen kan den nya byggrätten inte anses vara en sådan särskild nytta som avses i lagens mening.

Frågan om en rättvis och skälig fördelning av gatukostnader har varit föremål för prövning i rättspraxis. I RÅ 1988 ref. 41 fastställde Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) att det i vissa fall kan vara helt befogat att befria befintliga fastigheter från gatukostnadsuttag. Det är fullt lagenligt att fördela kostnaderna mellan befintlig och tillkommande bebyggelse utifrån den marginella nytta som tillförs de skilda fastigheterna i området. Detta ledde till slutsatsen att eftersom nytta av gatorna för den befintliga bebyggelsen kunde anses vara obefintlig eller marginell, att den beslutade gatukostnadsfördelningen inte skett på skälig och rättvis grund.

De ifrågasätter skäligheten och rättvisan i att de belastas med stora kostnader för en mindre gata som har anlagts trots att fastighetsägarnas behov redan gott och väl uppfylldes av tidigare anlagd gata.

De är införstådda med att det nya gatunätet kan leda till positiva konsekvenser för Kommunen i form av möjlighet att tillgängliggöra nya bostäder samt möjliggöra för

en sannolik ökning av biltrafik. På grundval av detta skulle en rimligare fördelning av gatukostnaderna istället vara att lägga gatukostnaderna endast på Kommunen. Gatukostnadsuttaget överskrider den ekonomiska nytta som de kan tillgodogöra sig till följd av planläggningen (jfr dir. 2011:104 s. 8, sista st).

De motsätter sig sålunda att de skulle befina sig i en sådan situation att de bör särskiljas från kommunkollektivet genom att åläggas ett omfattande gatukostnadsansvar (jfr prop. 1980/81:165 s. 28, sista st). De motsätter sig därigenom även att de skulle dra sådan nytta av planläggningen att de bör åläggas ett så pass omfattande gatukostnadsansvar.

*Gatukostnadsuttaget är ett intrång i deras äganderätt*

Egendomsskyddet enligt första artikeln i Europakonventionens tilläggsprotokoll 1 (TP 1-1) och 2 kap. 15 § RF är tillämpligt i förevarande mål. I RF:s förarbeten utgör tillämpning av plan- och bygglagstiftningen exempel på åtgärder från det allmännas sida som måste vidtas i förenlighet med 2 kap. 15 § RF och Europakonventionen TP 1-1 (prop. 2009/10:80 s. 163).

Europakonventionen trädde i kraft som svensk lag 1995 genom SFS 1994:1219. Svenska myndigheter och rättsinstanser är skyldiga att följa konventionsrätten och att tillämpa Europakonventionen direkt som svensk lag vid bedömningen av om överträdelse ägt rum avseende enskilda rätt till skydd för sin egendom enligt Europakonventionen TP 1-1 (Jfr NJA 2012 s. 1038). I samband med inkorporeringen av Europakonventionen förstärktes egendomsskyddet i 2 kap. 15 § RF för att leva upp till konventionens krav som utgör en miniminivå. Det svenska grundlagsskyddet för äganderätten bygger således på Europakonventionen (prop. 1993/94:117 s. 13).

Även om Kommunen har möjlighet att ta ut gatukostnader enligt såväl ÄPBL som PBL, måste detta givetvis ske i förenlighet med deras egendomsskydd enligt RF och Europakonventionen. Kommunen har ingen absolut rätt att per automatik belasta fastighetsägare med gatukostnader.

*Deras äganderätt såsom den skyddas i RF har kränkts*

Enligt 2 kap. 15 § 1 st. RF är var och ens egendom tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande, eller fåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad, utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.

Med att tvingas avstå sin egendom avses att en förmögenhetsrätt med ekonomiskt värde såsom äganderätt, nyttjanderätt eller servitut överförs eller tas i anspråk utan samtycke (prop. 2009/10:80 s. 163). Den mark och de pengar som de har tvingats avstå respektive betala till Kommunen utgör utan tvivel sådan egendom som skyddas i RF.

Angelägna allmänna intressen kan vara sådant som försvarsintressen, natur- och miljövårdsintressen, intresset av bostads- och trafikbyggande etc. (prop. 1993/94:117 s. 48). I detta ligger att allmänna intressen ska vägas mot enskilda intressen enligt proportionalitetsprincipen (se t.ex. Bull & Sterzel, Regeringsformen - en kommentar, 2010, s. 90 samt RÅ 1996 ref. 40, RÅ 1996 ref. 44 och RÅ 1996 ref. 56).

Proportionalitetsprövningen kan sägas omfatta tre moment. Först bedöms om den ifrågasatta åtgärden alls kan bidra till att nå de allmänna mål som den syftar till. Besvaras denna fråga nekande är åtgärden naturligtvis oproportionerlig och ingen ytterligare prövning krävs. Besvaras frågan jakande prövas därefter om det finns mindre ingripande alternativ som är lika, eller nästan lika, lämpade för ändamålet och som är realistiska ur kostnads- och effektivitetssynpunkt. Besvaras denna fråga jakande är ingreppet oproportionerligt. Finns inte sådana alternativ görs till sist en mer allmän avvägning mellan de berörda intressena för att se om det råder en rimlig balans dem emellan, något som ibland kallas för en prövning av proportionaliteten i strikt mening (RÅ 1996 ref. 44 och RÅ 1999 ref. 76).

Enligt 2 kap. 15 § RF ska därtill full ersättning utgå vid begränsningar av enskilda äganderätt.

De har utan ersättning förlorat markareal från sin tomt med anledning av den nya detaljplanen. Att det allmänna behöver ta mark från enskilda för ett projekt som är av allmänt intresse kan vara acceptabelt enligt konventionspraxis. För sådana fall är det dock grundläggande att skälig ersättning utges. Kommunen har i stället tagit mark av dem utan att monetär ersättning har utgått. Ingen värdering har skett av den förlorade marken eller den dikesmark som man ersatte med. Marken som Kommunen ersatte dem med är dessutom mindre till arealen. En helhetsbedömning av de sammanlagda konsekvenserna för den enskilde måste göras avseende såväl markintrånget som gatukostnaderna.

Anledningen till att de skrev under handlingen ”överenskommelse om fastighetsreglering” var att de upplevde att Kommunen hotade dem till att göra det. Intill sina namnteckningar har de lagt till orden ”tvungna där till” för att visa att de kände sig tvingade att skriva på den ”frivilliga” överenskommelsen. Det var utsatta för stor press från närvarande som upplyste dem om att för det fall de inte gick med på marköverlåtelsen skulle det bli frågan om stora avgifter om Lantmäteriet var tvunget att kopplas in. De upplevde det som ett hot. Kommunen har således inskränkt deras egendomsskydd, helt utan att någon ersättning har utgått.

Inte heller har Kommunen i sina beslut eller underlag bedömt proportionaliteten i sitt intrång av deras äganderätt, varken i den del som berör tvångsuttag av gatukostnader eller i den ersättningslösa marköverföringen. I stället för ersättning har de fått en faktura på gatukostnader.

Kommunen har inte heller avvägt motstående intressen mot varandra. Det kan visserligen anses finnas ett allmänt intresse att underhålla eller nyanlägga kommunala vägar. Detta ska dock inte förväxlas med att det i sådant fall också ska anses finnas ett allmänt intresse av att ta betalt för gatan av dem. Intrånget i deras äganderätt har inte bestått i att Kommunen har nyanlagt Lindbackevägen. Intrånget i denna del har bestått i att Kommunen tvångsvis vill att de ska betala för det, samt i marköverföringen.

Rent generellt kan också konstateras att när det föreligger allmänna intressen, såsom vid underhåll av infrastruktur, borde också det allmänna betala för dessa intressen. Det är orimligt att enskilda ska betala för allmänna intressen annat än genom skatt.

Det kan inte sägas finnas något allmänt intresse i att de har tvingats betala gatukostnaderna. Kommunen har i sina beslut eller underlag inte heller hävdat något sådant eller gjort någon annan typ av intresseavvägning. En kränkning kan därför konstateras redan på denna grund. Utöver detta är kostnadsuttaget synnerligen oproportionerligt. I vart fall finns det mindre ingripande alternativ till den kränkande åtgärden, i det att flera, dvs. skattekollektivet, kan bära kostnaderna tillsammans.

*Deras äganderätt såsom den skyddas i EK har kränkts*

I Europakonventionen TP 1-1 tillförsäkras enskilda rätt till respekt för sin egendom, innebärande att enskilda inte får berövas egendom annat än med stöd i lag och i det allmännas intresse. Egendomsbegreppet i Europakonventionen är ett autonomt begrepp och har i Europadomstolens praxis kommit att omfatta nästan allting av ekonomiskt värde (se t.ex. Danelius, Mänskliga rättigheter i europeisk praxis, 4 uppl. 2012, s. 539). Mark och pengar är utan tvivel sådan egendom som skyddas i Europakonventionen.

Inom konventionsrätten är det allmännas intresse ett vitt begrepp och medlemsstaterna anses bäst lämpade att avgöra vad som utgör ett allmänt intresse. Detta har Europadomstolen bl.a. fastslagit i fallet James m.fl. mot Förenade Konungariket (mål nr 8793/79, dom den 21 februari 1986) då domstolen även uttalade att berövande av egendom enbart till privat förmån för annan enskild person inte är i det allmännas intresse (se även Danelius, s. 545 f).

Europakonventionen genomsyras av en proportionalitetsprincip innebärande att det alltid ska finnas en rimlig balans mellan nyttan av ett beslut, som fördelning av gatukostnader, och de konsekvenser som beslutet får för motstående intressen.

I fallet Bugajny m.fl. mot Polen (mål nr 22531/05, dom den 6 november 2007) låg ett regionalt beslut om markplanering till grund för att klaganden var tvungen att

upplåta delar av sin fastighet till vägar. För detta tilldelades klaganden inte någon ersättning vilket hade stöd i inhemska lag. Klagandena tvingades tvärtom att betala för anläggandet av vägarna eftersom de ansågs vara dem till nytta som en form av påstått interna vägar för området. Vägarna skulle användas av såväl de boende i området som av allmänheten samt trafikeras av kollektivtrafik. Det aktuella planupplägget och kostnadsansvaret för vägarna ansågs av Europadomstolen utgöra en oproportionerlig och otillåten kränkning av egendomsskyddet i TP 1-1. Enligt domstolen måste en helhetsbedömning göras av situationen ifråga och av det allmännas åtgärder i förhållande till TP 1-1 (para. 58).

Lagen medger visserligen gatukostnadsuttag i vissa fall. Men i likhet med Bugajny m.fl. mot Polen har deras egendom – i form av pengar och mark – tagits med tvång genom en kommunal markplanering för vars genomförande de åläggs ekonomiskt ansvar genom gatukostnaderna. Kommunen har inte resonerat kring proportionalitet i sitt beslut att belasta just dem med hundra tusentals kronor för gator som tjänar alla kommuninvånare, samtidigt som de dessutom förlorar mark utan ersättning. Intrången har varit oproportionerliga och därfor en kränkning av deras äganderätt såsom den skyddas i Europakonventionen.

*Lagstiftningens nyttobegrepp ur äganderättslig synvinkel*

Såsom har redovisats ovan så ska gatukostnaderna fördelas efter den särskilda nytta som tillförs de skilda fastigheterna (se t.ex. prop., 1980/81:165 s. 28). I lagmotiven anförs visserligen att det i vissa fall kan vara fullt rimligt att ägare till befintliga fastigheter ska bidra till kostnaderna för det fall att anläggningarna innehåller nyttheter för dem.

Kommunen förutsätter i praktiken att berörda fastighetsägare får särskild nytta av planläggningen, på ett sätt som inte tar hänsyn till de unika omständigheterna i förevarande fall (jfr prop., 1985/86:1 s. 224). Förevarande upplägg kan liknas vid att Kommunen tillämpar en nyttopresumtion avseende detaljplanens betydelse för dem. Sådana presumptioner vid intrång i äganderätten i samband med vägbyggen har i ett antal fall underkänts i Europadomstolens praxis som oproportionerliga ingrepp i egendomsskyddet.

I Katikaridis m.fl., mot Grekland (mål nr 19385/92, dom den 15 november 1996) hade den grekiska staten beslutat att klaganden skulle tvingas avstå mark för vägbyggen utan att tillerkännas ersättning för ingreppet i fråga. Detta eftersom klaganden ansågs ha nyttja av vägarna enligt en lagfäst, obrytbar presumption. Domstolen uttalade – i likhet med den svenska lagstiftarens konstaterande i prop. 1985/86:1 s. 224 – att varje situations olika omständigheter måste beaktas och att satta presumptioner skapar ett system som brister i flexibilitet (para. 49).

En nyttopresumption av det grekiska slaget finns visserligen inte formulerad i ÄPBL eller PBL. En liknande presumption återfinns likväld i Kommunens stelbenta tillämpning av 6 kap. 31 § ÄPBL och svensk praxis (RÅ 1991 ref. 17).

Kommunen har inte motiverat varför de överhuvudtaget anses ha sådan särskild nyttja av vägarna i egenskap av allmänna platser att det är att anse som skäligt och rättvist att de ska tvingas bära stora kostnader för vägarna, som dessutom kommer att nyttjas av en allmänhet (se prop. 1980/81:165 s. 28 och Katikaridis m.fl. mot Grekland, para. 49).

Att Kommunen tillämpar gatukostnadsbestämmelserna på ett schematiskt och matematiskt sätt som baseras på en presumerad nyttja illustreras av att Kommunen med generell hänvisning till RÅ 1991 ref. 17 har reducerat gatukostnaderna med 15 respektive 30 procent för befintlig bebyggelse och beroende på fastighetstyp (se Kommunens förslag till gatukostnadsfördelning, s. 2).

I RÅ 1991 ref. 17 konstaterade inte bara HFD att det får antas att befintliga fastighetsägare tidigare betalat för de äldre gatorna, utan att det även handlar om att finna en fördelningsordning som uppfattas som rimlig av de berörda fastighetsägarna (se även prop. 1980/81:165 s. 32).

Sedan avgörandet i RÅ 1991 ref. 17 har omfattande och betydelsefulla förändringar skett avseende det äganderättsliga skyddet i svensk rätt. Till skillnad mot vid tiden för 1991 års avgörande krävs idag, utöver lagstöd, att ett angeläget allmänt intresse

är för handen samt proportionalitet för legitima begränsningar av egendomsskyddet (prop. 1993/94:117 s. 13 ff.).

Fördelningen av gatukostnader i samband med nybebyggelsen i norra Hultet måste därför bedömas mot en annan bakgrund än enbart bl.a. RÅ 1991 ref. 17 och uttalanden om nytoppresumtioner i förarbeten från tiden innan inkorporeringen av Europa-konventionen i svensk rätt. Kommunen har inte rätt att tillämpa gatukostnadsbestämmelserna i strid med egendomsskyddet enligt Europakonventionen TP 1-1 och 2 kap. 15 § RF i egenskap av överordnade normer.

Vad avser gränsdragningen mellan skatt och avgift i statsrättslig mening gäller att ett tillåtet avgiftsuttag från en kommuns sida förutsätter en tillräckligt preciserad och individuellt bestämd motprestation (se t.ex. SOU 2012:91 s. 139 med ref. till prop. 2007/2008:27 s. 70). För de gatukostnader de åläggs att betala måste de erhålla motprestation i form av sådan nytta som också krävs enligt 6 kap. 31 § ÄPBL. Som anförlts i det ovanstående har Kommunen enbart presumerat deras nytta av genomförandet av detaljplanen och fastställt kostnaderna genom schematiska beräkningar. Detta kan inte likställas med en tillräckligt precis och individuellt bestämd motprestation. Att de särbehandlas i jämförelse med övriga kommuninvånare, som inte heller har en visad särskild nytta av vägarna, kan också anses strida mot den kommunala likställighetsprincipen i 2 kap. 1§ kommunallagen (1991:900).

### *Sammanfattning*

Kommunen har tagit ut gatukostnader på ett sätt som står i strid med såväl bestämmelserna i ÄPBL som grundlagen och Europakonventionen. De har därför rätt till återbetalning av det erlagda beloppet. Detta sker enklast genom en jämkning ner till noll i enlighet med bestämmelserna i ÄPBL, om nödvändigt genom en konventionskonform och grundlagskonform tolkning av bestämmelserna. Eftersom de har betalat fakturan innebär en sådan jämkning att erlagt belopp ska återbetalas. En återbetalning skulle även i betydande del innebära en gottgörelse för den kränkning som har skett av deras äganderätt.

Kommunen

Kommunen är enligt antagen detaljplan "Bostäder i Hultet, norra delen" huvudman för den allmänna platsmarken inom det detaljplanelagda området. Detta innebär att Kommunen har att anlägga nya gator och andra anläggningar.

Enligt 6 kap. 31 § ÄPBL är det Kommunen som har att besluta om kostnaden för anläggningar m.m. inom beslutat fördelningsområde ska tas av fastighetsägarna i området. Det är också Kommunen som beslutar vilka kostnader som ska fördelas och om grunden för fördelningen. Vid fördelningen av kostnaderna har Kommunen att tillse att denna sker utifrån en rättvis och skälig grund.

Kommunfullmäktiges beslut den 17 juni 2009, § 63, om fördelning av gatukostnader för bostäder i Hultet Norra har överklagats genom laglighetsprövning. Genom förvaltningsrättens dom den 2 juli 2010 i mål nr 3575-10 har fördelningsunderlaget ansetts rimligt och den beslutade fördelningen ansetts vila på rättvis och skälig grund och också beslutad på ett lagligt sätt. Denna dom överklagades av bl.a. Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson. Kammarrätten beslutade i dom den 24 september 2010 i mål nr 4204-10 att inte meddela prövningstillstånd. Även kammarrättens avgörande överklagades varpå Högsta förvaltningsdomstolen genom dom den 1 april 2011 i mål nr 7740-10 beslutade att inte meddela prövningstillstånd. Förvaltningsrättens avgörande står därmed fast. Härvid förtjänar noteras att det står i överensstämmelse med gällande lag att ta ut kostnader för standardförbättringar.

Kommunen har fördelat kostnaderna för det aktuella detaljplaneområdet dels med utgångspunkt i den s.k. plannytta som de befintliga fastigheterna får i form av exempelvis tillbyggnads- och avstyckningsmöjligheter, dels storleken på befintliga och styckningsbara fastigheter och dels beroende på om fastigheterna varit byggda eller inte. I detta fall ger detaljplanen möjlighet till 46 nya bostadsfastigheter, en skolfastighet och en fastighet för en teknisk anläggning utöver de 14 redan bebyggda bostadsfastigheterna. Varje blivande fastighet, bebyggd eller nyttillkommande, betalar en grundkostnad och en rörlig avgift per kvadratmeter. Av totalkostnaden som ska fördelas betalas 60 procent genom grundkostnaden och resterande 40 procent genom den rörliga avgiften. Redan bebyggda fastigheter med helårs-

eller fritidsbostad tilldelas 30 procent respektive 15 procent reducerad grundkostnad och rörlig avgift, helt i linje med praxis som säger att redan bebyggda fastigheter ska ges mindre betungande grund i fördelningen än nyttillkommande fastigheter med anledning av att de nyttillkommande fastigheterna har större nytta av de nya anläggningarna (jmf RÅ 1991 ref. 17). Eftersom redan bebyggda fastigheter tenderar att förbli relativt stora jämfört med nyttillkommande fastigheter i en detaljplan använder Kommunen en maximal gräns för antalet kvadratmeter som den rörliga avgiften tas ut för. Detta görs för att inte belasta dessa stora fastigheter med oskäligt höga rörliga avgifter. För ett fåtal fastigheter med behov av att anlägga en privat väg, aningen genom gemensamhetsanläggning för flera fastigheter eller genom s.k. tomtskaff för enskilda fastigheter, p.g.a. att en gata med kommunal standard är olämplig, har arealen för dessa privata vägar exkluderat fastigheternas storlek och tas således inte ut genom den rörliga avgiften för att på så sätt ytterligare bidra till en mer rättvis och skälig fördelning mellan de olika fastigheterna.

Kollektivet som ska träffas av gatukostnad har avgränsats genom att kommunen beaktat de som nyttjar vägnätet. Eftersom det är frågan om återvändsgata är det inte fler som nyttjar vägnätet. Hur mycket den enskilde fastighetsägaren använder vägen avgör inte bedömningen hur stor nytta har varit för dem.

Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons påstående att det redan innan den nya detaljplanen antogs fanns två byggrätter på fastigheten och att man endast tilldelats en ny byggrätt genom den nya planen stämmer inte. Av de områdesbestämmelser, lagakraftvunna den 1 februari 1996, som gällde innan nu aktuell detaljplan vann laga kraft framgår: "I avvakten på att nya detaljplaner upprättas i den takt förutsättningar föreligger, är det angeläget att befintliga fritidshus inte tillbygges och att ingen ny bebyggelse tillkommer då detta kan försvåra den kommande planläggningen och bidra till att förvärra avloppssituationen inom området." Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson har därmed tilldelats två nya byggrätter genom detaljplanen.

En fördelningsmodell av nu aktuellt slag är i överensstämmelse med praxis på området (se RÅ 1991 ref. 17, Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolens avgöranden i mål nr F 2397-11 den 8 november 2011 samt i mål nr F 4360-12 den 12 mars 2013).

Kommunen bestrider inte att jämkning i ett enskilt fall, i detta fall Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons, skulle kunna vara i överensstämmelse med likabehandlingsprincipen. För en sådan bedömning krävs dock att det är klarlagt att förhållandena för Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson på ett sådant sätt avviker från förhållandena för det övriga kollektivet att kostnaderna i deras fall blir orättvis. Eftersom Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson har nytt av planen och de gatunät som följer av denna på ett sådant sätt, och i en sådan omfattning i förhållande till övriga fastigheter inom området, skulle det strida mot likabehandlingsprincipen att jämka i deras fall.

Lindbackevägen hette tidigare Öjersjövägen och övertogs av Kommunen i samband med skapandet av statskommunala vägar 1991. År 1995 fastställdes arbetsplan för Öjersjövägen, delen Mölnlycke företagspark-Lilla Hålsjön. Utbyggnaden av vägen skedde under senare delen av 1990-talet. I och med utbyggnaden ersattes Öjersjövägen som genomfartsväg med den nya vägen. Den nya vägen har namnet Nya Öjersjövägen, den gamla vägen har namnet Lindbackevägen.

I och med att detaljplanen för Hultet Norra vann laga kraft har Kommunen byggt ut allmän platsmark och VA-system. Gatorna som omfattas av detaljplanen har byggts ut, så även Lindbackevägen. De åtgärder som återstår är dock slitlager, kantsten och stödremsor. När det gäller Lindbackevägen är den således utbyggd i enlighet med intentionerna i detaljplan. Vidare är Lindbackevägen och övriga gator utbyggda enligt ortens sed. Detta innebär nybyggnation av: gator, med full överbyggnad enligt normalsektion och tvärsektioner, VA-ledningar, elledningar, teleledningar och vägbelysning som till huvudsak är placerade i Lindbackevägen och övriga gator, gångbana på delen från cirkulationen vid Nya Öjersjövägen fram till Hällebergsvägen och vändzon vid Lindbackevägen 34. Kommunen har inte skött insticksvägar, men ändå den sammanhängande längre vägen. Gatorna är inte fullt utbyggda utan det återstår bl.a. att sätta kantsten med koppling till dagvattenhanteringen. När kvarstående åtgärder är utförda kommer de åtgärderna att förebygga det vatten som idag istället leds in på Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons fastigheter. De fastig-

heter som har fått tillfart via de nya gatorna sammanfaller med detaljplaneområdets avgränsning.

De delar av vägen som är belägen vid Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons fastigheter har varit skogsväg. Skogsbilvägen, Lindeåsliden, har brukats av Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson. Hultet 1:21 och 1:22 kommer att ha tillfart via den mindre vägen, Lindåsliden. Det har även Hultet 1:23, men däremot inte Hultet 1:20. Dels slipper Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson ansvaret för väghållningen såsom skottning och skötsel i och med kommunalt huvudmannaskap och dels har man dragit vatten till deras fastighet. Lindbackevägen har fått stödremsor, belysning kantsten, trottoar med ny överbyggnad av asfalt och dagvattenhantering. Vidare har det byggts vändplan och busshållplatser. Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons fastigheter har ökat i värde i och med det nya vägnätet. Före gatubreddningen var Lindåseliden (f.d. skogsbilvägen) ca 3,5 m och Lindbackevägen ca 5,5 m. Båda vägarna saknade stödremsor. Lindåseliden är efter breddning 5,75 m inkl. stödremsor och har en vändplan dimensionerad för sopbilar. Lindbackevägens bredd efter breddningen är 6,25 meter inkl. stödremsor. Detta framgår av redan ingiven gatukostnadsutredning samt av projekteringsritningar. Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons uppgifter att de nya gatorna skulle vara smalare än den väg som fanns innan vägnätet byggdes om och att det inte skett en "rejäl förbättring av de befintliga vägarnas skick" stämmer således inte.

Kommunen bestrider således inte att Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson tidigare haft tillfartsmöjlighet till sina fastigheter, men anser att de gator som nu anlagts är till stor nytta för deras fastigheter. Det har utförts en rejäl förbättring av de befintliga vägarnas skick till gator med kommunal standard och all framtida drift och underhåll åligger numera Kommunen. Det nya gatunätet är avgörande för hela detaljplaneområdets funktion. Härtill förtjänar att nämnas att Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons fastigheter är belägna centralt inom det detaljplanelagda området och därmed kommer det nybyggda gatunätet dem till nytta i mer än ringa omfattning. Något skäl att medge just Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson ytterligare jämkning, utöver den reducering som redan vidtagits för deras befintliga helårsstad, finns således inte.

Kommunens motprestation består i – som Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson själva anger – tillhandahållandet av ett nytt gatunät. Grunden för kommunens motprestation är tydligt reglerad i antagen, prövad och lagakraftvunnen detaljplan och avgifterna är baserade på ett gatukostnadsunderlag och fördelning som också den är antagen, prövad och lagakraftvunnen.

Mot denna bakgrund är det visat att Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson har nytta av planen och det gatunät som byggs ut. Att andra fastighetsägare inom planområdet har liknande nytta innebär inte att kommunen inte visat nyttan i det nu aktuella fallet, utan enbart att många fastighetsägares individuella nytta är densamma.

Vidare har Kommunen, baserat på en oberoende extern värdering av fastigheterna inom detaljplaneområdet, sålt fyra fastigheter. Dessa fastigheter har sålts för mellan 1 900 000 – 1 950 000 kr. Kommunen anser därför att Lars-Erik Jävås och Christina Nilssons värdehöjning och nytta överstiger gatukostnadernas storlek.

Kommunen och Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson träffades med anledning av förestående lantmäteriförrättningsförhandling för att genomföra fastighetsbildning i enlighet med den lagakraftvunna detaljplanen. Vid detta sammanträde redogjorde Kommunen för planen och alternativa tillvägagångssätt. Kommunen är införstådd med att Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson inte upplevde att något av alternativen var bra för dem. Kommunen kan också ha en förståelse för att Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson till följd av detta upplevt sig stå i en "återvändsgränd". Kommunen anser dock det anmärkningsvärt att utifrån detta göra gällande att Kommunen genom en redovisning av gällande lag och rådande omständigheter skulle ha hotat Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson till att skriva på överenskommelsen "Överenskommelse om fastighetsreglering". Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson gavs, utifrån de alternativ som redovisats, en möjlighet att välja alternativ och de valde också det alternativ som var mest gynnsamt för dem, inte minst ur ett ekonomiskt perspektiv.

RF och Europakonventionens regler avseende äganderätt skyddar i stora drag en fastighetsägare mot ekonomisk skada/förlust som uppstår när fastighetsägaren tvingas avstå mark eller annat av värde, exempelvis pengar, utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Det berörda områdets detaljplans syfte och utformning uppfyller ovanstående krav. Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson ges möjlighet att stycka sina fastigheter i sammanlagt tre fastigheter som ansluts till allmän gata vilket sammantaget innebär en värdehöjning som klart överstiger den kostnad som de får till följd av påförandet av gatukostnaderna. Härtill bör nämnas att Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson inte heller i övrigt har tvingats avstå någon mark. Genom frivillig skriftlig överenskommelse har byte av markområden skett mellan Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson och Kommunen. Fakturan i sig innebär inget tvång från kommunen. Europakonventionen är tillämplig, den måste beaktas i allt kommunen gör, men det har inte skett någon kränkning av någon bestämmelse i EK. Det s.k. egendomsskyddet i RF är mot denna bakgrund intakt. Kommunen hänvisar i denna del till de bedömningar som gjorts i denna fråga i de tidigare nämnda målen avseende laglighetsprövning. Det kan i sammanhanget också hänvisas till Mark- och miljödomstolens vid Nacka tingsrätt, dom den 8 november 2012 i mål nr F 2397-11. Kommunens beslut om fördelning av gatukostnader har prövats genom laglighetsprövning och befunnits såväl lagliga som fördelade utifrån skälig och rättvis grund. Vidare har beslutet inte ansetts strida mot några äganderättsliga regler i vare sig RF eller Europakonventionen.

Sammanfattningsvis saknas det grund för att befria Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson från den erlagda gatukostnaden. Inte heller finns det skäl att sätta ner eller jämma gatukostnaden.

#### **UTREDNINGEN**

Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson samt Kommunen har presenterat bland annat Kommunens beslut om detaljplan och gatukostnader (Kommunfullmäktiges i Partille kommun sammanträdesprotokoll 2009-06-17, §§ 60 och 63).

Lars-Erik Jävås har på egen och Christinas begäran hörts under sanningsförsäkran. Vidare har de som skriftlig bevisning vid huvudförhandlingen visat bil-

der av Lindbackevägens skick före ombyggnationen. Bilderna har visats genom användning av Google Street View.

## **DOMSKÄL**

### *Inledning*

Målet rör tillämpning av plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL.

Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har gjort gällande att Kommunen varken visat att fördelningen av uttaget av gatukostnader mellan fastigheterna i området har skett efter skälig och rätvis grund eller att de haft nytta av gatorna samt att detta leder till att deras betalningsskyldighet för gatukostnader ska jämkas i enlighet med deras yrkanden.

De har också gjort gällande att beslutet att påföra dem betalningsskyldighet för gatukostnader på sätt som skett kommer i konflikt med 2 kap. 15 § regeringsformen eller egendomsskyddet i artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen och att även detta leder till att deras betalningsskyldighet för gatukostnader ska jämkas i enlighet med deras yrkanden. Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har inte påstått att kostnaderna för att utföra anläggningsåtgärderna i sig skulle vara för höga eller annars oskäliga.

Mark- och miljödomstolen kommer först att ta ställning till frågan om det finns skäl att jämka Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons betalningsskyldighet för gatukostnader enligt ÄPBL. Domstolen kommer efter det att ta ställning till frågan om Kommunens beslut att påföra Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson betalningsskyldighet för gatukostnader på sätt som skett, kommer i konflikt med 2 kap. 15 § regeringsformen eller egendomsskyddet i artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen.

*Finns det skäl att jämka Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons betalningsskyldighet för gatukostnader enligt ÄPBL?*

Enligt 6 kap. 31 § ÄPBL får en kommun som i egenskap av huvudman ska anlägga och förbättra gator och andra allmänna platser, besluta att kostnaderna för sådana åtgärder som är avsedda att tillgodose ett visst områdes behov av allmänna platser och anordningar som normalt hör till allmänna platser ska betalas av ägarna till fastigheterna inom området. Kostnaderna ska då fördelas mellan fastigheterna efter skälig och rättvis grund. Kommunen får också besluta om avgränsningen av det område inom vilket fördelning ska ske, om de kostnader som ska fördelas samt om grunderna för fördelningen.

Enligt 6 kap. 33 § ÄPBL kan den ersättning som varje fastighet ska betala jämkas om de kostnader som ska ersättas är oskäligt höga eller om de åtgärder som ersättningen avser har en omfattning eller ett utförande som överstiger vad som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheten.

Lagtexten i ÄPBL, vad avser uttag av gatukostnader, innehåller inte något villkor om att gatan ska vara till nytta för fastigheten för att gatukostnaden ska få debiteras fastighetsägarna. Av förarbetena (NJA II 1981:18 sid. 488 ff.) framgår emellertid att grunden för att belasta fastighetsägare med avgifter för gatukostnader är att gatan anses vara till särskild nytta för fastighetsägarna samt att ju högre exploateringsgrad som är tillåten för en fastighet, desto större nytta anses fastighetsägarna ha av att gator och allmänna platser utförs. När det gäller vilken fördelningsgrund som ska tillämpas för fördelningen av kostnaden mellan fastighetsägarna sägs att den bör bestämmas med hänsyn till förhållandena i det särskilda fallet samt att faktorer som bör vägas in i detta bl.a. är graden av nytta samt bebyggelseförhållande och fastighetsanvändning; särskilt framhålls att fastigheter som får delas bör påföras en betydligt större andel av kostnaderna än de andra fastigheterna. Vad gäller jämkning sägs att ersättningen ska jämkas när kostnaden för en åtgärd på visst sätt överstiger nytta för de berörda fastigheterna samt att rätt till jämkning normalt endast ska finnas om en gata utförts med en standard som klart överstiger vad som är vanligt med hänsyn till bebyggelsen som finns utmed gatan. Möjlighet till jämkning bör också finnas i de fall då kostnaderna av olika skäl blivit onormalt höga. Det är fas-

tighetens tillåtna användningssätt som ska ligga till grund för bedömningen av jämkningsfrågan. Att en fastighet inte är bebyggd i enlighet med detaljplanen utgör således inte skäl för jämkning.

Inom det område som omfattas av Kommunens beslut om fördelningen av gatukostnaden finns 12 fastigheter bebyggda med helårsbostäder, 2 fastigheter bebyggda med fritidshus, 46 nyttillkomna byggrätter, en tomt för skola/förskola och en tomt för transformator/pumpstation. Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson äger två av fastigheterna i området, nämligen Hultet 1:21 och 1:22. Hultet 1:21 är obebyggd och har genom detaljplanen tilldelats en byggrätt. Hultet 1:22 är bebyggd med en helårsbostad där Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson bor permanent. Hultet 1:22 är 2 458 m<sup>2</sup> stor och har genom detaljplanen tilldelats ytterligare en byggrätt på den södra delen av fastigheten, vilket innebär en rätt att dela fastigheten genom avstyckning. Att det på fastigheterna kan ha funnits byggrätter som blivit upphävdta innan detaljplanen antogs påverkar inte bedömningen av hur många byggrätter som tilldelats fastigheterna genom detaljplanen.

Kommunens kostnadsfördelningsmodell består dels av en grundkostnad där 60 procent av kostnaden fördelas lika per byggrätt, dels en rörlig avgift där 40 procent av kostnaden fördelas lika per m<sup>2</sup> tomta, dock ej för areal överstigande 2 000 m<sup>2</sup>. Modellen viktar också fördelningen mellan ingående fastigheter genom att ge obebyggd och nyttillkommande fastighet viktningen 1,0, fastigheter bebyggda med helårsbostad viktningen 0,7 och fastigheter bebyggda med fritidshus viktningen 0,85.

Kommunen har hittills fakturerat Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson för 75 procent av gatukostnaderna eller 303 484 kr. Av beloppet avser 116 642 kr Hultet 1:21, 83 657 kr permanenthuset på Hultet 1:22 och 103 185 kr den tillkommande byggrätten på Hultet 1:22.

Den viktning som Kommunen har tillämpat i sin kostnadsfördelningsmodell har stöd i praxis (se t.ex. RÅ 1991 ref. 17) samt i förarbetena till lagen (se i det föregående). Kostnaderna får således anses ha fördelats mellan fastigheterna efter skälig

och rätvis grund. Något skäl till jämkning på grund av den tillämpade kostnadsfördelningen kan därför inte anses föreligga. Dessutom bör beaktas att Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons fastigheter Hultet 1:21 och 1:22 genom detaljplanen erhållit två nya byggrätter, varav en innebär rätt till delning av Hultet 1:22 genom avstyckning, samt en konfirmering av den befintliga byggrätten. Till detta kommer att fastigheterna ligger centralt i gatukostnadsområdet och att de därmed kommer att använda gatorna i området, vilket måste anses innebära att de har särskild nytta av gatorna. Med beaktande av det sagda och med hänsyn till att annat inte kan anses utrett än att gatorna inte har en omfattning eller ett utförande som överstiger vad som kan anses normalt med hänsyn till den användning som är tillåten för fastigheterna, kommer mark- och miljödomstolen fram till att det inte finns skäl att jämka Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons betalningsskyldighet för gatukostnader enligt ÄPBL.

*Kommer Kommunens beslut att påföra Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson betalningsskyldighet för gatukostnader på sätt som skett i konflikt med 2 kap. 15 § regeringsformen eller egendomsskyddet i artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen (konventionen)?*

Den rubricerade artikeln (artikel 1) anses innehålla tre distinkta regler som anger 1) att egendom ska respekteras, 2) på vilka villkor det är acceptabelt att berövas sin egendom samt 3) hur ägarens rätt att utnyttja sin egendom får begränsas genom åtgärder för att reglera nyttjandet av egendom i det allmännas intresse (Danelius; *Mänskliga rättigheter i europeisk praxis* [2012], s. 544). Bestämmelsen om rätt till respekt för sin egendom har alltså en självständig betydelse.

Eftersom det i målet varken handlar om att Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson berövats sin egendom eller om att det vidtagits åtgärder som syftar till att reglera deras rätt att utnyttja sin egendom gäller frågan huruvida respekten för deras egendom har störts på ett sådant sätt att ett brott mot konventionen föreligger.

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att begreppet ”ägande” och ”egendom” inte har en given rättslig innehörd men att det finns ett mycket nära samband mellan existensen av egendom och hur denna regleras (Bentham, Jeremy;

*The Theory of Legislation*, [1864, 1975], s. 69, jfr dock Locke, John; *Two Treatises of Government*, [1689] s. 358). Ordet ”egendom” kan användas för att indikera det fysiska objektet till vilket lagliga rättigheter, privilegier m.m. knutits, men det kan också användas för att beteckna de rättsliga intressen eller rättsförhållanden som hör till ett sådant fysiskt föremål (Hohfeld, W. N.; *Fundamental Legal Conceptions as Applied in Judicial Reasoning* [1919], s. 28). Begreppet äganderätt kan på så sätt beskrivas som ett uttryck för en sammanfattningsvisning av ett komplex rättsverkning (Undén, Östen; *Sakrätt I-II*, [1927] s. 83, jfr Carl Torp som menade att rättigheter inte är något annat än terminologiska hjälpmittel för att beteckna vissa grupper av befogenheter, se Björne, Lars; *Realism och skandinavisk realism Den nordiska rättsvetenskapens historia, Del IV 1911-1950* [2007], s. 469 samt Martinsson Claes; *Funktionalismen och bättre rätt till fast egendom* [2008] s. 4 ff som menar att varje partsrelation ska hanteras för sig genom beaktande av reella aspekter på det specifika problemet).

De rättsliga intressen som är aktuella för i målet aktuell egendom (fastighet) brukar anses vara 1) rätten att exkludera 2) rätten, eller snarare friheten, att överföra samt 3) rätten (friheten) att förfoga över och använda efter eget skön. Samtliga dessa intressen är förvisso starkt beskurna i de flesta rättssystem, så även i det svenska, men kan ändå anses utgöra mer preciserade utgångspunkter än ägandebegreppet som sådant. (Se t.ex. Sprankling, John, G.; *Understanding Property Law*, [1999], s. 4 samt Bengtsson, Bertil; *Speciell Fastighetsrätt*, [1992], s. 11 ff.).

Lars-Erik Jävås och Christina Nilsson har gjort gällande att beslutet att påföra dem betalningsskyldighet för gatukostnader utgör en störning av respekten för deras ägande och ett brott mot artikel 1 och har som stöd för detta åberopat Europadomstolens dom i målet Bugajny m.fl. mot Polen där Europadomstolen fann att det förelåg ett brott mot artikel 1 med hänvisning till att den störning som det rörde sig om i målet inte uppfyllde kravet på proportionalitet mellan de allmänna och enskilda intressena. I Bugajny m.fl. mot Polen hade gator byggts på mark som tillhörde sökandena utan att marken på något sätt exproprierats; de hade därtill byggts på sökandens bekostnad. Gatorna hade sedan anslutits till det allmänna vägnätet,

utan att tillträdet till sökandens fastighet (på gatorna) eller gatornas användning kunde begränsas på något sätt av sökandena. Sökandena var därtill skyldiga att bärta kostnaderna för vägarnas underhåll utan någon tidsgränsning. Enligt mark- och miljödomstolen är situationen i Bugajny m.fl. mot Polen inte jämförbar med den som Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson befinner sig i. Det främsta skälet för detta är att det inte kan handla om samma typ av störning. Gatorna ligger inte på Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons mark och de måste inte tåla att allmänheten har obegränsad tillgång till delar av deras mark. De har heller inte något underhållsansvar för gatorna. Enligt mark- och miljödomstolen saknas alltså anledning att söka annan ledning av målet Bugajny m.fl. mot Polen än rörande den systematik med vilken analysen av om en kränkning av konventionsrättigheterna föreligger bör företas.

Enligt den aktuella detaljplanen är Kommunen huvudman för den allmänna platsmarken inom området som omfattas av planen. Det innebär att det ligger på Kommunen att bl.a. anlägga och förbättra gatorna i området. När så skett anses de fastigheter som ingår i fördelningsområdet för gatukostnader ha tillförts en särskild nytta (jämför tidigare redovisade förarbeten till ÄPBL), och Kommunen har i samband med detta krävt att fastighetsägarna i området ska betala gatukostnader till Kommunen. Dessa åtgärder reducerar, i praktiken, fastighetsägarnas effektiva utövande av sitt ägande (jfr Bugajny m.fl. mot Polen, punkterna 58 och 59). Enligt mark- och miljödomstolen innebär därför kravet att betala gatukostnader att fastighetsägarna har störts i sin frihet att förfoga över sina fastigheter. Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har alltså utsatts för en sådan störning. För att störningen inte ska utgöra ett brott mot artikel 1 måste den vara i det allmännas intresse, föreskrivas i lag samt vara proportionerlig.

Europadomstolen har upprepade gånger poängterat att de nationella myndigheterna, på grund av deras direkta kunskap om deras samhälle och dess behov, i princip är bättre lämpade än en internationell domstol att avgöra vad som är "i allmänhetens intresse" liksom att det i första hand är upp till de nationella myndigheterna samt särskilt domstolarna att tolka och tillämpa den nationella lagstiftningen. I målet Bugajny m.fl. mot Polen (punkten 62) ansåg Europadomstolen att ett legitimt all-

mänt intresse är att skydda den finansiella stabiliteten i den kommunala budgeten. Som framgått av mark- och miljödomstolens bedömning i det föregående har förfarandet i det här målet ägt rum i enlighet med ÄPBL. Mark- och miljödomstolen konstaterar därmed att störningen som drabbat Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson tillgodosser ett legitimt allmänt intresse samt är lagenligt.

Frågan är då om störningen uppfyller kravet på proportionalitet mellan det allmännas intresse och Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons intresse att med frihet förfoga över sina fastigheter eller om den inneburit en oproportionerlig och alltför stor börla på dem. Det allmännas intresse handlar i detta fall om att finansiera anläggningskostnaden för de gator som behövs i och med att området detaljplanelades, vilket i sin tur handlar om det allmännas intresse av att det byggs bostäder och därmed sammanhangande förtätning. Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons börla innebär att de, genom att Kommunen anlagt och förbättrat gator och sedan påfört dem gatukostnader för detta, delvis har frähänts friheten att efter eget skön förfoga över värdehöjande åtgärder för sina fastigheter.

Proportionalitetsprövningen ska omfatta en bedömning av nödvändigheten i att över huvud taget inskränka egendomsskyddet och om ändamålet kan uppnås på ett mindre ingripande sätt. Europadomstolen har, bl.a. i Bugajny m.fl. mot Polen (punkten 68), uttalat att de avtalsslutande staterna i fråga om markexploatering och stadsplanering bör ha ett stort utrymme för att genomföra sin politik. Att kommunen på något sätt finansierar anläggningskostnader för gator anser mark- och miljödomstolen är nödvändigt. Frågan om det kan ske på ett mindre ingripande sätt för den enskilde kommer, om den ställs på sin spets, att handla om huruvida vissa nyttigheter bör bäras av allmänna medel eller betalas av dem som får nyttja av dem – något som gäller allt från avgifter för förskola till sådant som gatukostnader. Att kostnaden i vissa fall ska betalas av dem som får nyttja av det som kostnaden avser kan enligt domstolen rent allmänt sett inte anses oproportionerligt. Frågan är i stället om det är oproportionerligt i det enskilda fallet.

Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har hävdat att de inte kommer att tillgodogöra sig den nyttja som detaljplanen anses ha fört med sig för deras fastigheter, eftersom

de inte avser att tillgodogöra sig de tillkommande byggrätterna. I stället, har de menat, innebär betalningsskyldigheten för gatukostnaderna att de kan komma att tvingas sälja en av sina fastigheter eller ta lån för att kunna fullgöra skyldigheten.

Oavsett om Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson mot sin vilja måste sälja en fastighet eller ta lån för att kunna betala gatukostnaderna, anser mark- och miljödomstolen att det handlar om en störning av deras frihet att förfoga över sin egendom på ett sätt som ökar deras bördar i proportionalitetsavvägningen.

I bedömningen av frågan om huruvida ändamålet kan uppnås på ett mindre ingripande sätt anser mark- och miljödomstolen att den omständigheten att betalningen av de gatukostnader som belöper på de tillkommande byggrätterna ska ske i princip omedelbart, dvs. innan det står klart att dessa byggrätter kommer att användas, framstår som oproportionerlig i den mening som avses i artikel 1 (jämför SOU 2012:91 som föreslår ett uttag av gatukostnader först när motsvarande nyttå uppstår för ägaren, dvs. när bygglov beviljas för tillkommande byggrätter). Kommunens beslut att ta ut gatukostnader får i det avseendet därför anses vara i konflikt med artikel 1. Att göra beslutet proportionerligt vad gäller de tillkommande byggrätterna genom att ändra det så att betalningen av de gatukostnader som belöper på dem ska ske först när sådan nyttå uppstår för Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson, kan emellertid inte mark- och miljödomstolen göra eftersom ett sådant domslut inte kan anses innefattas i det yrkande om jämkning av betalning som Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har framställt i målet och som går ut på återbetalning av redan betalat belopp.

Sammanfattningsvis kan Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons talan inte bifallas med stöd av konventionen. För tydlighets skull bör sägas att mark- och miljödomstolen inte anser att en tillämpning av 2 kap. 15 § regeringsformen på omständigheterna i målet leder till någon annan bedömning. Inte heller ändrar de omständigheter som Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson fört fram om lantmäteriförrätningen och att de kände sig tvingade att ingå den överenskommelse som låg till grund för förrätningen någon av bedömningarna.

*Rättegångskostnader*

Målet har i sak rört tillämpningen av ÄPBL.

Den nu gällande plan- och bygglagen (2010:900), PBL, trädde i kraft den 2 maj 2011. Av punkten 2 i övergangsbestämmelserna till lagen framgår att äldre lag fortfarande ska gälla för mål och ärenden som har påbörjats före den 2 maj 2011. Talan i målet väcktes under år 2014. Således ska PBL:s regler om rättegångskostnader tillämpas i målet.

Av 15 kap. 10 § andra stycket PBL jämförd med 7 kap. 1 § expropriationslagen (1972:719) framgår att huvudregeln i mål om jämkning av ersättning för gatukostnader är att Kommunen ska stå för Lars-Erik Jevås och Christina Nilssons rättegångskostnader. Enligt tredje stycket i samma bestämmelse kan domstolen i ett mål som detta emellertid besluta att fastighetsägaren ska bära sina egna kostnader i fall fastighetsägaren förlorar målet och har inlett rättegången utan att ha haft tillräckliga skäl.

Kommunen har gjort gällande att Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson har inlett rättegången utan att ha haft tillräckliga skäl och därför ska bära sina egna kostnader. Mark- och miljödomstolen anser inte att så är fallet. Huvudregeln i 15 kap. 10 § andra stycket PBL ska därför tillämpas. Det betyder att Kommunen ska förpliktas att ersätta Lars-Erik Jevås och Christina Nilsson för rättegångskostnader. Beloppet är ostridigt.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)**

Sista dagen för överklagande är den 11 december 2015.

---

Chefsrådmannen Patrick Baerselman, rådmannen Christina Olsen Lundh, tekniska rådet Sören Karlsson och särskilda ledamoten Barbro Julstad har deltagit i domstolens avgörande.



# SVERIGES DOMSTOLAR

## ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättslämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

**Skrivelsen med överklagande ska innehålla** uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förynat förhör eller en förynat syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

**Skrivelsen ska vara undertecknad** av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.

Kommunstyrelsens  
statsutvecklingsutskott

## **Utökad yta för ny sporthall på Myrsjöskolan**

Utökad projektram och startbesked

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen att fatta följande beslut. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anslå ytterligare 10,5 miljoner kronor i investeringsram för projektnummer 90000345 av den 16 november 2015, § 288, varpå den totala investeringsramen uppgår till 48,5 miljoner kronor.

Under förutsättning av att kommunfullmäktige beviljar investeringsmedel enligt ovan beviljar kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott för egen del startbesked för den utökade nybyggnationen av sporthall på Myrsjöskolan.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 45 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Den 16 november 2015 fattade kommunfullmäktige beslut om att bevilja investeringsmedel om 38 miljoner kronor för byggnation av en sporthall på Myrsjöskolan. När projekteringen av den nya sporthallen startade identifierade projektgruppen att den finns en bra möjlighet att anlägga en kultur- och fritidslokal i suterrängvåning under sporthallen. Den möjliga lokalen är beräknad till ca 600 kvm till en kostnad av 10,5 miljoner kronor.

Möjlighet att skapa tillkommande ytor i nya sporthallen har mottagits med stort intresse hos kultur och fritidsenheten. Tillsammans med dem har enheten för fastighetsutveckling tagit fram ett förslag hur den utökade ytan ska kunna disponeras.

Kostnaden för de nya ytorna blir 17 500kr/kvm (BTA) mot en kostnad på 23 750 kr/kvm (BTA) för motsvarande fristående byggnad vilket ger en besparing på ca 3 750 000kr. Den nya sporthallen ska stå färdig till skolstarten höstterminen 2018. Inrikningsbeslut för byggnation av den nya lokalen togs på fritidsnämnden den 1 december 2016



## Ärendet

### Bakgrund

Ormingeområdet expanderar kraftigt framöver och i enlighet med fritidsnämndens antagna kapacitetsutredning är behoven av lokaler för fritidsaktiviteter i området stort. Den nya sporthallen vid Myrsjöskolan som kommunfullmäktige beviljade investeringsmedel på 38 miljoner kronor till den 16 november 2015 blir ett efterfrågat tillskott. Hallen skall stå klar till skolstarten hösttermin 2018.

När projekteringen av den nya sporthallen startade identifierade projektgruppen att den finns en bra möjlighet att anlägga en lokal i suterrängvåning under sporthallen. Den möjliga lokalen är beräknad till ca 600 kvm. Möjlighet att skapa mer yta för kultur och fritidsverksamheter har mottagits med stort intresse hos kultur och fritidsenheten.

I och med den planerade nyproduktionen av bostäder i Orminge centrum rifs exempelvis Nybackas gymnastiksals och hantverkshuset. Lokaler som i nuläget används av bland annat kampsportsförening, gymnastik och dans. Nybackas gymnastiksals är uppsagt till 4:e kvartalet 2017. Det är därför av största vikt att hitta ersättningslokaler i närområdet.

### Nuläge

Den nya sporthallen är en fullstor hall av samma typ som Tollare bollhall. Eftersom hallen byggs i en sluttning finns möjligheten att skapa ytterligare lokalyta för kultur- och fritidsverksamhet intill Myrsjö IP. Den nya lokalen är beräknad till ca 600 kvm till en kostnad av 10,5 miljoner kronor.

Inriktningsbeslut för byggnation av den nya lokalen togs på fritidsnämnden den 1 december 2016 enligt nedan.

Kultur- och fritidsenheten föreslår att följande funktioner ska kunna utövas i suterrängvåningen.

- Fyra omklädningsrum med toaletter som även ska kunna användas av fotbollsplanens aktörer
- Förådsutrymmen, med möjlighet till ingång från utsidan
- Lokal på cirka 200 kvm med möjlighet att utöva:
  - Dans
  - Fysträning
  - Kampsport
  - E-sport

Lokalen utrustas med fiber uppkoppling, musikanläggning samt spegelvägg med räcke.

Med fyra omklädningsrum ges även användarna av fotbollsplanen möjligheter att byta om intill fotbollsplanen samt att motionärer i området och BMX-baneutövarna får tillgång till



toaletter och duschmöjligheter. Lokalen ger också utmärkta förutsättningar för sommarlovsaktiviteterna som sker på Myrsjö IP, då sporthallen ligger i direkt anslutning till fotbollsplanen/BMX-banan.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Den hastigt påkomna möjligheten att utöka Myrsjö nya sporthall med 600 kvadratmeter är inom det befintliga byggprojektet ett kostnadseffektivt sätt att tillgodose Fritidsnämndens behov av fritidslokaler eftersom delar av kostnaderna redan är tagna inom huvudprojektet. Kostnaden för de nya ytorna blir 17 500kr/kvm (BTA) mot en kostnad på 23 750 kr/kvm (BTA) för motsvarande fristående byggnad en besparing på ca 3 750 000kr. Den beräknade tillkommande hyresnivån är cirka 680 000 kr per år. Skolverksamheten har möjlighet att hyra på dagtid genom fritidsnämndens bokningssystem. Även kulturverksamhet har möjlighet att hyra lokalen. Vid ett beslut om att hyra lokalen kommer fritidsnämnden att begära ett ökat budgetutrymme från och med juli 2018 för de ökade kostnaderna som blir, i samband med beslut om ramärendet inför budgetbeslut i kommunfullmäktige våren 2017.

## **Konsekvenser för barn**

Området kring Orminge/Myrsjö kommer få en kraftig ungdomstillväxt samtidigt som nydaningen av Orminge centrum minskar antalet fritidslokaler de närmsta åren. Kapacitetsutredningar har tydligt visat på ett stort behov av fritidslokaler i stadsdelen och fritidsnämnden ser att ytan kommer att ha stor betydelse för ge barn och ungdomar möjlighet att utöva fritidsaktiviteter inom sitt närområde.

## **Bilagor**

- a. Investeringskalkyl utökad yta Myrsjö sporthall
- b. Preliminärt hyrestillägg utökad yta Myrsjö sporthall
- c. 3d vyer del 1 Myrsjö sporthall
- d. 3d vyer del 2 Myrsjö sporthall
- e. Situationsplan Myrsjö sporthall
- f. Entréplan Myrsjö sporthall
- g. Suterrängplan Myrsjö sporthall
- h. Inriktningsbeslut FRN 2016-12-01 utökad yta

Taina Sunnarborg  
Enhetschef  
Enheter för fastighetsutveckling

Pierre Fällström  
Projektledare  
Enheter för fastighetsutveckling

**300**  
**Projektkalkyl - Specifikation - Nyinvesteringar**

Objekt: 140027  
 Projekt: 90000345  
 Projektnr: Myrsjö Sporthall souterrängdel  
 Datum: 2016-11-29

Totalt	Summering Bidrag/vidaredebitering	Investering
10 500	0	10 500

Beskrivning tkr	Fas1	Fas 1	Summeringsgrupp		Byggherre- kostnader 503	Bidrag/ vidaredeb. 0
	Förstudie 0	Program 0	Fas2 Projektering 1 358	Fas3 Produktion 8 639		
Kostnader för tidigare genomförd förstudie			100			
Kostnader för tidigare genomfört program						
Projekterat fas 2			1 000			
Arkitekt						
Landskap arkitekt						
Konstruktör						
VVS-konsult						
El-konsult						
Markkonsult						
Miljökonsult						
Specialkonsulter						
Geoteknikkonsult						
Kopiering						
Kalkyler						
Brandkonsult						
Markentrepreneurad						
Byggentrepreneurad				7 000		
Rivningsentrepreneurad						
Ventilationsentrepreneurad						
Styr- och övervakningsentrepreneurad						
VS entreprenad						
Sprinklerentrepreneurad						
Kylentrepreneurad						
El/tele entreprenad						
Ökad byggherrekostrnad					493	
Myndigheter						
Besiktningskostnader						
Evakueringskostnader						
Markhyra						
Driftkostnader						
Extern projektledning (partneringledare)						
Övrig byggadministration						
Indexuppräkning						
Budgetreserv (risk)			110	700		
Arvode totalentrepreneur			121	770		
Kostnadsförda PU-åtgärder						
Adm påslag intern PL 2%	0	0	27	169	10	0

## PRELI MI NÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr:	Namn:	Adress:	Datum:
<b>140027</b>	<b>Myrsjö Sporthall suterrängdel</b>	<b>Mensättravägen 42</b>	<b>2016-11-29</b>

Beskrivning av åtgärder:

*I samband med projekteringsstart för nya sporthallen på Myrsjöskolan har en ny möjlig yta på ca 600 kvm identifierats i souterrängplan. Detta hyrestillägg omfattar kostnaden för den nya ytan som kan skapas under den nya sporthallen. Den nya ytan kan användas som omklädningsrum till utomhusidrott i området, danslokal, förrådsutrymmen m.m.*

**Bedömd investeringskostnad****10 500 tkr****Årskostnader**

Nuvarande hyra

**0**

Kapital investering tillägg ( ränta och avskrivning )

**440 tkr/år**

Driftkostnadsökning

**240 tkr/år****Summa årskostnader****+ 680 tkr/år****Max hyra****2 100 kr/m<sup>2</sup>****= 1 155 tkr/år**

OBS! hyreskontrakt baseras på LOA

**Finansiering**

Hyra/ hyrestillägg

**680 tkr/år****57 tkr/mån**

Återstår att finansiera = underskott

**= 0 tkr/år****Hyresnivå**före tillägg **0 tkr/år**  
efter tillägg **680 tkr/år**0,000 tkr/m<sup>2</sup>  
1,236 tkr/m<sup>2</sup>tkr/elev  
tkr/elev

Anm.

*Fritidsnämnden betalar prel. 680 000kr i årshyra för dessa nya lokalytor.*Hyrestillägget är preliminärtSlutligt hyrestillägg fastställs när investeringen är genomförd.**Avtalstid****33**

år gäller under tiden

**2018-08-01****- 2051-08-01**

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärdén. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m<sup>2</sup> hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning av t ex drift och underhållskostnader.

**Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:**

Nacka den

2016-11-29

*Enheter för fastighetsutveckling*

Namn

Ansvarskod

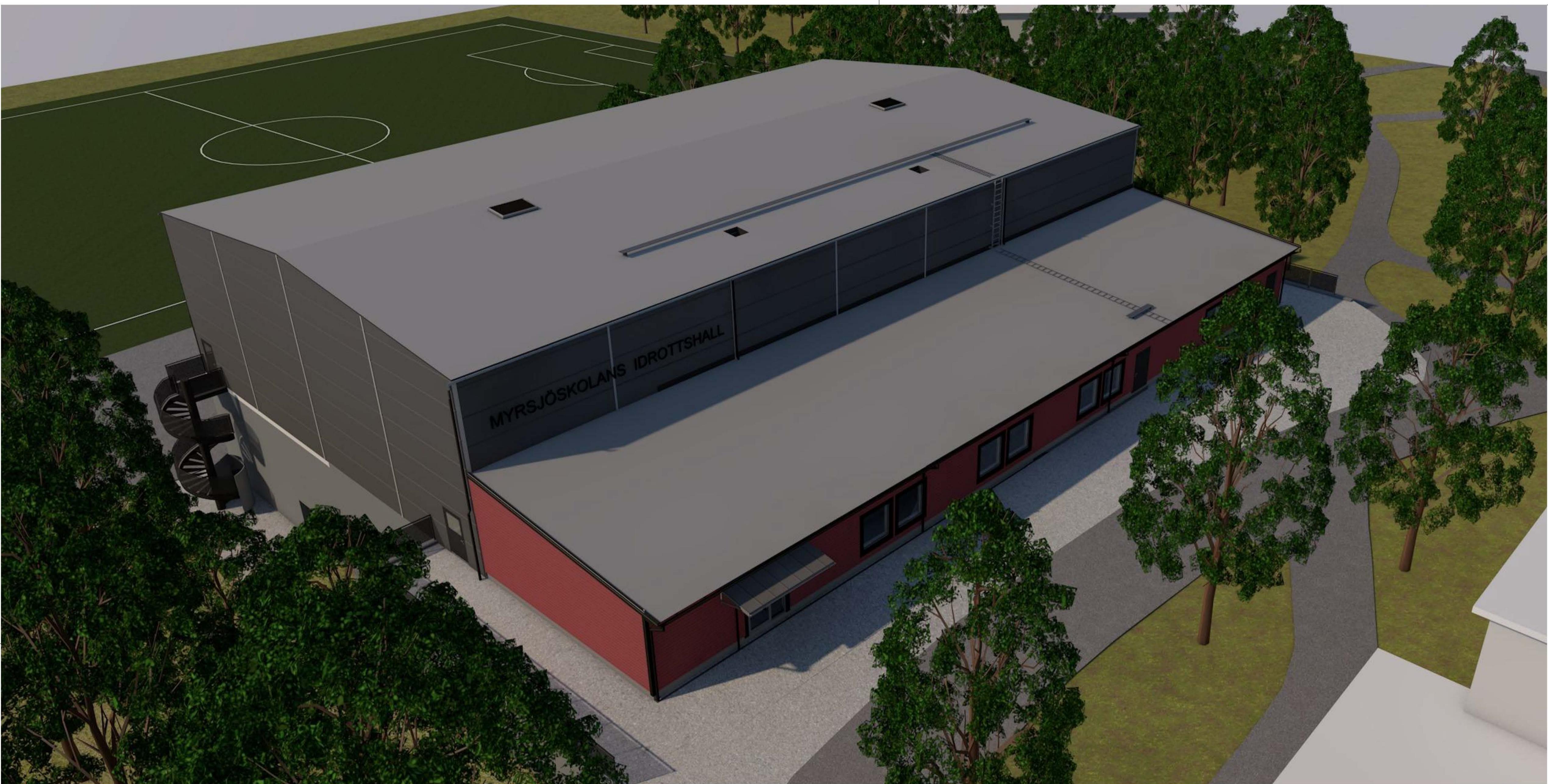
Namn

Ansvarskod

Pierre Fällström

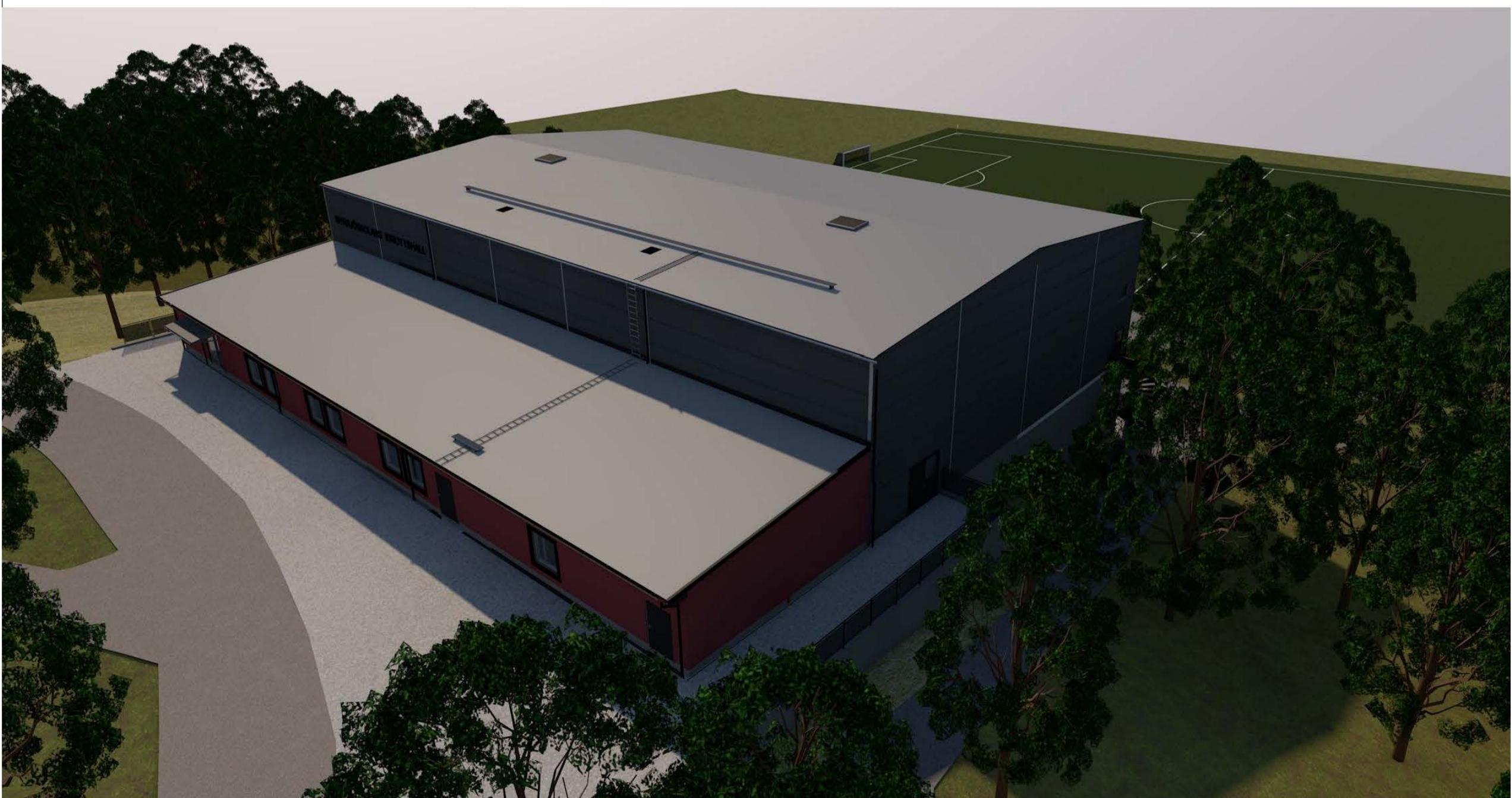
20126

**Hyresgäst****Hyresvärd**

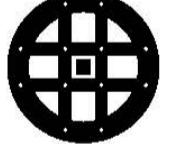


## FÖRKLARINGAR

ALLA MÄTT ÄR I MM OM INGET ANNAT ANGES.



BET	ANDRING AVSER	DATUM	Sign.
<b>ARBETSHANDLING</b>			

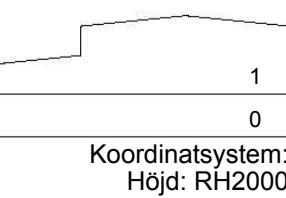
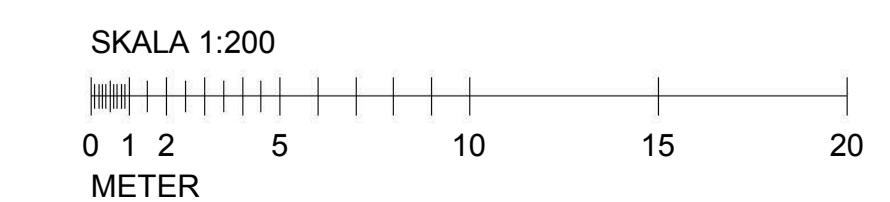
BESTÄLLAREN  
 **NACKA  
KOMMUN**

ENTREPENOR  
 **NCC**

**MYRSJÖ SPORTHALL**

BH	NACKA KOMMUN 131 81 NACKA SCHARC Arkitektur AB TELEFONVÄGEN 30, 129 26 STOCKHOLM	WWW.NACKA.SE WWW.SCHARC.COM
K		
KP		
E		
V		
W		
LA		
R		
SK		
S		
UPPDÄRAG NR 233A	RITAD/KONSTR AV SCHARC	HANDELLAGARE Sven Staiger
DATUM 2016-11-01	ANSVARIG Sven Staiger	PROJEKT NR
GRANSKAD AFS	GRANSKAD MILJÖPLAN	OBJEKT NR 140027

NYBYGGNAÐ 3D VYER DEL 1 FÖRSLAG ÖVERGRIPANDE, SAMMANSATT REDOVISNING	SKALA A1 1:200 A3 1:400	NUMMER A-08	REV
---	-------------------------------	----------------	-----



**FÖRKLARINGAR**

ALLA MÄTT ÄR I MM OM INGET ANNAT ANGES.

**ARBETSHANDLING**

BESTÄLLAREN  
**NACKA KOMMUN**  

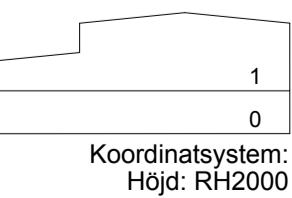
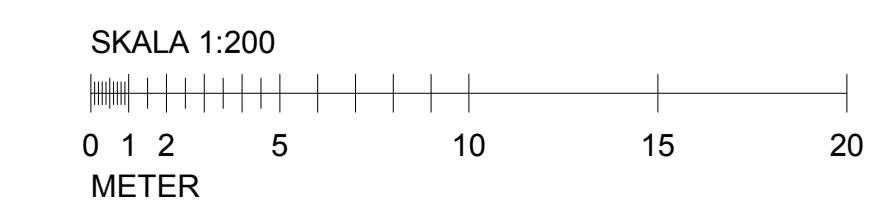

ENTREPRENÖR  
**NCC**  


**MYRSJÖ SPORTHALL**

BH	NACKA KOMMUN 131 81 NACKA	WWW.NACKA.SE
A	SCHARC Arkitektur AB TELEFONVÄGEN 30, 129 26 STOCKHOLM	WWW.SCHARC.COM
K		
KP		
E		
V		
W		
LA		
R		
SK		
S		

UPPDÄRAG NR 233A	RITAD/KONSTR AV SCHARC	HANDLÄGARE Sven Staiger
DATUM 2016-11-01	ANSVARIG Sven Staiger	PROJEKT NR
GRANSKAD AFS	GRANSKAD MILJÖPLAN	OBJEKT NR 140027

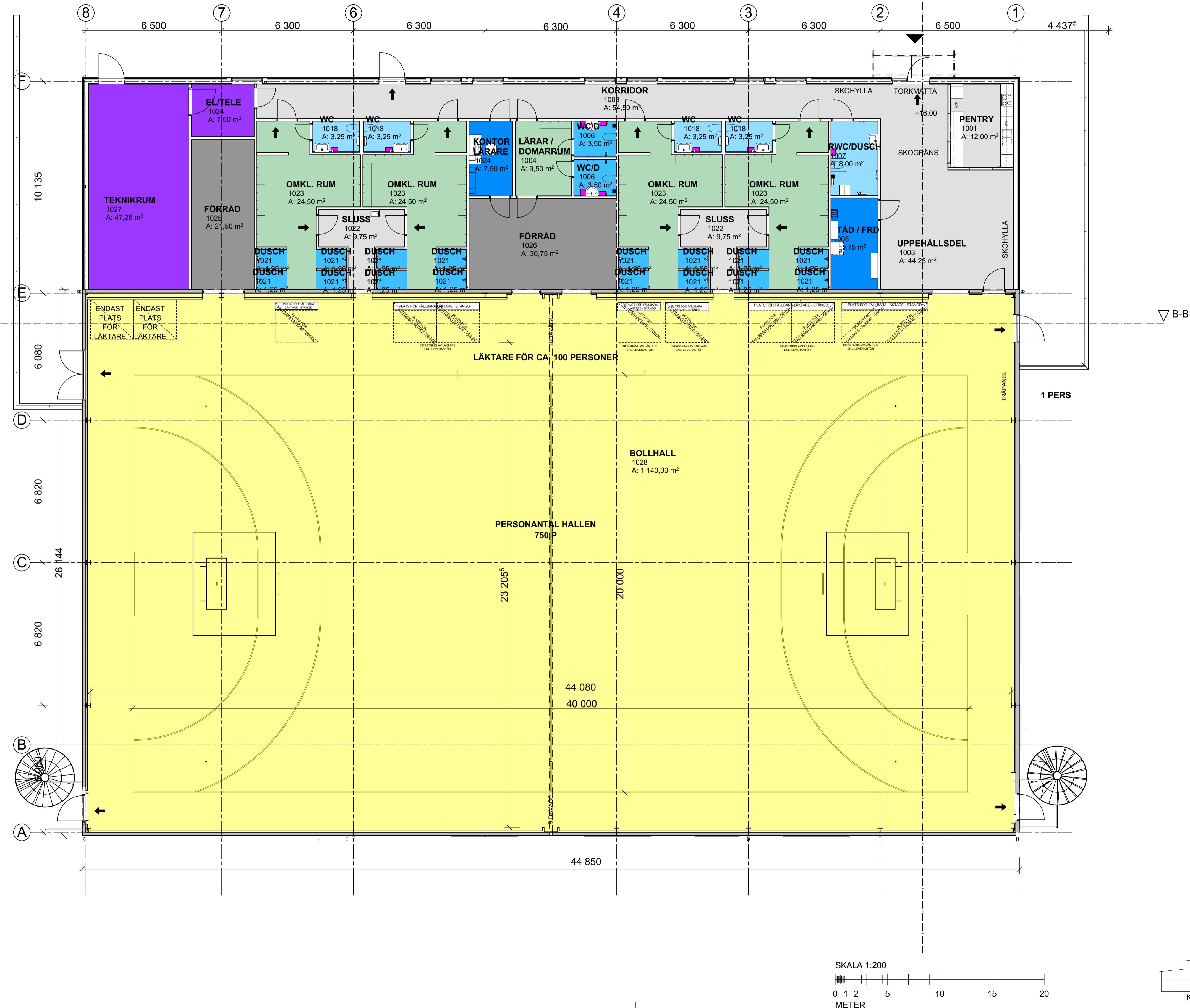
NYBYGGNADE 3D VYER DEL 2	FORSLAG	ÖVERGRIPANDE, SAMMANSATT REDOVISNING
SKALA A1 A3	1:200 1:400	NUMMER A-09 REV





## FÖRKLARINGAR

ALLA MÄTT ÄR I MM OM INGET ANNAT ANGES.



## ARBETSHANDLING

BESTÄLLAREN  
**NACKA KOMMUN**

ENTREPENOR  
**NCC**

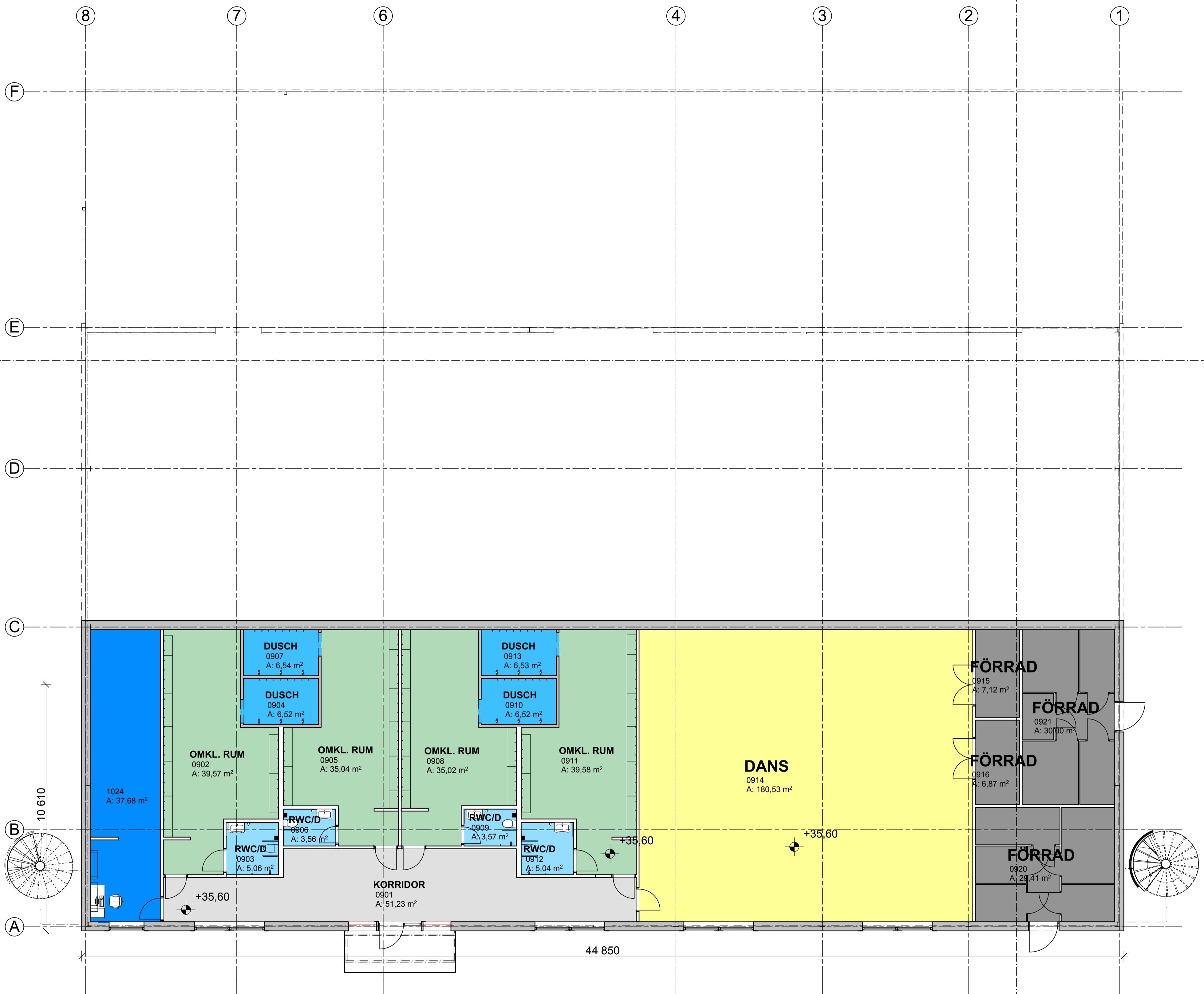
## MYRSJÖ SPORTHALL

BH	NACKA KOMMUN 131 81 NACKA	WWW.NACKA.SE
A	SCHARC Arkitektur AB TELEFONVÄGEN 30, 129 26 STOCKHOLM	WWW.SCHARC.COM
K		
KP		
E		
V		
W		
LA		
R		
SK		
S		
UPPDÄRAG NR 233A	RITAD/KONSTR AV SCHARC	HANDLÄGARE Sven Staiger
DATUM 2016-11-01	ANSVARIG Sven Staiger	PROJEKT NR
GRANSKAD AFS	GRANSKAD MILJÖPLAN	OBJEKT NR 140027

NYBYGGNAD		
ENTRÉPLAN		
FORSLAG		
ÖVERGRIPLADE, SAMMANSATT REDOVISNING		
SKALA A1 A3	1:200 1:400	NUMMER A-03
Koordinatsystem: Höjd: RH2000		REV

## FÖRKLARINGAR

ALLA MÄTT ÄR I MM OM INGET ANNAT ANGES.



BET	ANDRING AVSER	DATUM	Sign.
<b>ARBETSHANDLING</b>			
BESTÄLLAREN			
<b>NACKA KOMMUN</b>			
ENTREPENOR			
<b>NCC</b>			
MYRSJÖ SPORTHALL			
BH	NACKA KOMMUN 131 81 NACKA	WWW.NACKA.SE	
A	SCHARC Arkitektur AB TELEFONVÄGEN 30, 129 26 STOCKHOLM	WWW.SCHARC.COM	
K			
KP			
E			
V			
W			
LA			
R			
SK			
S			
UPPDRAF NR 233A	RITAD/KONSTR AV SCHARC	HANDELÄGARE Sven Staiger	
DATUM 2016-11-01	ANSVARIG Sven Staiger	PROJEKT NR	
GRANSKAD AFS	GRANSKAD MILJÖPLAN	OBJEKT NR 140027	
NYBYGGNAD KÄLLARE FÖRSLAG ÖVERGRIPANDE, SAMMANSATT REDOVISNING			
SKALA A1 A3	1:200 1:400	NUMMER A-04	REV
Koordinatsystem: Höjd: RH2000			



§ 76

FRN 2016/140

## Inriktningsbeslut för lokal under ny sporthall Myrsjö

### Beslut

1. Fritidsnämnden föreslår att kommunstyrelsen ska besluta att byggnaden under Myrsjö nya sporthall ska byggas enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1, daterad 18 november 2016.
2. Fritidsnämnden förklarar paragrafen omedelbart justerad.

### Ärendet

I samband med projekteringen av den nya sporthallen som ska byggas mellan Myrsjöskolan och Myrsjö IP finns möjligheten att anlägga en lokal i suterräng under sporthallen. Inriktningen som föreslås ges funktioner för bland annat dans, gruppträning och kampsport. Genom att använda sporthallens fulla kapacitet skapas en mer attraktiv utomhusmiljö och mer resurseffektiv användning av hela området. Med fyra omklädningsrum ges även användarna av fotbollsplanen möjligheter att byta om samt att motionärer i området och betongparkens utövare får tillgång till toaletter och duschkamrar. Lokalen bidrar också till att förbättra förutsättningar för sommarlovaktiviteterna som sker på Myrsjö IP, då sporthallen ligger i direkt anslutning till fotbollsplanen och betongparken där BMX, kick-bike och skateboard utövas.

### Handlingar i ärendet

Kultur- och fritidsenhetens tjänsteskrivelse den 14 november 2016.

Bilaga 1. Beskrivning av inriktning och funktioner.

### Beslutsgång

Fritidsnämnden beslutade i enlighet med förslag till beslut.

Fritidsnämnden förklarade paragrafen omedelbart justerad.

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Nyproduktion Källängsvägens förskola i Saltsjö-Boo (Montessorihusets förskola)**

Slutredovisning

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingskott godkänner slutredovisningen av projektet nybyggnation Källängsvägens förskola på Mensättravägen, investeringsprojekt 9201000079, med en investeringsram om 34 000 000 kr.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 49 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Kommunfullmäktige fattade den 19 november 2007, § 358, beslut om investeringsmedel om 34 000 000 kr för att uppföra en förskola med fyra avdelningar vid Mensättravägen i Saltsjö-Boo. Förskolan byggdes under 2012-2013 vid Mensättravägen i Saltsjö-Boo. Inflytningen skedde till höstterminen 2013. En ambition med förskoleprojektet var att bygga en passivhus förskola enligt ”Forum för energieffektiva byggnader” men det kunde inte uppfyllas. Däremot så blev det Nackas kommuns första certifierade GreenBuildning. Projektet är slutfört och slutkostnaden uppgår till 32 000 000 kr. Det ger en slutkostnad som ligger 2 000 000 kr under beviljad investeringsram.

### **Ärendet**

Kommunfullmäktige fattade den 19 november 2017, § 358, beslut om investeringsmedel om 34 000 000 kr för att uppföra en förskola med fyra avdelningar vid Mensättravägen i Saltsjö-Boo. Efter en andra upphandling, den första överklagades, kontrakterades SBG Bygg AB som entreprenör i juni 2012. Produktionen startade i augusti 2012 och projektet slutbesiktigades i augusti 2013 med omgående inflytning.

Utöver att bygga en fyra avdelningsförskola med tillagningskök av god kvalité var ambitionen med detta byggprojekt att byggnaden skulle certifieras som ett passivhus enligt FEBY (Forum för energieffektiva byggnader). Detta kunde dock inte uppnås i



produktionen eftersom att projekterade bygghandlingar inte uppfyllde kraven enligt FEBY. Projektet drabbades inledningsvis av en del avbrott, både i upphandling- och projekteringsfasen. Detta gav en ryckig projektprocess som gjorde att projektörer byttes ut och att man inte hade tillräckliga kunskaper om vad som krävdes. Byggnaden är trots det en energieffektiv byggnad med hög kvalité. I samband med färdigställandet certifieras byggnaden enligt kraven på GreenBuildning (krav att energiförbrukningen skall ligga 25 % under gällande BBR-krav), vilket är Nacka kommuns första.

### **Projektbeskrivning nybyggnation Källängsvägens förskola**

Entreprenadform:	Utförandeentreprenad
Generalentreprenör:	SBG Byggen AB
Projektledare:	Pierre Fällström enheten för fastighetsutveckling
Starttidpunkt (produktion)	2012-08-01
Slutbesiktning	2013-08-15
Inflyttning	2013-08-16

### **Ekonomi nybyggnation Källängsvägens förskola**

Beslutad ram:	34 000 000 kr
Slutkostnad:	32 000 000 kr

### **Finansiering nybyggnation Källängsvägens förskola**

Slutligt hyrestillägg:	1 521 900 kr/år (2013 år hyresnivå)
Överskjutande medel att återlämna:	2 000 000 kr
Avskrivningstid ca:	33 år
Internränta:	3 %
Maxhyra 2013:	1 900kr/m <sup>2</sup>

### **Ekonomiska konsekvenser**

Investeringen gav en hyra om 1 521 900 kr/år utifrån 2013 års maxhyra på 1 900kr/m<sup>2</sup>. Detta gav i sin tur ett slutligt underskott för lokal enheten om 443 000 kr/år det första året, preliminärt var underskottet 540 000 kr/år. Projektet slutredovisas till 32 000 000 kr utifrån en investeringsram på 34 000 000kr.

### **Konsekvenser för barn**

Byggnationen av förskola har inneburit att 80 barn kan erbjudas plats på nya förskolan. Det är ett tillskott med 20 nya förskoleplatser i norra Boo. Montessorihuusets förskola hade tidigare tre avdelningar och låg på Kommunalvägen 5-7.

Taina Sunnarborg  
Enhetschef  
Enheten för fastighetsutveckling

Pierre Fällström  
Projektledare  
Enheten för fastighetsutveckling

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Nyproduktion Långsjöns förskola i Saltsjö-Duvnäs**

*Slutredovisning*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingskott godkänner slutredovisningen av projektet *nybyggnation Långsjöns förskola*, investeringsprojekt 98100351, med en investeringsram om 32 000 000 kr.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 49 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Långsjöns förskola som byggdes 1976 på fastigheten Sicklaön 207:7 brann till stora delar den 18 oktober 2014. En ny förskola med fem avdelningar uppfördes på samma fastighet. Inflyttning skedde i augusti 2015.

Projektet är slutfört och slutkostnaden uppgår till 29 065 000 kr. Det ger en slutkostnad som ligger knappt 3 000 000 kr under beviljad investeringsram.

### **Ärendet**

Vid sammanträdet den 9 december 2014 beviljade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott investeringsbeslut om maximalt 32 000 000 kr för att återuppbygga Långsjöns förskola inom fastigheten Sicklaön 207:7. Flexator AB som är ramavtalade kontrakterades som entreprenör och produktionen startade omgående. Projektet slutbesiktigades i augusti 2015 och inflyttades omgående.

Långsjöns förskola bestod innan branden av fyra avdelningar. Då behovet av förskoleplatser i området var stort uppfördes den nya förskolan med fem avdelningar. Den nya förskolan är ett modulhus, där byggnadsdelarna prefabricerats i fabrik och sammansätts på fastigheten. Denna lösning möjliggjorde ett snabbt utförande där verksamhetens evakuerade tid minimerades.



### **Projektbeskrivning nybyggnation Långsjöns förskola**

Entreprenadform:	Totalentreprenad
Generalentreprenör:	Flexator AB
Projektledare:	Mattias Johansson enheten för fastighetsutveckling
Starttidpunkt (produktion)	2014-12-17
Slutbesiktning	2015-08-18
Inflyttning	2018-08-10

### **Ekonomi nybyggnation Långsjöns förskola**

Beslutad ram:	32 000 000 kr
Slutkostnad:	29 065 000 kr

### **Finansiering nybyggnation Långsjöns förskola**

Slutligt hyrestillägg:	657 900 kr/år
Överskjutande medel att återlämna:	2 935 000 kr
Avskrivningstid ca:	33 år
Internränta:	2,8 %

### **Ekonomiska konsekvenser**

Investeringen ger, enligt kommunens hyresmodell, en hyra om 2 179 800 tkr/år, vilket innebär att hyran finansierar investeringen. Projektet slutredovisas till 29 065 000 kr.

### **Konsekvenser för barn**

Byggnationen av förskola har inneburit att 100 barn kan erbjudas plats på denna förskola. Det är ett tillskott med 20 nya förskoleplatser mot tidigare innan den befintliga förskolan brann ner. Valet att bygga ett modulhus har inneburit att barnen endast har varit evakuerade från sin förskola i nio månader.

Taina Sunnarborg  
Enhetschef  
Enheten för fastighetsutveckling

Mattias Johansson  
Projektledare  
Enheten för fastighetsutveckling

Kommunstyrelsen

## **Projektavslut Fisksätra Marina och överlätelse av aktier Saltsjö Pir AB**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen noterar redovisningen av fastighetsutvecklingsprojektet Fisksätra Marina till protokollet.

Kommunstyrelsen beslutar att Nacka kommun säljer samtliga aktier, med undantag för en aktie, i Saltsjö Pir AB till Marinberget AB för 18 378 000 kronor.

Kommunstyrelsen beslutar teckna föreslaget aktieägaravtal med Marinberget AB.

### **Sammanfattning**

Nacka kommun har tillsammans med Marinberget AB utvecklat fastigheten Fisksätra till det som idag är Saltsjö pir – en med Fiskätra integrerad marin portal med bland annat museum och restaurang, vid sidan av annan näringsverksamhet. Samarbetet har bedrivits i ett gemensamt bolag, som kommunen planenligt nu ska lämna genom att sälja samtliga aktier utom en till Marinberget AB.

### **Ärendet**

Nacka kommun och Marinberget AB ingick 30 juni 2011 ett konsortialavtal som grund för att gemensamt utveckla den fastighet som kallades Fisksätra marina. De övergripande förväntningarna för utvecklingen av Fisksätra marina till Saltsjö Pir har varit att skapa en långsiktig och hållbar inriktning för en marin portal i Nacka, att öka tillgängligheten också till Skogsö naturreservat och göra marinan till en mer integrerad del av Fisksätra. Detta tillsammans med skapandet av museet Hamn har stärkt besöksnäringen och serviceutbudet och gjort kommundelen än mer attraktivt vilket också en mycket väl fungerande restaurang bidrar till.



Själva konsortialavtalet reglerar hur samarbete och utveckling av Fisksätra marina ska ske och omfattar att partnerna bildade ett gemensamt bolag för att utveckla fastigheten. Av konsortialavtalet följer att kommunen ska sälja alla sina aktier utom en när kommunens åtaganden enligt avtalet är uppfyllda. Det är de nu. Ärendet finns redovisat i sin helhet i bilagan ”Slutrapport Fisksätra marina/Saltsjö-Pir”.

Nacka kommun äger 50 procent av aktierna i Saltsjö Pir AB. Köpeskillingen beräkning är baserad på konsortialavtalet och uppgår till drygt 18 miljoner kronor. Stadsledningskontoret föreslår att kommunen ingår ett aktieägaravtal med Marinberget AB som baseras på att kommunen har kvar en aktie.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Försäljningen av aktierna till Marinberget ökar kommunens likviditet med drygt 18 miljoner kronor.

## **Konsekvenser för barn**

Aktieförsäljningen påverkar inte någon enskild grupp. Utvecklingen av området i och kring Fisksätra marina gynnar alla medborgare. Museet Hamn har exempelvis som syfte att tillgängliggöra platsens historia. En historia som innehåller och tillgängliggör för bland annat barn och ungdomar allt från spår från vikingatiden till dagens mångkulturella Fisksätra.

## **Bilagor**

Slutrapport Fisksätra marina/Saltsjö-Pir  
Aktieägaravtal mellan Nacka kommun och Marinberget AB

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Dag Björklund  
Trafik- och fastighetsdirektör

**SLUTRAPPORT**  
Lena Dahlstedt  
Stadsledningskontoret

## I **Slutrapport för Fisksätra marina/Saltsjö-Pir**

Detta dokument sammanfattar utvecklingen av såväl fastigheten som området Fisksätra marina/Saltsjö-Pir och är underlag för beslut i följande ärenden:

- Avyttring av aktier i Saltsjö-Pir
- Investeringar för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina
- Motion Hamn
- Slutredovisning Hamn

Flera olika projekt och parter har varit involverade för att utveckla området och fastigheten. För att ge en förståelse av helheten inleds dokumentet med en beskrivning av de övergripande förväntningarna och resultaten. Därefter följer redovisningar kopplat till respektive beslutsärende.

### **Innehållsförteckning**

1	Slutrapport för Fisksätra marina/Saltsjö-Pir .....	1
2	Övergripande utvecklingen av Fisksätra marina/Saltsjö-Pir.....	2
3	Avyttring av aktier i Saltsjö Pir .....	7
4	Investering för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina.....	8
5	Slutredovisning av museiprojektet Hamn .....	13
6	Frågor och svar .....	16



## 2 Övergripande utvecklingen av Fisksätra marina/Saltsjö-Pir

Under lång tid var Fisksätra marina ett nedgånget område och det har varit svårt att få till en hållbar verksamhet och en hållbar ekonomi för fastigheten. På området låg ursprungligen Fisksätra varv med anor från tidigt 1900-tal. Speciellt kan nämnas tillverkning av plastbåtar med en framgångsrik period under 50- och 60-talen. Under 70- och 80-talet förändrades verksamheten till en fritidsbåtssmarina. Huvudbyggnaden uppfördes under tidigt 1980-tal. Övriga byggnader har länge varit eftersatta och har under senare år rivits. Fastigheten har varit del i sådana kreativa lösningar som bidrog till 80-talets fastighetskris, vilket präglat dess historia som ett problemobjekt. Fastigheten hamnade i det sammanhanget i Nackahem men övergick till kommunen när bostadsbolaget avvecklades. På fastigheten har det sedan dess varit många olika verksamheter såsom områdesnämndens förvaltningskontor, skola, båtbyggare och andra marina verksamheter. Under kommunens ägande har varvsverksamheten utarrenderat tills arrendatorn gick i konkurs och kommunen tvingades överta verksamheten.

År 2005 gjordes ett försök att avyttra fastigheten. Försöket lades på is 2006 då indikerade prisnivåer låg alltför långt under bokförda värdet. De flesta av de tankar och idéer som då diskuterades har nu realiseras. År 2010 återupptog kommunen processen att avveckla kommunens operativa engagemang i fastigheten, men då utökat med genomförandet av museiprojektet Hamn och omfattande miljösanering som inte diskuterades i mitten på 2000-talet.

Genom den satsning kommunen gjort under senare år tillsammans med samarbetspartners har platsen och området utvecklats. De övergripande förväntningarna för utvecklingen av Fisksätra marina till Saltsjö Pir har varit att skapa en långsiktig och hållbar inriktning för en marin portal i Nacka, att öka tillgängligheten också till Skogsö naturreservat och göra marinan till en mer integrerad del av Fisksätra. Detta tillsammans med skapandet av museet Hamn har stärkt besöksnäringen och serviceutbudet och gjort kommundelen än mer attraktivt vilket också en mycket väl fungerande restaurang bidrar till.

Arbetet med att utveckla verksamheterna fortsätter. Kommunen bidrar genom att i samverkan med andra främja näringsliv och besöksnäring bland annat genom att vara garant för museum och att göra den natur- och kulturhistoriska unika miljön och dess historia tillgänglig för nutida och framtida generationer.

### 2.1 Förväntningar inför utveckling av området och fastigheten

Under alla år som Fisksätra marincentrum funnits i kommunens ägo har det varit svårt att få fastighetens ekonomi att gå ihop och det har inte funnits någon bärkraft för en positiv



utveckling. En förväntan har varit att nu skapa en långsiktig och hållbar inriktning för fastighetens användning på för kommunen rimliga villkor.

Efter omstart i försöken att avveckla kommunens ägande 2010 var marknadens och kommunens förväntningar närmare varandra bl a genom gjorda nedskrivningar av bokfört värde. Efter en process som kan liknas vid en konkurrenspräglad dialog, bildade kommunen och Marinberget AB genom konsortialavtal det samägda bolaget Saltsjö Pir AB år 2011<sup>1</sup>. Bolaget innehar tomträtt till fastigheten och äger samtliga befintliga byggnader och anläggningar på tomträtten. I avtalet framgår den gemensamma visionen att skapa en marin portal med ett stort flöde av båtar som ger underlag för ett brett serviceutbud. Det gemensamma bolaget ska förutom att driva hamn- och varvsverksamhet också förstärka intentionerna med museiprojektet Hamn. I avtalet förbinder sig bolaget bl.a. att göra investeringar i energisystem, hyresgästanpassningar på plan 1-3, renovera huvudbyggnad och riva gamla byggnader. All sanering av mark bekostas av kommunen som säljare och ansvarig för tidigare verksamheter på platsen då någon tidigare huvudman för den förorenande verksamheten inte finns kvar.

En ny detaljplan för fastigheten skapar möjligheter för att utveckla området enligt intentionerna i konsortialavtalet och ingår som en del av förutsättningarna i avtalet. Detaljplanen syftar till att marinan ska bli en mötesplats i Nacka med skärgårdstrafik från piren, båtar, museum, restaurang och varvsverksamhet. I ambitionen ingår att öka tillgängligheten, säkerställa besöksnäringen bl.a. till Hamn och bidra till att göra området till en integrerad del av Fisksätra. Piren är bli angöringsplats för båttrafik för guidade turer till Baggensstäket och även turer till Skogsö naturreservat som på så sätt kan bli mer tillgängligt för allmänheten. När detaljplanen vunnit laga kraft, vilket skedde i juni 2016, ska Marinberget förvärva samtliga av kommunen ägda aktier i bolaget förutom en aktie i enlighet med konsortialavtalet.

Kommunen beslutade tidigt i processen att skapa museet Hamn på platsen. Ambitionerna och förväntningarna på museet Hamn har varit höga. Museiprojektet formulerades tidigt till att gälla ett museum som omfattar både det förflutna och samtiden. Målet var att synliggöra det historiska och samtida kulturarvet. Ambitionen har varit att skapa ett besöksmål i världsklass, bygga broar mellan forskarsamhället och allmänheten, skapa möjligheter till arbete och bryta utanförskap, att invånarna i Fisksätra ska ses som resurser och skapa ett attraktivare Fisksätra.

## 2.2 Vad har genomförts och vad har resultatet blivit?

De tidigare varvsverksamheterna bl.a. tillverkning av plastbåtar och reparations- och underhållsarbeten har satt sina spår i marken. Kommunen har, i egenskap av markägare,

<sup>1</sup> Beslut i kommunfullmäktige 23 maj 2011



och i enlighet med konsortialavtalet genomfört marksanering. Stora delar av saneringen har genomförts under åren 2012-2013 men även under år 2016 som är under avslutande.

Flera investeringar har i enlighet med konsortialavtalet gjorts i fastigheten för att kunna möjliggöra för hyresgäster att bedriva verksamhet. Några av de investeringar som gjorts är nytt energisystem, hyresgästanpassningar, renovering av verkstäder, ommålning av fastigheten och ny lokal för båtsnickeriet. Dessutom har uttjänta byggnader inom området rivits.

Idag är 90 % av fastigheten belagd med verksamheter och det finns ett 40-tal arbetsplatser. De flesta verksamheter på undervåningen har marin anknytning såsom båtsnickeri, segelmakare, kapellmakare, båtförsäljning- och båtmäklare, varvsverksamhet och förvaring av marinarkeologisk utrustning (hyrs av sjöhistoriska museet). Därutöver finns ett ölbryggeri. I övriga delar av huset finns företag inom jobbcoaching och undersköterskeutbildning samt på plan 4 och 5 museet Hamn, restaurang och konferensutrymme som kommunen hyr.

Kommunen har investerat i en pir för allmänheten och för skärgårdstrafik. Piren färdigställdes under 2013 och är nu i bruk för skärgårdstrafik. Förutom att ta emot besökare sjövägen, exempelvis till museet, är piren också en utgångspunkt för guidade båtturer till Baggenståket och Skogsö naturreservat samt ett uppskattat lokalt besöksmål. Piren används också för förankring av båtbryggor. Det har skapats 500 båtplatser jämfört med tidigare ca 275 st. Målsättningen i ursprungligt konsortialavtalet var 600 båtplatser. Det finns platser för vinterförvaring utomhus och nya detaljplanen möjliggör byggande av hallar för förvaring av båtar.

I juni 2014 öppnades dörrarna till museet Hamn. Museet Hamn öppnade som ett kommunalt museum med en privat driftsaktör, vilket är en unik form för att driva museum. Driften upphandlades vid årsskiftet 2013-2014 och avtal skrevs med Emotion AB. Slaget vid Stäket utgör verksamhetens primära fokus. En av museets andra utställningar tar avstamp i lokalsamhället Fisksätra och berättar en historia om tankar, föremål och omständigheter som präglade det tidiga sjuttioåret när Fisksätra växte fram.

Under museets första två verksamhetsår har antalet besökare ökat. Det är en tioprocentig ökning av antalet besökare för perioden juni 2015 - maj 2016 jämfört med samma period under föregående år. Cirka 6600 personer har besökt museet mellan första juni 2015 och sista maj 2016. Museet Hamn har under 2016 nominerats som en av tre kandidater till Riksförbundet Sveriges Museers utmärkelse som årets museum. I och med att restaurangen har öppnats har det skapat bättre möjlighet till helhetsupplevelse. Restaurangen öppnade sommaren 2015 med ca 150-200 platser inomhus och med en stor terrass som rymmer ytterligare gäster. Restaurangen drar mycket gäster såväl vardagar som helg och fick utmärkelsen årets lunchrestaurang på företagarmässan 2016.



Driftsentreprenören av museet har aktivt arbetat för att stärka kopplingen till lokalsamhället genom att exempelvis engagera Fisksätraungdomar som kassavärdar och guider men även genom att engagera sig i lokalsamhället genom Fisksätra folkets hus och i Fisksätraakademien. Dessutom finns det i museishoppen lokal anknytning till Fisksätra och till övriga Nacka såväl som till Värmdö.

Vandrarhem var med i de ursprungliga planerna men det har inte blivit av och det finns inte heller några planer på att genomföra det. Anledningen till att det inte blev ett vandrarhem var att det bedömdes vara för få bäddar för att ge tillräckligt god ekonomi. Lokalerna som var tänkta till vandrarhem är under utveckling alternativt för uthyrning på marknaden.

## 2.2.1 Nästa steg

Utvecklingen av området och verksamheten fortsätter. Kulturnämnden har beslut om ny inriktning för museet i och med att avtalet med den nuvarande driftentreprenören går ut 2017/2018. Museet Hamn kommer att styra mer mot det samtida kulturarvet, bredare delaktighet och interaktion med besökare, grupper, skolor och det omgivande lokalsamhället.

Åtkomsten till intilliggande Skogsö naturreservat kompletteras genom att en strandpromenad kopplar samman en ny kommunal väg med befintlig pir och den gångstig som nyligen rustats upp i reservatet ansluts till vägen. En utbyggnad av vägen ned till piren är planerad under att göras under 2017. Nya båthallar för vinterförvaring kommer att byggas och förstärka den marina prägeln.

## 2.3 Slutsats

Området och fastigheten har utvecklats mycket positivt och är på god väg att bli ett riktigt attraktivt kulturellt och marint besöksmål. En styrka är möjligheten till helhetsupplevelsen. Det förväntningar som fanns har i stort infriats. Fastigheten och området har fått en tydlig marin prägel. Båtplatserna har ökat, piren har byggts, museet Hamn och restaurangen har öppnat och flera verksamheter har etablerats i byggnaden. Det mesta är på plats och nu handlar det om att fortsätta utvecklingen av det som finns där idag.

I ett sådant komplext utvecklingsarbete har det varit svårt att sätta en rimlig tidplan. Förskjutningar av tidplanen betyder också ofta fördyringar. Flera delar av utvecklingen har blivit färdigställd senare än planerat, exempelvis museet, restaurangen, piren och strandpromenaden. De omfattande saneringarna av marken var en anledning till förseningar. Men det finns även andra faktorer såsom att planprocessen tog längre tid än beräknat och vattendom behövde inväntas för att kunna anlägga bryggorna. I sig är inte tidsåtgången orimlig beaktat vad som var nödvändigt att göra. Däremot förutsågs inte alla dessa delprocesser och inte heller komplexitet vid starten av de enskilda ingående projekten.



Förutom tid har vissa utvecklingsprojekt, av olika anledningar, kostat mer än beräknat, bland annat saneringen och hyresanpassningar för museet, se vidare under avsnittet hyresgästanpassningar Fisksätra marina. Värdet av utvecklingen av området är svårt att beräkna i form av intäkter. Tillgängligheten och attraktiviteten till byggnaden har ökat. Allt tyder på att det nu skapats en långsiktig och hållbar inriktning för fastigheten och Fisksätra har fått ett intressant besöksmål som skapar mervärde för boende i Fisksätra, för besökare och hela Nacka.

### 2.3.1 Lärdomar

Det finns flera lärdomar att dra för att få ett effektivare internt samarbete. Men även för att på ett bättre sätt möjliggöra för samarbeten med externa entreprenörer och samarbetspartners.

I utvecklingen av Fisksätra marina, både området och fastigheten, har många interna processer varit involverade. Det har exempelvis varit en kulturnämndsfråga, fråga om fastighetsutveckling, planfråga men även en besöksnärringsfråga. En sådan komplex utvecklingsprocess behöver en struktur för att hantera de utmaningarna det innebär. Även om det har funnits en uttalad ambition och inriktning med konsortialavtalet är det svårt att initialt besluta om den exakta leveransen. Det behöver finnas utrymme för att bygga upp kunskap efter hand. Ett utvecklingsarbete behöver ett annat arbetssätt än ett leveransprojekt, det behövs andra former för beslutsfattande, annan uppföljning och annan tidplan. Det behöver finnas utrymme för löpande prioriteringar och möjlighet att dra operativa slutsatser av enhetschefer eller motsvarande. Strukturen ska också kunna ge stabilitet oberoende av personalförändringar inom projekten. Önskvärt vore om det fanns en färdig struktur för komplexa projekt och processer som kan återanvändas för att undvika att de ska uppfinnas på nytt varje gång.

Det har vid vissa tillfällen gjorts förändringar under arbetet, nya beställningar och förändringar har kommit sent i det pågående arbete. Tid och omtag kostar pengar. Flera projekt har inte avslutats och därmed fortsatt att dra kraft och energi i onöдан.

Om kommunen vill underlätta för externa entreprenörer och samarbetspartners att verka i kommunen och bättre möjliggöra för samarbete, behöver organisationen utveckla sitt arbetssätt. Det interna arbetet i detta exempel brister när det gäller samordningen, men även i snabbhet inom myndighetsprocesserna.

En positiv lärdom är att kommunen vågade testa ett unikt koncept med ett kommunalt museum med en privat driftentreprenör. Att kunna ta en idé från en prototyp till ett färdigt museum visar på en utvecklingskraft i organisationen och förmåga att ta tillvara på en entreprenörs drivkraft. Utvecklingen av platsen och fastigheten är också ett exempel på ett gott samarbete med extern entreprenör som inte heller förutsåg alla turer kring



myndighetsutövande och kommunal beslutsgång. Genom en gemensam målbild har det ändå funnits en samstämmighet i strävan och viljan att skapa något bra tillsammans.

## 3 Avyttring av aktier i Saltsjö Pir

### 3.1 Sammanfattning

Nacka kommun äger 50 procent av aktierna i Saltsjö Pir AB. I samband med att bolaget bildades tecknade kommunen och Marinberget AB ett konsortialavtal som reglerar vad parterna ska göra inom ramen för samarbetet och vad som händer när kommunen uppfyllt sina åtaganden. När detaljplanen för området nu vunnit laga kraft ska kommunen sälja sitt innehav, minus en aktie, till Marinberget. Köpeskillingen är bestämd i konsortialavtalet och uppgår till drygt 18 miljoner kronor.

Den kvarvarande aktien möjliggör hembud där kommunen har möjlighet att inträda i köparens ställe i det fall bolaget säljs till annan extern aktör. Hembudsklausulen ingick i det ursprungliga underlaget för urvalet av samarbetspartner för att säkerställa att bolaget inte såldes vidare utan kommunens kontroll och därmed riskera leverans av dess åtaganden. Noteras bör att parten som valdes 2011 aldrig har visat tecken på att svikta i sin ambition att sin del av projektet.

### 3.2 Ärendet

Nacka kommun och Marinberget AB ingick 30 juni 2011 ett konsortialavtal. Avtalet reglerar hur samarbete och utveckling av Fisksätra Marina ska ske. Som aktiekapital i det gemensamma bolaget ”Saltsjö Pir AB” lämnade kommunen apportegendom motsvarande 18 miljoner kronor och Marinberget AB betalade in 18 miljoner kronor till det gemensamma bolagets konto.

I konsortialavtalet framgår vad de två parterna ska göra och vad som händer när kommunens åtagande är uppfyllt. Enligt §5 i konsortialavtalet ska Marinberget förvärva samtliga aktier minus en aktie från kommunen snarast efter den tidpunkt då den nya detaljplanen för området vunnit laga kraft. Detaljplanen för området har under hösten 2016 vunnit laga kraft och kommunen ska därför sälja samtliga aktier, förutom en, till Marinberget.

Köpeskillingen för aktierna regleras i konsortialavtalet, §5:

*Marinberget ska som vederlag vid den ovan beskrivna aktieöverlåtelsen betala Kommunen en köpeskilling uppgående till arton miljoner (18.000.000) kronor samt ett tillägg motsvarande en uppräkning av beloppet med hänsyn till den förändring som ägt rum i fråga om konsumentprisindex (KPI) – totalindex med 1980 som basår. Utgångspunkten ska vara KPI för april månad 2011 och jämförelse ska göras med senast kända KPI vid den tidpunkt då köpeskillingen ska betalas. Skulle senast kända indextal vid betalningen*



av köpeskillingen ha stigit i förhållande till indextalet för mars 2011, ska tillägget således motsvara den procentuella förändring som skett mellan indextalet multiplicerad med arton miljoner (18.000.000). Den totala köpeskillingen får dock inte understiga arton miljoner (18.000.000) kronor.

Baserat på avtalstexten har köpeskillingen beräknats till 18 378 000 (arton miljoner trehundra sjuttioåttatusen) kronor. Procentuell skillnad KPI april 2011 och oktober 2016 uppgår till 1,021 (KPI oktober 2016 delat med KPI april 2011). Ökningen multiplicerat med 18 000 000 kronor blir 18 378 000 kronor. Köpeskillingen uppgår därför till 18 378 000 kronor.

Försäljningen av aktierna till Marinberget ökar kommunens likviditet med drygt 18 miljoner kronor.

## **4 Investering för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina**

### **4.1 Investering för uthyrning**

#### **4.1.1 Sammanfattning**

Projektet *FMC investering för uthyrning*, med en investeringsram om 10 miljoner kronor, genomfördes från slutet av 2009 till slutet av 2012. Syftet med projektet var främst att tomställa plan 4 och 5 i Fisksätra marina för att möjliggöra tillskapandet av ett museum, samt övriga verksamheter som café, restaurang, vandrarhem. Projektet slutfördes inom beslutad investeringsram.

#### **4.1.2 Bakgrund**

Syftet med projektet var att kunna tomställa plan 4 och 5 i Fisksätra marina för att möjliggöra tillskapandet av ett museum, samt övriga verksamheter som café, restaurang, vandrarhem. De hyresgäster som hade hyresavtal och fanns på dessa ytor behövde flyttas inom fastigheten och nya lokaler anpassas för deras verksamhet. En av dessa hyresgäster var Stockholms båtsnickeri som fanns på plan 4. Företaget fick en ersättningslokal på plan 1 där det idag befinner sig. I anpassningen ingick bland annat att bygga ett nytt ventilationsaggregat med fuktspridning samt att alla befintliga och nya väggar fuktskyddsmålades.

Andra kostnader som tagits i projektet är ändrade utrymningsvägar, ändrat brandlarm, viss rivning och ombyggnation på plan 4 och lokalerna där ett vandrarhem var planerat. Vidare togs kostnader för avflyttning av hyresgäster, samt utredningskostnader i samband med att en ny driftentreprenör för marinan skulle hittas och fastigheten säljs. Detta resulterade



bland annat i ett konsortialavtal, beslut i kommunfullmäktige den 23 maj 2011, och ett hyresavtal, tecknat den 28 oktober 2012, mellan kommunen och Saltsjö Pir AB.

#### **4.1.3 Projektbeskrivning**

Entreprenadform:	Totalentreprenader
Totalentreprenör:	Stockholms stadsbyggare, H2M, Stockholms eltjänst
Projektledare:	Jan Pålsson, extern projektledare David Högberg, dåvarande markenheten
Starttidpunkt	2009-10-20
Slutbesiktning	2012-12-20

#### **4.1.4 Ekonomi**

Beslutad ram:	10,0 mnkr
Slutkostnad:	9,9 mnkr

#### **4.1.5 Finansiering**

Hyresintäkter:	0 kr/år
Avskrivningstid:	33 år. Styrs slutligt av kommunens innehav i Saltsjö Pir AB. När kommunens innehav avvecklas ska kostnaden direktavskrivas.
Internränta:	2,8 %

#### **4.1.6 Ekonomiska konsekvenser**

Projektet innehåller en avskrivningskostnad för lokal enheten om 300 000 kr per år. När kommunens ägande i Saltsjö Pir AB avvecklas, ska kvarvarande avskrivningar resultatföras.

### **4.2 Hyresgästanpassningar Fisksätra marina**

#### **4.2.1 Sammanfattning**

Projektet *hyresgästanpassningar Fisksätra marina* startades redan 2009. Projektet har därefter genomförts i olika etapper med en investeringsram om 44 miljoner kronor. I framförallt museet har många och i vissa fall sena programförändringar lett till fördyringar. Avseende restaurangen medförde programändringar och en tillkommande investering mer kostnader om knappt 3 miljoner som delvis finansieras av en hyreshöjning. Projektet är nu slutfört och slutkostnaden uppgår till 57,6 miljoner kronor. Jämfört med budget är det en fördyning om cirka 13,6 miljoner kronor.



#### 4.2.2 Bakgrund

Kommunen förhyr, genom hyresavtal i enlighet med fullmäktigebeslutet och tecknat den 28 oktober 2012, 2155 kvm för museum, restaurang och annan verksamhet. Hyreskontraktets löptid är 2012-04-01 t.o.m. 2027-03-31, med en årshyra om 1.914.500 kr, exklusive moms och index. I hyresavtalet ingår åtagande för kommunen att anpassa lokalerna för sina verksamheter.

För färdigställandet av de aktuella lokalerna har investeringsmedel om totalt 44 miljoner kronor beslutas vid tidigare tillfällen:

1. Investeringsbeslut i kommunfullmäktige 2010-06-14, 22 miljoner kronor
2. Startbesked i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 2013-09-24 (KFKS 2013/429-287), villkorat av investeringsbeslut i kommunfullmäktige som togs den 2013-11-11, ytterligare 22 miljoner kronor

Total beslutad investeringsram: 44 miljoner kronor.

#### 4.2.3 Genomförande byggnation av muséet

Projektet för att bygga muséet startade redan i slutet av 2009 då programarbete för att tillskapa två museér inleddes och de första kalkylbedömningarna gjordes. Under 2010 kom en första programändring som innebar att i tillägg till museum skulle även café/restaurang, brygga, vandrarhem byggas. Under 2010 kom ytterligare programändringar i olika steg, vilka medförde omprojektering. Dessa omfattade bland annat en utvändig hiss på grund av tillgänglighet och en större utvändig terrass. I slutet av maj 2010 angav projektledaren en bedömd kalkyl om 44,4 miljoner kronor.

För verksamheterna nödvändiga utväндiga åtgärder, bland annat parkering, inleddes redan 2010, då även visionsarbete och projektering för museet inleddes. Under 2011 gjordes ytterligare programändringar som innebar om- och nyprojektering för bland annat en förändring från vandrarhem till hotell. Ytterligare projekterings- och utredningsarbeten genomfördes under senare delen av 2011 och tidigt 2012 i samband med diskussioner med olika hotelloperatörer. När projektet startade var museets koncept och innehåll inte specificerat och inte heller vem som skulle driva museet. Det var inte bestämt var i byggnaden de olika lokalerna för muséum, restaurang och hotell/vandrahem skulle ligga. Således fanns oklarheter avseende genomförandet. Under det pågående arbetet tecknades våren 2011 ett konsortialavtal som innebar att en extern aktör blev fastighetsägare. Denna hade ett flertal synpunkter på det tänkta utförandet, vilket ledde till ytterligare förändringar och nya projekteringar.

I början av 2013 inleddes en upphandling för byggnation av muséet och restaurangen. Denna avbröts i mars 2013, då det framgick att de inkomna anbuden låg något över den återstående budgeten i projektet och inte gav utrymme för någon budgetreserv.

Upparbetade kostnader i projektet var då cirka 12,9 miljoner kronor. Dessa var översiktligt fördelade på 4,5 miljoner kronor för terrassen, Rivningsarbeten 2,5 miljoner kronor och



resterande 5,9 miljoner kronor i huvudsak på konsulter för framförallt projektering. Av detta kan förgäveskostnader bedömas till ca 4 miljoner kronor. Projektledarens prognos från 2013-02-26 angav en slutkostnad på 42,5 miljoner kronor. Projektet delades upp så att museet och restaurangen istället skulle genomföras var för sig, samt att besparingar utreddes. Ny upphandling inleddes före sommaren 2013 och färdigställandet av museet inleddes i augusti 2013 och projektet slutbesiktigades före julhelgen samma år. Även under byggnationen tillkom fördyrande programändringar. Exempelvis framkom i ett sent skede att de föremål som finns i museet kräver en högre säkerhetsklass än vad som tidigare angivits av dåvarande kultur- och utbildningsenheten, vilket medförde att fasad med fönster till del fick byggas om och de fönster som installerats fick tas bort. Väggar fick rivas och byggas upp igen med stålplåt i väggen för uppfyllande av säkerhetsklassning och ventilationen fick projekteras och byggas om för att få mindre kanaler med inbrottsgaller enligt den nya föreskriften. Hade dessa åtgärder inte gjorts hade kulturnämnden drabbats av betydande försäkringspremier för inlånade föremål, vilket nu kan undvikas.

Ombyggnationen för museet slutfördes till en kostnad om totalt 39,4 miljoner kronor, vilket ska jämföras med ursprungligen budgeterade 25 miljoner kronor. De överskjutande kostnaderna fördelar på: 3,5 miljoner kronor på merkostnader för konsulter bland annat förgävesprojektering, programförändringar i museet 4,5 miljoner kronor, oförutsedda kostnader om 0,9 miljoner kronor, bland annat en vattenskada under projektet.

#### **4.2.4 Genomförande byggnation av restaurangen**

Efter godkännande av ny investeringsram genomfördes uthyrning till restaurangoperatör och upphandling av entreprenör för restaurangbyggnation. De budgeterade kostnaderna för restaurang och allmänna ytor var 14,5 miljoner kronor. I projektet tillkom programändringar som medförde kostnader om cirka 2,98 miljoner kronor, av vilka 2,15 miljoner kronor var tillkommande investering i hyresgästanpassning som finansieras av en hyreshöjning av hyresgästens omsättningshyra från 7,0 % till 9,0 %. Byggnationen utfördes till en total slutkostnad om 18,2 miljoner kronor, vilket är cirka 3,7 miljoner kronor högre än budgeterat.

#### **4.2.5 Kommentarer**

Det finns ett flertal lärdomar att dra från det beskrivna projektet. I ett byggprojekt och inte minst i en befintlig byggnad kan oförutsedda saker dyka upp och innebära merkostnader. Vissa sådana kostnader har uppkommit i Fisksätra marina/Saltsjö pir. De huvudsakliga orsakerna till merkostnaderna bedöms dock inte bero på detta, utan på andra faktorer:

1. Tid. Projektet har bedrivits under en lång tid, vilket i sig medför ökade kostnader då personal och konsulter får utdragna utredningsuppdrag.
2. Otydligt ägarskap och kunskap om produkten. Det förefaller som att mycket arbete lades ner innan kommunen var klar över vad som skulle tillskapas på platsen och att många ändringar kom fram under tiden. Vidare har den interna kunskapen om vad



som krävs för ett museum inte varit tillräcklig och extern kunskap tagits in för sent. Även i detta har den långa tiden påverkat, då personalförändringar medfört både att museéts inriktning skiftat och att projektledningen inte kunnat få besked i programfrågor och andra kostnadspåverkande frågor.

3. Lågt internt engagemang. Det har varit extern projektledning kopplat till fastighetsprocessen, utan ett tydligt stöd inom kommunen. Vidare har den externa projektledaren i de tidiga skeden då mycket av kostnadsdrivande risker hanteras haft mycket svårt att få svar från kulturverksamheten om programförutsättningarna. Det har varit en otydlig intern ansvarsfördelning mellan dåvarande byggenheten och kultur- och utbildningsenheten utan tydliga projektägarskap hos respektive del.
4. En utländsk leverantör handlades upp för inredningen till museet. Detta gjordes utan en samordning med byggprojektet av lokalen, vilket ledde till betydande krockar, bristande information och oklar gränsdragning, vilket sammantaget ledde till både förseningar och fördyringar.

Det kan konstateras att lång tid och programändringar i projekt kostar. När projekt med inslag av flera olika kommunala verksamheter och/eller med otydlig ”hemvist”, så är ett tydliggörande av ägarskapet och engagemang från samtliga involverade verksamheter viktigt för att uppnå tillräcklig kontroll. I detta projekt uppnåddes i praktiken inte denna kontroll fullt ut förrän mot slutet av 2013 och då hade merparten av fördyringarna redan inträffat.

#### **4.2.6 Projektbeskrivning delprojekt museum**

Entreprenadform:	Löpande räkning mot budget
Totalentreprenör:	Stockholms stadsbyggare
Projektledare:	Jan Pålsson, extern projektledare
Starttidpunkt (projektering)	januari 2010
Starttidpunkt (produktion)	juni 2011 rivning och flytt av verksamheter, därefter 2013-08-19 nybyggnation
Slutbesiktning	2013-12-20

#### **4.2.7 Ekonomi delprojekt museum**

Beslutad ram:	25 000 000 kr
Slutkostnad:	39 381 000 kr

#### **4.2.8 Projektbeskrivning delprojekt restaurang och allmänna ytor**

Entreprenadform:	Totalentreprenad
Totalentreprenör:	TL bygg
Projektledare:	Jan Pålsson, extern projektledare
Starttidpunkt (produktion)	2014-04-16
Slutbesiktning	2014-10-10



#### **4.2.9 Ekonomi delprojekt restaurang och allmänna ytor**

Beslutad ram:	14 500 000 kr
Slutkostnad:	18 180 000 kr

#### **4.2.10 Ekonomi Fisksätra marincentrum (hela projektet)**

Beslutad ram:	44 000 000 kr
Slutkostnad:	57 561 000 kr

#### **4.2.11 Finansiering Fisksätra marincentrum (hela projektet)**

Hyresintäkter (inklusive budgeterad omsättningshyra):	3,15 mnkr/år (varav omsättningshyra cirka 1,25 mnkr/år)
Avskrivningstid:	33 år på museet 20 år genomsnittlig på restaurangen
Internränta:	2,8 %

#### **4.2.12 Ekonomiska konsekvenser**

Investeringen i Fisksätra marina innebär initialt avskrivningskostnader för lokal enheten på 2 miljoner kronor per år, och efter 20 år 1 miljoner kronor per år under resten av avskrivningstiden. Om verksamheten fortsätter därefter är investeringen avskriven och endast inhyrningskostnaden kvarstår.

### **5 Slutredovisning av museiprojektet Hamn**

Den 1 juni 2014 invigdes slagfälts- och samtidsmuseet Hamn i Fisksätra. 2016 nominerades museet till årets museum av Riksförbundet Sveriges Museer. Resan hit började den 30 oktober 2009 då tillväxtverket beviljade Nacka kommun stöd ur den Europeiska regionala utvecklingsfonden.

#### **5.1.1 Så började projektet**

Projekt Hamn har delfinansierats med regionala medel från EU:s regionala strukturfondsprogram för Stockholm. Projektet ligger inom åtgärd 1.3, det vill säga att främja integration och mångfald, och har löpt över fyra år med start 2010-01-01 till 2013-12-31. Totalt beviljades 17 miljoner kronor under perioden som skulle användas till att främja integration och mångfald genom att i samverkan med lokalbefolkningen i Fisksätra skapa långsiktig infrastruktur av hög kvalitet. Genom att skapa två museum, utifrån platsen specifika historia, Slaget om Stäket och Fisksätras moderna historia, skulle potentialen för regional och lokal utveckling ge ökad sysselsättning och integration.



Kommunstyrelsen ansvarade för projektet under projektiden år 2010 – 2013. För genomförandet av kommunstyrelsens uppdrag ansvarade stadsledningskontoret genom kultur- och utbildningsdirektören. För projektet fanns en styrgrupp, bestående av stadsdirektör, näringslivsdirektör, fastighetsdirektör, kultur- och utbildningsdirektör, stadsbyggnadsdirektör och kommunikationsdirektör. Projektledaren fanns inom kultur- och utbildningsenheten. I arbetsgruppen fanns kompetens från ekonomi-, utbildnings-, kultur-, fritids-, näringslivs- och fastighetsenheter. Projektet övergick 2013-01-01 i kulturnämndens ansvar.

### **5.1.2 Från projekt till museum**

Kulturnämnden beslutade den 4 december 2013 att upphandla driften av museet och Kulturnämnden beslutade den 15 januari 2014 att tilldela Emotion AB uppdraget att drifta museet Hamn.

Kulturnämnden finansierar museet i form av ett årligt verksamhetsanslag om 1,3 miljoner kronor. Utöver det tillkommer full kostnadstäckning för hyran till driftsaktören enligt avtal. Driftsaktören sätter själv entréavgifter och tar alla intäkter från entréavgifterna, bokningar av konferenser och försäljning i museibutiken.

Museet öppnade och har varit i full drift sedan den 1 juni 2014. I uppföljningen av verksamheten framkommer en tioprocentig ökning av antalet besökare för perioden juni 2015 till maj 2016 jämfört med samma period under föregående år. Cirka 6600 personer har besökt museet mellan första juni 2015 och sista maj 2016. I den risk-och konsekvensanalys som genomförs (KUN 2015/44-860) noterades att kommunen som beställare av driften av museet på längre sikt mer bör styra verksamheten mot det samtida kulturarvet, bredare delaktighet och interaktion med besökare, grupper, skolor och det omgivande lokalsamhället. I analysen påpekades även att eftersom museet Hamns lokaler hyrs på lång sikt, fram till 2027, är det viktigt att ta fram en långsiktig inriktning för museets verksamhet.

Nuvarande driftsaktör Emotion AB har ett avtal som sträcker sig fram till den 31 december 2017. Driftsaktören erbjöds under våren 2016 möjligheter att förlänga avtalet, men avböjde. Kulturnämnden beslöt den 25 oktober 2016 att påbörja en upphandling och fattade beslut om en långsiktig inriktning för museet.

### **5.1.3 Rapportering och beslut**

Enligt internrevisionens skrivelse (10 oktober 2013) lyfts inte något separat ärende fram till kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige i anslutning till ansökan om EU-medel. I kommunens budget för år 2010 framgår dock att besöksnäringen understöds genom att två museer i Fisksätra skapas i enlighet med den projektansökan till Europeiska Socialfonden, som Strukturfonds-partnerskapet bifallit. I budgeten fattar även kommunfullmäktige beslut att tillföra kommunstyrelsen 2,6 miljoner kronor per år 2010-2012 för två museer i Fisksätra.



Kommunstyrelsen noterade informationen från revisorernas rapport den 25 november 2013, § 270, med följande beskrivning i protokollet: "*Revisorerna bedömer i en nu inkommen revisionsskrivelse att det saknas erforderligt beslut från kommunfullmäktige att starta museiprojektet HAMN och att beslutsunderlagen varit bristfälliga. Kommunfullmäktige uttryckte kritik mot underlagen för investeringsbeslut redan i juni 2011 och stadsledningskontoret instämmer i att det ursprungliga förslaget om att ansöka om EU-medel borde ha tagits i kommunstyrelsen. En tydligare formell återkoppling av att EU-medel hade beviljats borde också ha skett, utöver förslaget om att avsätta medel i budgeten för år 2010 för det fortsatta projektet. Kommunstyrelsen har med anledning av tidigare revisionsrapporter redogjort för hur kommunstyrelsen arbetar för att förbättra beslutsunderlag ibland annat ärenden om investeringar och det arbetet omfattar självklart även museiprojektet HAMN och utvecklingen av Fisksätra marina. Kvalitetssäkringen omfattar även på vilken nivå olika beslut ska fattas.*"

Kommunstyrelsen noterade den 22 oktober 2012, § 269, en genomförd risk- och sårbarhetsanalysen till protokollet och att frågan om ansvarsfördelning och ekonomi skulle hanteras i mål och budget för 2013-2015.

Kommunfullmäktige beviljade de 19 november 2012, § 249, 2 miljoner kronor för utställningsproduktion och 500 000 kronor för ramper.

Projektet har lämnat följande rapporter:

Lägesrapport HAMN augusti 2011

Lägesrapport HAMN januari 2013

Ekonominlägesrapport HAMN 2013

SWECO slutrappart april 2014

#### **5.1.4 Ekonomiska konsekvenser**

Kostnader för museiprojektet har finansierats med 17 miljoner kronor från strukturfonden samt ett årligt tillskott från kommunstyrelsen på 2,6 miljoner kronor under åren 2010-2012. Ett extra tillskott på 2,5 miljoner kronor för utställningsproduktionen och ramper tillfördes projektet under 2012 från kommunstyrelsen. Nacka kommun har totalt finansierat 10,3 miljoner kronor till projektet utöver de 17 miljoner kronorna från strukturfonden.

#### **5.1.5 Övergripande slutsatser**

Nacka kommun har i museet Hamn fått en framgångsrik besöksattraktion, som motsvarar de förväntningar som fanns när projektet startade. Precis som anges i underlaget för kommunstyrelsen behandling av revisionsrapporten 2013 fanns brister kring de tidigare beslutsunderlag och vem som fattade beslut. Nacka kommun har idag en betydligt bättre kvalitetssäkring av beslutsunderlag och beslutsmandat. Museet Hamns verksamhet utgör en väsentlig del av kulturnämnden kulturarvsverksamhet och är en viktig del av det totala arbetet med att tillgängliggöra Nackas kulturarv och bidrar till att skapa en attraktiv livsmiljö i Fisksätra. Kommunen planerar nu för upphandling av ny driftsaktör från 1 januari 2018 för att driva framtidens museum – HAMN.



## 6 Frågor och svar

### 6.1.1 Hur mycket har Nacka kommun investerat i Fisksätra marina?

- Ombyggnadsprojekt och hyresgästanpassningar till museum och restaurang: Cirka 50 miljoner kronor.
- **Marksanering:** Under arbetet på platsen upptäcktes föroreningar på platsen. Kommunen har, i egenskap av markägare, investerat i en marksanering för ungefär 12 miljoner kronor.
- **Piren:** cirka 18 miljoner kronor. Kommunen har investerat i en pir för allmänheten med angörande skärgårdstrafik Piren används också för förankring av båtbryggor.
- **Vägarbeten:** strandpromenad och nedfart planeras byggas under 2017 och är budgeterat till 6,5 miljoner.

### 6.1.2 Har Nacka kommun gjort en värdeöverföring till Marinberget?

Nacka kommun har investerat i kulturell verksamhet i Fisksätra marina genom museet HAMN. Investeringarna som är gjorda är hyresgästanpassningar som krävts för att museiverksamheten ska kunna bedrivas i fastigheten.

### 6.1.3 Ska kommunen hyra lokaler i Fisksätra marina?

Kommunen hyr museiplanet för 900kr/kvm – 1,9 miljoner kronor per år till 2027. Plus index på hyran.

### 6.1.4 Vad har kommunen tidigare haft för kostnader för den här fastigheten?

De senaste 30 åren har fastigheten kostat 2-3 miljoner kronor per år att hålla vid liv.

### 6.1.5 Värderades fastigheten i samband med att Saltsjö Pir bildades?

Ja, fastigheten värderades till 20 miljoner kronor 2011.

### 6.1.6 Vem äger piren?

Kommunen äger piren nu och i framtiden.

### 6.1.7 Vem har beslutat om avtalet mellan Nacka kommun och Marinberget AB?

Kommunfullmäktiges sammanträde 2011 05 23.

### 6.1.8 Hur mycket har kommunen/andra aktörer gått in med i bolaget?

Nacka kommun gick in med 1 miljon kronor plus fastigheten, i Saltsjö Pir. Marinberget gick in med 19 miljoner kronor.



### **6.1.9    Har Nacka kommun löst ut restaurangen ekonomiskt?**

Den tidigare restaurangoperatören investerade 2,8 miljoner kronor i lösa inventarier till restaurangen. När det stod klart att de inte fick serveringstillstånd och skulle lämna fastigheten köpte kommunen utrustningen för 2,1 miljoner. Kommunen får igen pengarna genom att hyra ut utrustningen till den nuvarande restaurangoperatören. Syftet var att snabbt få en ny restaurangoperatör på plats eftersom museiverksamheten behöver en restaurangverksamhet i anslutning.

**KONSORTIALAVTAL**

**mellan**

**NACKA KOMMUN**

**och**

**IGELBÄCKEN NR 533 AKTIEBOLAG under firmaändring till  
MARINBERGET AB**



*ssed 1 J*

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<u>Punkt</u>	<u>Sid</u>
<b>1. Parter</b>	<b>3</b>
<b>2. Bakgrund och syfte</b>	<b>3</b>
<b>3. Förutsättningar för samarbetet</b>	<b>3 - 6</b>
<b>4. Förvärv av aktier, m.m.</b>	<b>6</b>
<b>5. Marinberget ABs aktieförvärv</b>	<b>6 - 7</b>
<b>6. Säkerhet</b>	<b>7</b>
<b>7. Bolagsordning</b>	<b>8</b>
<b>8. Styrelse</b>	<b>8</b>
<b>9. Arbetsformer</b>	<b>8</b>
<b>10. Lekmannarevisor</b>	<b>8</b>
<b>11. Enighet vid vissa beslut</b>	<b>8 - 9</b>
<b>12. Överlåtelse av aktier i Bolaget</b>	<b>9 - 10</b>
<b>13. Pantsättning och förvaring av aktier</b>	<b>10</b>
<b>14. Förtida upphörande av samarbete</b>	<b>10</b>
<b>15. Avtalstid</b>	<b>11</b>
<b>16. Meddelanden</b>	<b>11</b>
<b>17. Ändringar, tillägg</b>	<b>11</b>
<b>18. Lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag</b>	<b>11</b>
<b>19. Innehållsförteckning, rubriker</b>	<b>11</b>
<b>20. Partiell ogiltighet</b>	<b>11 - 12</b>
<b>21. Tvister</b>	<b>12</b>



Handwritten signatures in blue ink, including initials and a name, are placed to the right of the table of contents.

## KONSORTIALAVTAL

### 1. Parter

- 1.1. Nacka kommun, 212000-0167, 131 81 NACKA, nedan kallat Kommunen.
- 1.2. Igelbäcken nr 533 Aktiebolag under firmaändring till Marinberget AB, 556845-5157, nedan kallat Marinberget, c/o Fastighets AB Vinberget, Box 265, 133 02 SALTSJÖBÄDEN.
- 1.3. Kommunen och Marinberget kallas nedan gemensamt Delägarna.

### 2. Bakgrund och syfte

2.1. Delägarna avser att i ett gemensamt ägt aktiebolag, nedan kallat Bolaget, bedriva hamn- och varvsverksamhet inom Fisksätra Marina. Bolaget ska också genom uthyrning av lokaler främja att musei- och forskningsverksamhet, restaurang och vandrarhem kan bedrivas i området.

Bolaget ska utveckla Fisksätra Marina i syfte att skapa förutsättningar för att göra marinan till en portal för det marina Nacka med ett stort flöde av båtar som ger underlag för ett brett serviceutbud. I syfte att uppnå detta ska Bolaget genomföra de investeringar som framgår av bilaga 1, med undantag av den i investeringsplanen angivna piren och plattformen som ska utföras av Kommunen.

Verksamheten i Bolaget ska förstärka intentionerna med projektet Två Museer i Fisksätra – numera namnändrat till HAMN.

2.2. Detta avtals syfte är att reglera Delägarnas samarbete såsom ägare av aktierna i Bolaget.

### 3. Förutsättningar för samarbetet

3.1. Bolagets verksamhet ska bedrivas inom det område som på bifogade skiss, bilaga 2, markerats med röd begränsningslinje. Området är beläget inom Kommunens fastigheter Erstavik 26:1, 26:248 och 26:608 samt Skogsö 2:24. Avsikten är att en ny fastighet ska bildas vars area ska motsvara det markerade området. Delägarna är dock införstådda med att denna preliminära area kan komma att öka eller minska i mindre omfattning i samband med fastighetsbildningsförrätningen. Det åligger Kommunen att snarast ansöka om fastighetsbildning.

3.2. Kommunen ska, sedan fastighetsbildningen enligt punkt 3.1. ovan vunnit laga kraft, upplåta den nya fastigheten med tomträtt till Bolaget. Verksamheten inom fastigheten ska rymmas inom bestämmelserna för gällande detaljplaner. Den årliga tomträttsavgälden ska i tomträttsavtal bestämmas till sexhundrafemtiosusen (650.000) kronor. Avgälden kan rabatteras beroende på utbyggnadstakt av brygganläggning. Rabatten för 2011 är tvåhundratusen (200.000) kronor på helårsbasis (beloppet för rabatten bestäms proportionerligt beroende på tillträdesdag) och för 2012 etthundratusen (100.000) kronor. Om

kapaciteten i brygganläggningen skulle bli mindre än avsett efter planändring ska tomträttsavgälden minskas i motsvarande mån. Kommunen garanterar att den nya fastigheten inte kommer att vara belånad vid upplåtelsen av tomträtt och att samtliga pantbrev överlämnas till Bolaget vid upplåtelsen.

3.3. Den utveckling av området som framgår av investeringsplanen, bilaga 1, förutsätter en ny detaljplan. Bolaget ska ingå ett detaljplaneavtal med miljö- och stadsbyggnadsnämnden avseende arbetet. Bolaget ska i enlighet med avtalet bekosta det utredningsarbete som krävs för att ta fram ett underlag för ny detaljplan.

Det följer av tomträttslagstiftningen att om byggnadsrätten utökas genom en planändring så krävs en ny överenskommelse mellan Kommunen som fastighetsägare och Bolaget som tomträttshavare för att anpassa avtalet till de nya byggnadsbestämmelserna. Delägarna förbinder sig att se till att en sådan överenskommelse träffas mellan Kommunen och Bolaget, varvid tomträttsavgälden även fortsättningsvis ska bestämmas till sexhundrafemtiosusen (650.000) kronor. Överenskommelsen ska gälla från månadsskiftet efter kommunfullmäktiges beslut om planändring.

3.4. En miljöutredning har visat att giftiga ämnen finns i mark och under byggnader inom det områdesom på bifogade skiss, bilaga 2, markerats med röd begränsningslinje. Orsaken till detta är den tidigare användningen av marinan. Kommunen åtar sig att genomföra och bekosta erforderliga saneringsåtgärder inom området. Saneringsåtgärderna ska göras i samband med rivningen/nedmonteringen av den gamla varvsbyggnaden, dvs. innan påbörjandet av sprängningsarbeten inom området. Sanering av markföroringar i huvudbyggnaden ska dock göras sommaren 2011.

3.5. Kommunen ska ansöka om strandskyddsdispens för att möjliggöra för Bolaget att genomföra den utbyggnad som krävs för genomförandet av de åtgärder/investeringar som framgår av bilaga 1. Om strandskyddsdispens inte beviljas ska avtalet vara förfallet.

3.6. Kommunen ska ansöka om erforderlig dispens från villkoren för Skogsö naturreservat för att möjliggöra placering av flytbryggor i vattenområde inom reservatet.

3.7. Kommunen ska före den 1 maj 2012 ha anordnat en pir och en plattform för angöring av turbåtar, t.ex. Strömma kanals båtar, inför museets invigning den 25 maj 2012. Äganderätten till piren och plattformen ska övergå till Bolaget när dessa anordningar är färdigbyggda. Plattformens/pirens preliminära läge framgår av bifogade kartblad, bilaga 3. Kommunen ska senast den 1 juni 2011 ge Marinberget besked om pirens slutliga placering. Piren ska efter färdigställandet underhållas av Bolaget, varvid säkerhetsfrågor och vintervägunderhåll särskilt ska prioriteras. Vinterväghållning behöver dock inte ske under tid då piren inte används för båttrafik. Delägarna ska vara eniga om utformning och konstruktion av piren.

3.8. Kommunen ska utan vederlag till Bolaget överläta befintliga bryggor och de inventarier som finns förtecknade i bilaga 4.

3.9. Bolaget ska anordna en strandpromenad för allmänheten med den sträckning som framgår av bilaga 5. Den del av strandpromenaden som rödmarkerats i bilaga 5 ska vara färdigställd den 1 maj 2012 inför museets invigning den 25 maj 2012. Strandpromenaden ska vid fastighetsgränserna anslutas till Kommunens strandpromenader/gångstigar. I väster ska den nya strandpromenaden anslutas till den trappa som leder upp till befintlig väg och terrass på

plan 4 i huvudbyggnaden. Bolaget ska säkerställa att allmänheten kan röra sig inom området och genom området både från Fisksätra samhälle och från Skogsö naturreservat. Styrelsen för Bolaget ska vara enig om konstruktion och utförande av strandpromenad och gångvägar. Utförandet av strandpromenaden framgår av bilaga 6. Bolaget ska ansvara för och bekosta drift och underhåll inklusive vintervägunderhåll av gångvägarna till museet, dvs. väg från pir till hiss och trappa. Strandpromenaden vinterunderhålls inte.

3.10. Befintligt bad på Fisksätra Holme skall vara kvar enligt nuvarande utformning. Bolaget ansvarar för att störningar enligt miljöbalken pga. varvsverksamhet inte uppstår. Eventuella åtgärder för att skydda badet ska utföras, bekostas, bibehållas och underhållas av Bolaget.

3.11. Bolaget ska till Kommunen upplåta lokaler för museiverksamhet omfattande plan 4 och 5 samt mindre delar av plan 1 och 3 i huvudbyggnaden. Hyrestiden ska vara 15 år med möjlighet till förlängning. I övrigt ska villkoren bestämmas i separat hyresavtal.

3.12. Kommunen ger Bolaget rätt att använda den gamla varvsbyggnad som finns inom området för sin verksamhet. Om Bolaget väljer att inte använda varvsbyggnaden har Nacka kommun rätt att ta tillvara byggnadens stomme för eventuellt uppförande på annan plats. I sådant fall ska Nacka kommun svara för samtliga kostnader avseende demonteringen.

3.13. Bolaget ska samverka med hyresgäster och andra intressenter inom området i fråga om planering och genomförande av olika aktiviteter, marknadsföring m.m. Museum, hotell/vandrarhem och restaurang kommer att marknadsföras under varumärket "HAMN". Bolaget ska ha möjlighet att hänvisa till att i marinan finns verksamheter som utövas under varumärket "HAMN". Hur Bolaget får använda varumärket ska regleras separat i samarbetet mellan intressenterna. Skyltningen inom området ska regleras i hyresavtalet avseende museiverksamheten.

3.14. Det är för Delägarna viktigt att samarbetet i Bolaget präglas av god etik och en strävan efter att ge Bolaget ett gott anseende. För Kommunen har detta även stor betydelse pga. varumärket HAMN och den renomméskapande verksamheten runt detta varumärke och museiprojektet. Det är mot denna bakgrund viktigt att även praktiska åtgärder i Bolaget görs på ett sätt så att varumärket inte skadas. Hänsyn måste tas till platsen för verksamheten så att denna hålls i ett tilltalande skick, hålls städad och att olägenheter vid byggnation i görligaste mån minimeras.

3.15. Vinterförvaring av båtar inom området ska i första hand ske i hallar eller inomhus i huvudbyggnaden. Båtar som placeras ute ska stå på ett ordnat sätt och ge ett städat intryck. Mindre båtar ska företrädesvis placeras i s.k. rack. Båtar ska aldrig placeras på området som ligger mellan piren och entrén.

3.16. Det är för Kommunen av stor vikt att gestaltningen av området är genomtänkt. Den nya hallen på nedre plan ska byggas i trä, strandpromenaden ska vara inbjudande och trevlig. Belysning av området skall vara tillräcklig. I övrigt kommer utformning att ske i enlighet med den nya detaljplanen och därpå följande bygglovssprövning.

3.17. Operatör till den restaurang som ligger på plan 4 och förhyrs av Nacka kommun är ännu inte utsedd. Det är viktigt för Delägarna att konceptet för restaurangen stöder hela området. Dagens lunch ska finnas för normalt lunchpris.

SS  
LÖI  
5

3.18. Nacka kommun skall verka för att så många parkeringsplatser som möjligt finns i närheten av marinan.

3.19. Kommunen avser att inleda förhandlingar om att få arrendera mark i Östervik, som kan upplåtas bl.a. för båtförvaring. Delägarna ska verka för att Bolaget ges möjlighet att arrendera industrimark i området av Kommunen.

#### **4. Förvärv av aktier, m.m.**

4.1. Delägarna ska förvärva samtliga aktier i ett aktiebolag med ett aktiekapital om två miljoner (2.000.000) kronor fördelat på två miljoner (2.000.000) aktier med ett kvotvärde om en (1) krona vardera.

Kommunen ska härvid förvärva en miljon (1.000.000) aktier och Marinberget en miljon (1.000.000) aktier.

Kommunen ska erlägga teckningslikvid för sina aktier genom apportegendom i form av byggnaderna på fastigheterna Erstavik 26:248 och Erstavik 26:608 till ett värde om arton miljoner (18.000.000) kronor.

Marinberget ska betala sina aktier i pengar genom insättning av ett belopp om arton miljoner (18.000.000) kronor på Bolagets konto.

Kontant- och apportemission ska göras samtidigt.

4.2. Bolaget ska utfärda två aktiebrev om en miljon (1.000.000) aktier vardera.

4.3 Teckningslikviden skall bokföras med två miljoner (2.000.000) kronor som aktiekapital och med trettiofyra miljoner (34.000.000) kronor som överkursfond.

#### **5. Marinbergets aktieförvärv**

5.1. Snarast efter den tidpunkt då den nya detaljplanen – jämför punkt 3.3. ovan – vunnit laga kraft skall Marinberget förvärva samtliga av Kommunen ägda aktier i Bolaget med undantag av en aktie, som även fortsättningsvis ska ägas av Kommunen. Förvärvet av aktierna är således både en rätt och skyldighet för Marinberget. Kommunen ska även efter aktieöverlåtelsen, dvs. som ägare till endast en aktie, ha rätt till hembud om Marinberget därefter säljer aktier i Bolaget. Denna förutsättning ska framgå av aktieöverlåtelseavtalet mellan Marinberget och Kommunen och ska även finnas med i det nya konsortialavtal som ska gälla efter aktieöverlåtelsen. Delägarna förbinder sig således att skriva in dels i aktieöverlåtelseavtalet, dels i ett nytt konsortialavtal att Kommunen även som ägare till endast en aktie ska ha rätt till hembud på samma villkor som framgår av punkt 12 nedan i detta avtal.

5.2. Marinberget ska som vederlag vid den ovan beskrivna aktieöverlåtelsen betala Kommunen en köpeskilling uppgående till arton miljoner (18.000.000) kronor samt ett tillägg motsvarande en uppräkning av beloppet med hänsyn till den förändring som ägt rum i fråga om konsumentprisindex (KPI) - totalindex med 1980 som basår. Utgångspunkten ska vara KPI för april månad 2011 och jämförelse ska göras med senast kända KPI vid den tidpunkt då

köpeskillingen ska betalas. Skulle senast kända indextal vid betalningen av köpeskillingen ha stigit i förhållande till indextalet för mars 2011, ska tillägget således motsvara den procentuella förändring som skett mellan indextalet multiplicerad med arton miljoner (18.000.000). Den totala köpeskillingen får dock inte understiga arton miljoner (18.000.000) kronor.

## 6. Säkerhet

6.1. Det är för Kommunens del av avgörande betydelse för samarbetet i Bolaget att de åtgärder som finns förtecknade i investeringsplanen, bilaga 1, genomförs. För att garantera detta har nedan angivna säkerheter ställts.

6.2. Av det belopp som Marinberget erlägger som betalning för sina aktier enligt punkt 4.1. ovan ska ett belopp om tretton miljoner niohundra tusen (13.900.000) kronor avskiljas och sättas in på ett spärrat konto.

Beloppet ska användas för att säkerställa

- a) att följande åtgärder utförts senast den 1 maj 2012
  - utbyggnad av den del av strandpromenaden som rödmarkerats i bilaga 5
  - rivning alternativt upprustning av de båda villorna i området
  - installation av värmepump i huvudbyggnad
  - 300 båtplatser
- b) att hall 1 i investeringsplanen bilaga 1 färdigställts senast den 1 januari 2013.

Uttag från kontot får endast ske om en enig styrelse för Bolaget dessförinnan beslutat att godkänna belopp och användning avseende begärt uttag, varvid den tidsmässiga prioritetsordningen för åtgärder ovan ska följas.

6.3. Marinberget förbinder sig att till Kommun utge ett vite om sjuhundrafemtiosen (750.000) kronor om inte ytterligare 300 båtplatser – utöver de som anges ovan under punkt 6.2. – har färdigställts senast den 1 januari 2015 under förutsättning av att det finns efterfråga på platser till normala marknadsvillkor.

Om delar av utbyggnaden av båtplatser har utförts i tid ska ett eventuellt vite sätta ned i motsvarande mån.

Vite ska inte utgå om orsaken till förseningen är hänförlig till Kommunen eller till myndighetskrav eller vid force majeure.

Till säkerhet för vitet ska Marinberget vid detta avtals ingående överlämna en bankgaranti avseende ett belopp om sjuhundrafemtiosen (750.000) kronor till Kommunen. Bankgarantin ska minska årligen i takt med utbyggnaden.

Parterna förbinder sig att göra ovan angivna vitesbestämmelse till avtalsinnehåll i det nya tomrättsavtal/tilläggsavtal som ska ingås med anledning av den nya detaljplanen till den del vite då fortfarande är aktuell.

7  
SS  
LDT

## **7. Bolagsordning**

7.1. Bolaget ska ha den bolagsordning som framgår av bilaga 7.

## **8. Styrelse**

8.1. Bolaget ska ha lägst tre och högst sju ledamöter med lika många personliga suppleanter. Vid avtalets ikrafträdande ska styrelsen bestå av fem ledamöter med fem personliga suppleanter. Av dessa ska Marinberget nominera tre ledamöter med tre personliga suppleanter, varav en ledamot ska utses till styrelseordförande. Övriga ledamöter och suppleanter ska nomineras av kommunfullmäktige i Nacka kommun. Delägarna förbinder sig att på bolagsstämma i Bolaget rösta för val av de nominerade kandidaterna.

8.2. Delägarna ska se till att styrelsens ledamöter har kunskap och erfarenhet anpassad till Bolagets verksamhet.

## **9. Arbetsformer**

9.1. Bolagets styrelse ska anta en arbetsordning för sitt eget arbete.

9.2. Bolagets styrelse ska utse en verkställande direktör och fastställa en skriftlig instruktion för den verkställande direktören.

9.3. Bolagets styrelse ska meddela skriftliga instruktioner för när och hur sådana uppgifter som behövs för styrelsens bedömning av Bolagets ekonomiska situation ska samlas in och rapporteras till styrelsen.

## **10. Lekmannarevisor**

10.1. För samma mandatperiod som enligt bolagsordningen gäller för Bolagets revisor äger Nacka kommunfullmäktige rätt att utse en lekmannarevisor med suppleant för granskning av Bolagets verksamhet.

## **11. Enighet vid vissa beslut**

11.1. Enligt aktiebolagslagen (2005:559) gäller som huvudregel att styrelsens och bolagsstämmande beslut ska utgöras av den mening som mer än hälften av de närvarande röstar för och att ordföranden har utslagsröst vid lika röstetal.

Enighet mellan samtliga röstande ska alltid eftersträvas. För giltigt beslut i följande frågor ska – oavsett vad aktiebolagslagen eller bolagsordningen stadgar – enighet alltid föreligga mellan de röstande.

a) Beslut som innebär avvikelse från investeringsplanen i bilaga 1 eller de förutsättningar som finns uppräknade i punkt 3 ovan.

- b) Ändring av bolagsordningen.
- c) Ändring av kapitalstruktur, såsom ökning eller nedsättning av aktiekapitalet, beslut om villkorade eller ovillkorade aktieägartillskott samt utgivning av konvertibla skuldebrev, skuldebrev förenade med optionsrätt vid nyteckning, vinstandelsbevis eller andra aktierelaterade värdepapper.
- d) Upptagande av lån.
- e) Uttag från det spärrade konto som finns beskrivet ovan under punkt 6.2.
- f) Vinstutdelning.
- g) Beslut om att Bolaget ska träda i likvidation i annat fall än då så ska ske enligt lag eller detta avtal.
- h) Bildande, förvärv, försäljning eller nedläggning av dotterbolag.
- i) Avtal eller förändring av avtal med någon av Delägarna eller bolag som ingår i samma koncern som Delägare eller någon som är närliggande till Delägare, om det avviker från sedvanliga förvaltningsåtgärder.
- j) Val av revisor och revisorssuppleant.

11.2. Förekommer till behandling på styrelsesammanträde eller bolagsstämma sådan fråga som enligt ovan fordrar enighet mellan Delägarna och kan inte enighet uppnås ska frågan avföras från dagordningen och tas upp på nytt vid senare styrelsesammanträde eller bolagsstämma.

## **12. Överlåtelse av aktier i Bolaget**

12.1. Har en aktie övergått från en Delägare till en annan Delägare i Bolaget eller till en utomstående har övriga Delägare rätt att lösa aktien. Den nye ägaren av aktien ska genast skriftligen anmäla övergången till Bolagets styrelse. Den nye ägaren ska därvid visa på vilket sätt äganderätten till aktien har erhållits.

12.2. Utan hinder av vad som ovan föreskrivits får Delägare överlåta aktie till sådant bolag som enligt 1 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:559) ingår i samma koncern som Delägaren. Överlåtelse enligt denna punkt ska av överlåtaren genast skriftligen anmälas till Bolagets styrelse.

12.3. Lösningsrätten ska kunna utnyttjas även för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.

12.4. När anmälan om en akties övergång har gjorts ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad. Styrelsen ska uppmana de lösningsberättigade att skriftligen framställa lösningsanspråk hos Bolaget senast inom två månader räknat från anmälan hos styrelsen om övergången.

12.5. Anmäler sig fler än en lösningsberättigad ska samtliga aktier så långt det är möjligt fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i Bolaget. Återstående aktier fördelas genom lottnings av Bolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.

12.6. Lösenbeloppet för överlåten aktie ska bestämmas till aktiernas verkliga värde. Normalt sett antas detta belopp motsvara köpeskillingen i presenterat avtal. Kan enighet om lösenbeloppet inteträffas inom en månad från hembudet, ska lösenbeloppet bestämmas av en nämnd bestående av tre revisorer. Säljare och Köpare tillsätter var sin auktoriserade revisor och en tredje utses av Föreningen Auktoriserade Revisorer. Lösenbeloppet ska betalas inom en månad från den tidpunkt då lösenbeloppet blev bestämt.

12.7. Har inte inom föreskriven tid någon lösningsberättigad framställt lösningsanspråk eller har lösenbeloppet inte erlagts inom föreskriven tid, ska den som gjort hembudet föras in i aktieboken som ägare av aktien.

12.8. Delägare, som överläter sina aktier, ska se till att den som förvärvar aktierna till alla delar övertar den överlätande Delägarens rättigheter och skyldigheter genom att skriftligen biträda detta avtal.

12.9. Talan i en fråga om hembud måste väckas inom två månader från den dag då lösningsanspråket framställdes hos Bolaget.

### **13. Pantsättning och förvaring av aktier**

13.1. Till säkerhet för sina åtaganden enligt detta avtal pantförskriver härförmed var och en av Delägarna gentemot övriga samtliga sina nuvarande och tillkommande aktier i Bolaget. Samtliga aktiebrev ska överlätna in blanco deponeras hos Nordea, Arenavägen 33, 121 28 STOCKHOLM – GLOBEN. Nordea ska få instruktion om att lämna ut aktie om Delägarna är enige om detta eller om sådan skyldighet föreligger enligt lagakraftvunnen dom eller beslut av allmän domstol.

### **14. Förtida upphörande av samarbete**

14.1. Skulle Delägare göra sig skyldig till väsentligt brott mot detta avtal eller på annat sätt allvarligt äventyra Bolagets anseende eller ekonomiska bestånd, är Delägaren skyldig att på begäran av övriga parter utträda ur avtalet. Detsamma gäller om Delägare allvarligt äventyrar varumärket HAMNs anseende. Utträde ska ske till utgången av den kalendermånad under vilken uteslutningen meddelats Delägaren. Delägaren är därvid skyldig att genast erbjuda övriga Delägare att förvärva Delägarens aktier i Bolaget. Vid förvärv enligt denna punkt ska förfaras på samma sätt som angetts ovan i punkt 12, dock med det undantaget att priset för aktie ska utgöras av 75 % av beloppet enligt punkt 12.6.

Utträde ska dock inte ske om Delägare genom rättelse omgående återställer den skada som uppstått genom ovan beskrivna agerande.

## **15. Avtalstid**

15.1. Detta avtal träder i kraft i och med undertecknandet och gäller till dess ny detaljplan för området vunnit laga kraft och parterna ingått aktieöverlåtelseavtal och nytt konsortialavtal i enlighet med vad som föreskrivits ovan under punkt 5.1.

## **16. Meddelanden**

16.1. Uppsägning eller andra meddelanden enligt detta avtal sak göras genom rekommenderat brev till adressatens senast till Bolaget uppgivna adress och skall anses ha kommit fram vid den tidpunkt ett sådant brev normalt bör komma fram.

## **17. Ändringar, tillägg**

17.1. Ändringar eller tillägg till detta avtal ska för att vara gällande vara skriftligen avfattade och undertecknade av Delägarna.

17.2. Detta avtal innehåller alla mellan parterna träffade avtal med avseende på Delägarnas samarbete i Bolaget.

17.3. I händelse bestämmelse i annan överenskommelse i vilken Delägarna är parter skulle strida mot bestämmelsen i detta avtal ska bestämmelsen i detta avtal ha företräde.

## **18. Lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag**

18.1. Delägarnas samarbete enligt detta avtal kan medföra att bestämmelserna i lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag, nedan Handelsbolagslagen, blir tillämpliga.

18.2. Handelsbolagslagens bestämmelser ska endast tillämpas om de är tvingande eller om bestämmelserna i detta avtal eller syftet med detta avtal inte står i strid med Handelsbolagslagens bestämmelser.

## **19. Innehållsförteckning, rubriker**

19.1. Innehållsförteckningen och rubrikerna i detta avtal är införda endast i redaktionellt syfte och ska inte utgöra underlag för tillämpningen eller tolkningen av detta avtal.

## **20. Partiell ogiltighet**

20.1. Om någon bestämmelse i detta avtal skulle vara ogiltig på grund av lag eller annan författning eller på grund av domstols eller myndighets bindande dom eller beslut, ska övriga bestämmelser i avtalet fortsätta att gälla.

20.2. Om avtalet i något avseende skulle anses stå i strid med villkoren för Tillväxtverkets beslut om stöd ur den Europiska regionala utvecklingsfonden till projektet HAMN ska berörd

bestämmelse ändras. I sådant fall ska övriga bestämmelser i avtalet fortsätta att gälla och NN AB hållas skadeslöst för kostnader nedlagda efter kommunfullmäktiges godkännande av detta avtal.

## 21. Tvister

21.1. Tvister beträffande uppkomsten, tillämpningen eller tolkningen av detta avtal ska avgöras av allmän domstol.

.....

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

Nacka den 2011- 06-30

Nacka den 2011-03- 24

För Nacka kommun



Lena Dahlgren  
LENA DAHLSTEDT

För Igelbäcken nr 533 Aktiebolag  
under firmaändring till Marinberget AB



## Bilagor

1. Investeringsplan
2. Skiss över området
3. Kartblad utvisande plattformens/pirens preliminära läge
4. Förteckning över inventarier
5. Strandpromenadens sträckning
6. Strandpromenadens utförande
7. Bolagsordning

## Investeringsplan

FMC	ÅR	2011				2012				2013				2014				2015				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
AKTIVITET	Kvartal																					
<b>Planprogram</b>																						
<b>Detaljplan</b>																						
<b>Invigning Museum</b>																						
<b>Allmän uppsnyggning</b>																						
<b>Strandpromenad</b>																						
<b>Pir, Plattform (museiprojektet)</b>																						
<b>Bryggor</b>																						
<b>Belysning</b>																						
<b>Rivning/renovering gamla byggnader</b>																						
<b>Båtförvaringshallar</b>																						
<b>Energisystem Huvudbyggnad</b>																						
<b>Renovering Huvudbyggnad</b>																						
<b>Hyresgästanpassning plan 3</b>																						
<b>Hyresgästanpassning plan 1,2</b>																						
<b>Hiss fasad (museiprojetet)</b>																						
<b>Bevakning</b>																						
<b>Parkering</b>																						
<b>Miljöåtgärder</b>																						

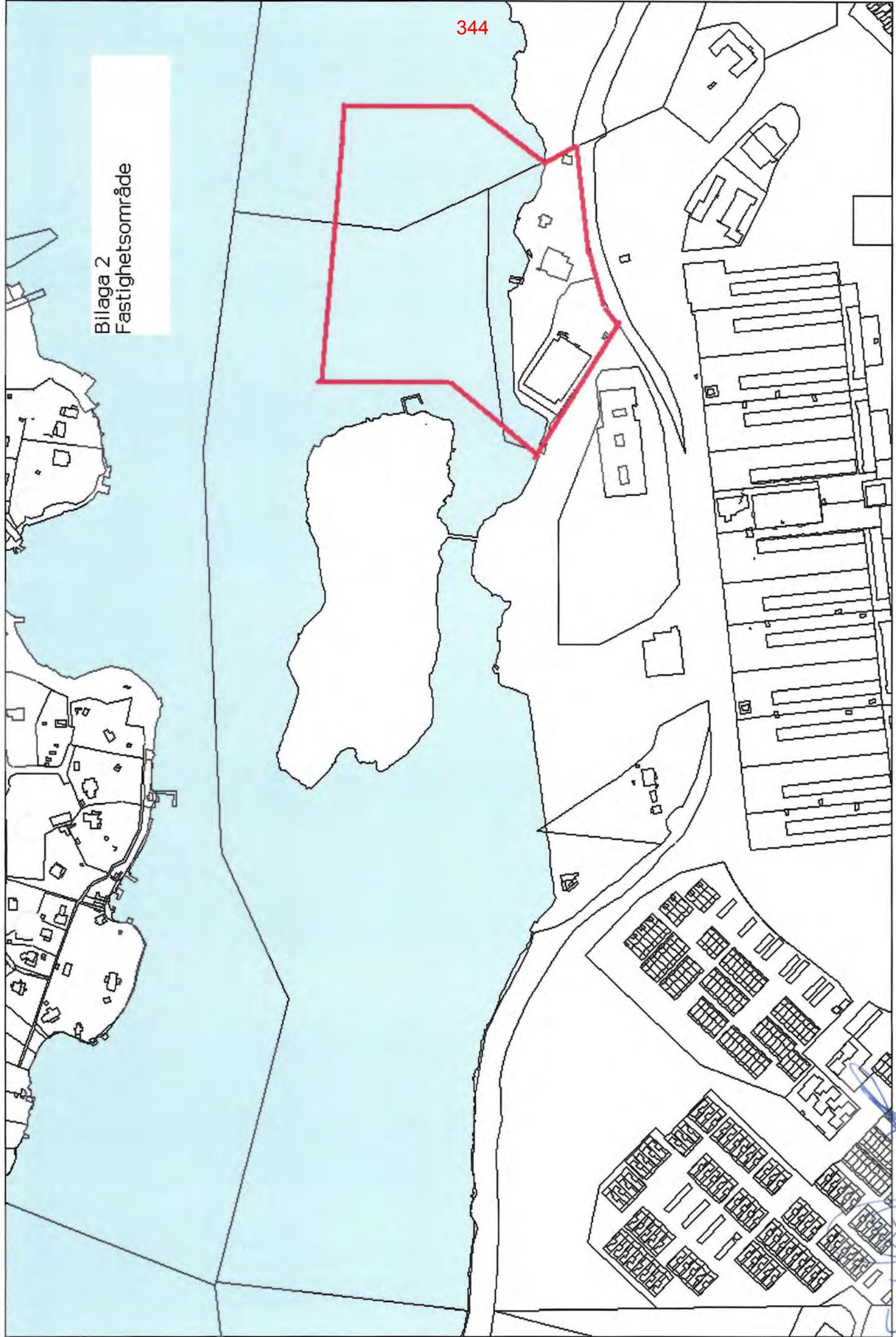
10  
JAN  
SS

Bilaga 2  
Fastighetsområde

344

SS

LÖT

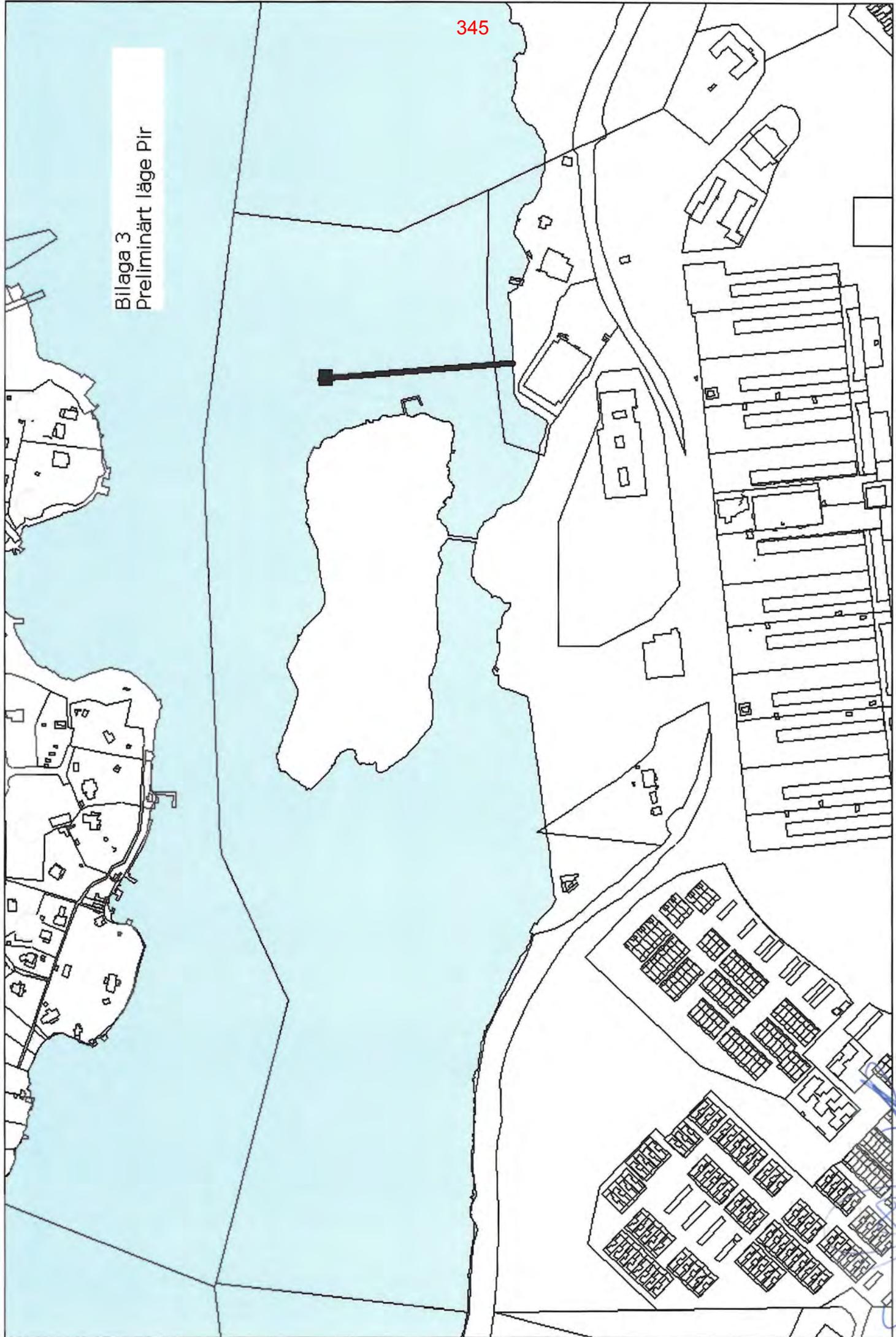


Bilaga 3  
Preliminärt läge Pir

345

55

01

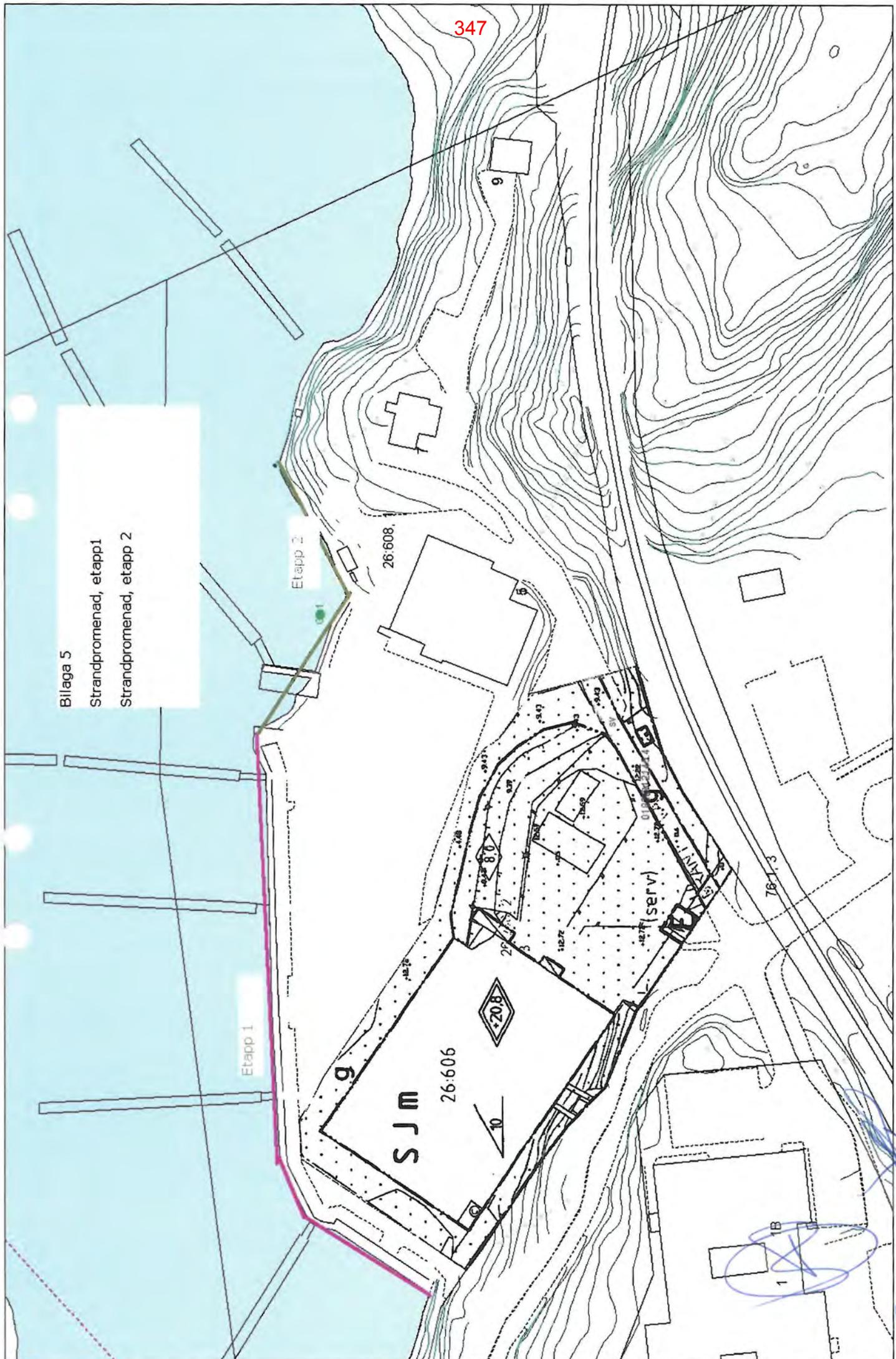


Bilaga 4

2011-01-04

**Fisksätra Marina****Inventariförteckning tillgångar vid konkurs. Tillgångarna används och finns i marinan.****125 st akterbockar av Tyresötyp.****15 st vaggor av Tyresötyp.****40 st stötter Sea Quiotyp.****125 st stävstöttor av skilda slag.****Diverse handverktyg förvarade i förråd.****1 st plåtcontainer.****1 st lastbil Renault Kangoo reg nr TYU531.****1 st traktor Volvo BM 640 plus därtill hörande redskap.****1 st hydraulisk båtvagn.****1 st kranbil American 5450.**

Bilaga 5  
Strandpromenad, etapp1  
Strandpromenad, etapp 2



## Bilaga 6 Strandpromenad inom marinan

**Bredd minst 2 meter**

**Last: gångtrafik**

**Belysning**

**Parkbänkar placeras längs promenaden**



10  
COR  
ss

**BOLAGSORDNING****BILAGA 7****1. Firma**

Aktiebolagets firma är .....

**2. Säte**

Styrelsen ska ha sitt säte i Nacka kommun.

**3. Verksamhet**

Aktiebolagets verksamhet ska vara att bedriva hamn- och varvsverksamhet inom Fisksätra Marina i Nacka kommun och därmed förenlig verksamhet. Aktiebolaget ska också genom uthyrning av lokaler främja att musei- och forskningsverksamhet, restaurang och hotell/vandrarhem kan bedrivas inom området.

**4. Aktiekapital**

Aktiekapitalet ska vara lägst två miljoner (2.000.000) kronor och högst åtta miljoner (8.000.000) kronor.

**5. Antalet aktier**

I aktiebolaget ska finnas lägst två miljoner (2.000.000) aktier och högst åtta miljoner (8.000.000) aktier.

**6. Styrelse**

Styrelsen skall bestå av lägst tre och högst sju styrelseledamöter med lika många personliga suppleanter. Styrelseledamöterna och styrelsesuppleanterna väljs årligen på årsstämma för tiden intill slutet av nästa årsstämma.

**7. Revisor**

För granskning av bolagets årsredovisning jämte räkenskaper samt styrelsens och verkställande direktörens förvaltning utser bolagstämman en revisor med suppleant. Revisorns och revisorssuppleantens uppdrag gäller till slutet av den årsstämma som hålls under det fjärde räkenskapsåret efter revisorsvalet.

**8. Lekmanna revisor**

För samma mandatperiod som enligt bolagsordningen gäller för aktiebolagets revisor äger Nacka kommunfullmäktige rätt att utse en lekmannarevisor med suppleant.

**9. Kallelse till bolagsstämma**

Kallelse till bolagsstämma ska ske genom brev med posten till aktieägarna tidigast sex och senast två veckor före bolagsstämman.

**10. Ärenden på årsstämman**

På årsstämman ska följande ärenden behandlas:

1. Val av ordförande vid bolagsstämman (årsstämman).
2. Upprättande och godkännande av röstdelad.
3. Val av en eller två justeringsmän.
4. Prövande om bolagsstämman (årsstämman) blivit behörigen sammankallad.
5. Godkännande av dagordning.
6. Framläggande av årsredovisningen och revisionsberättelsen.

55



7. Beslut om följande.

- a) Fastställande av resultaträkningen och balansräkningen.
  - b) Dispositioner beträffande aktiebolagets vinst eller förlust enligt den fastställda balansräkningen.
  - c) Ansvarsfrihet åt styrelseledamöterna och verkställande direktören.
8. Fastställande av arvoden till styrelsen och revisorerna.
9. Beslut om antalet styrelseledamöter och styrelsесuppleanter som skall väljas.
10. Val till styrelsen och i förekommande fall av revisorer.
11. Annat ärende, som skall tas upp på bolagsstämma (årsstämma) enligt aktiebolagslagen (2005:551) eller bolagsordningen.

### **11. Räkenskapsår**

Aktiebolagets räkenskapsår ska vara kalenderår (1 januari – 31 december).

### **12. Hembud**

#### *Hembudsskyldighet*

Har en aktie övergått från en aktieägare till en person som inte är aktieägare i bolaget har övriga aktieägare rätt att lösa aktien. Den nye ägaren av aktien ska genast skriftligen anmäla övergången till aktiebolagets styrelse. Den nye ägaren ska därvid visa på vilket sätt äganderätten till aktien har erhållits.

Utan hinder av vad som ovan föreskrivits får aktieägare överläta aktie till sådant bolag som enligt 1 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:559) ingår i samma koncern som aktieägaren. Överlätelse enligt denna punkt ska av överlätaren genast skriftligen anmälas till aktiebolagets styrelse.

Lösningsrätten ska kunna utnyttjas även för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.

När anmälan om en akties övergång har gjorts ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad. Styrelsen ska uppmana de lösningsberättigade att skriftligen framställa lösningsanspråk hos aktiebolaget senast inom två månader räknat från anmälan hos styrelsen om övergången.

#### *Företräde mellan flera lösningsberättigade*

Anmäler sig fler än en lösningsberättigad ska samtliga aktier så långt det är möjligt fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i aktiebolaget. Återstående aktier fördelas genom lottning av aktiebolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.

#### *Lösenbelopp och betalning*

Lösenbeloppet för överlåten aktie ska bestämmas till aktiernas verkliga värde. Normalt sett antas detta belopp motsvara köpeskillingen i presenterat avtal. Kan enighet om lösenbeloppet inteträffas inom en månad från hembudet, ska lösenbeloppet bestämmas av en nämnd bestående av tre revisorer. Säljare och köpare tillsätter var sin auktoriserade revisor och en tredje utses av Föreningen Auktoriserade Revisorer. Lösenbeloppet ska betalas inom en månad från den tidpunkt då lösenbeloppet blev bestämt.

#### *Tvist*

Talan i en fråga om hembud måste väckas inom två månader från den dag då lösningsanspråket framställdes hos aktiebolaget.

SS

## Konsortialavtal mellan Nacka kommun och Marinberget AB

### 1. Parter

Nacka kommun, organisationsnummer 212000-0167, 131 81 Nacka, nedan kallat kommunen

Marinberget AB, organisationsnummer, 556845-5157, Box 265, 133 02 Saltsjöbaden, nedan kallat bolaget,

### 2. Bakgrund

Nacka kommun och Marinberget AB äger sedan 2011 det gemensamma bolaget "Saltsjö Pir AB". Ägandet och parternas uppgifter regleras i det konsortialavtalet som parterna ingick våren 2011. I konsortialavtalet framgår bland annat att när detaljplanen för området där Saltsjö Pir AB verkar har vunnit laga kraft ska kommunens aktieinnehav, med undantag för en aktie, säljas till Marinberget AB.

### 3. Bolagsordning

Bolagets bolagsordning får ej ändras utan att kommunen skriftligt godkänt förändringen.

### 4. Överlåtelse av aktier i Bolaget

- a) Har en aktie övergått från en Delägare till en annan Delägare i Bolaget eller till en utomstående har övriga Delägare rätt att lösa aktien. Den nye ägaren av aktien ska genast skriftligen anmäla övergången till Bolagets styrelse. Den nye ägaren ska därvid visa på vilket sätt äganderätten till aktien har erhållits.
- b) Utan hinder av vad som ovan föreskrivits får Delägare överläta aktie till sådant bolag som enligt 1 kap. 11 § aktiebolagslagen (2005:559) ingår i samma koncern som Delägaren. Överlåtelse enligt denna punkt ska av överlåtaren genast skriftligen anmälas till Bolagets styrelse.
- c) Lösningsrätten ska kunna utnyttjas även för ett mindre antal aktier än erbjudandet omfattar.
- d) När anmälan om en akties övergång har gjorts ska styrelsen genast skriftligen meddela detta till varje lösningsberättigad. Styrelsen ska uppmana de lösningsberättigade att skriftligen framställa lösningsanspråk hos Bolaget senast inom två månader räknat från anmälan hos styrelsen om övergången.
- e) Anmäler sig fler än en lösningsberättigad ska samtliga aktier så långt det är möjligt fördelas mellan de lösningsberättigade i förhållande till deras tidigare innehav av aktier i Bolaget. Återstående aktier fördelas genom lottning av Bolagets styrelse eller, om någon lösningsberättigad begär det, av notarius publicus.
- f) Lösenbeloppet för överlåten aktie ska bestämmas till aktiernas verkliga värde. Normalt sett antas detta belopp motsvara köpeskillingen i presenterat avtal. Kan enighet om lösenbeloppet inteträffas inom en månad från hembudet, ska lösenbeloppet bestämmas av

en nämnd bestående av tre revisorer. Säljare och Köpare tillsätter var sin auktoriserade revisor och en tredje utses av Föreningen Auktoriserade Revisorer. Lösenbeloppet ska betalas inom en månad från den tidpunkt då lösenbeloppet blev bestämt.

- g) Har inte inom föreskriven tid någon lösningsberättigad framställt lösningsanspråk eller har lösenbeloppet inte erlagts inom föreskriven tid, ska den som gjort hembudet föras in i aktieboken som ägare av aktien.
- h) Delägare, som överläter sina aktier, ska se till att den som förvarar aktierna till alla delar övertar den överlätande Delägarens rättigheter och skyldigheter genom att skriftligen biträda detta avtal.
- i) Talan i en fråga om hembud måste väckas inom två månader från den dag då lösningsanspråket framställdes hos Bolaget.

## **5. Pantsättning och förvaring av aktier**

Till säkerhet för sina åtaganden enligt detta avtal pantförskriver härmed var och en av Delägarna gentemot övriga samtliga sina nuvarande och tillkommande aktier i Bolaget. Samtliga aktiebrev ska överlätna in blanco deponeras hos Nordea, Arenavägen 33, 121 28 STOCKHOLM – GLOBEN. Nordea ska få instruktion om att lämna ut aktie om Delägarna är ene om detta eller om sådan skyldighet föreligger enligt lagakraftvunnen dom eller beslut av allmän domstol.

## **6. Meddelanden**

Uppsägning eller andra meddelanden enligt detta avtal ska göras genom rekommenderat brev till adressatens senast till Bolaget uppgivna adress och skall anses ha kommit fram vid den tidpunkt ett sådant brev normalt bör komma fram.

## **7. Ändringar, tillägg**

- a) Ändringar eller tillägg till detta avtal ska för att vara gällande vara skriftligen avfattade och undertecknade av Delägarna.
- b) Detta avtal innehåller alla mellan parterna träffade avtal med avseende på Delägarnas samarbete i Bolaget.
- c) I händelse bestämmelse i annan överenskommelse i vilken Delägarna är parter skulle strida mot bestämmelsen i detta avtal ska bestämmelsen i detta avtal ha företräde.

## **8. Partiell ogiltighet**

Om någon bestämmelse i detta avtal skulle vara ogiltig på grund av lag eller annan författning eller på grund av domstols eller myndighets bindande dom eller beslut, ska övriga bestämmelser i avtalet fortsätta att gälla.

## **9. Tvister**

Twister beträffande uppkomsten, tillämpningen eller tolkningen av detta avtal ska avgöras av allmän domstol.

Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Nacka den .....

För Nacka kommun

För Marinberget AB

.....

.....

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Investering för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina**

*Slutredovisning*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingskott godkänner slutredovisningen av projektet *FMC investering för uthyrning*, investeringsprojekt 9201800065 med en investeringsram om 10 mnkr.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingskott godkänner slutredovisningen av projektet *hyresgästanpassningar Fisksätra marina*, investeringsprojekt 9201800089 med en investeringsram om 44 mnkr.

Dessa beslut fattas med stöd av punkten 49 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Projektet *FMC investering för uthyrning*, med en investeringsram om 10 mnkr, genomfördes från slutet av 2009 till slutet av 2012. Syftet med projektet var främst att tomställa plan 4 och 5 i Fisksätra marina för att möjliggöra tillskapandet av ett museum och övriga verksamheter som café, restaurang, vandrarhem. Projektet slutfördes inom beslutad investeringsram.

Projektet *hyresgästanpassningar Fisksätra marina* startades redan 2009. Projektet har därefter genomförts i olika etapper med en investeringsram om 44 mnkr. I framförallt museet har många och i vissa fall sena programförändringar lett till fördyningar. Avseende restaurangen medförde programändringar och en tillkommande investering merkostnader om knappt 3 mnkr som delvis finansieras av en hyreshöjning. Projektet är nu slutfört och slukostnaden uppgår till 57,6 mnkr. Jämfört med budget är det en fördyning om cirka 13,6 mnkr.



## Ärendet

Detta ärende omfattar både investeringar för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina. Syftet med att investeringarna för uthyrning var för att kunna tomställa plan 4 och 5 i Fisksätra marina och därmed möjliggöra tillskapandet av ett museum, samt övriga verksamheter som café, restaurang, vandrarhem. Hyresgästanpassningarna gäller byggnationen av museet och restaurangen.

Ärendena finns redovisade i sin helhet i bilagan ”Slutrapport Fisksätra marina/Saltsjö-Pir”.

## Ekonomiska konsekvenser

Investeringarna för uthyrning innebär en avskrivningskostnad för lokal enheten om 300 000 kr per år. När kommunens ägande i Saltsjö Pir AB avvecklas (se särskilt ärende), ska kvarvarande avskrivningar resultatföras.

Investeringen i Fisksätra marina innebär initialt avskrivningskostnader för lokal enheten på 2 mnkr per år, och efter 20 år 1 mnkr per år under resten av avskrivningstiden. Om verksamheten fortsätter därefter är investeringen avskriven och endast inhyrningskostnaden kvarstår.

## Konsekvenser för barn

Projekten har gemensamt skapat möjlighet för en museiverksamhet som redan rönt stor uppmärksamhet, tillsammans med en bra restaurangverksamhet i ett sjönära läge. Detta är klart positiva effekter för de boende i området, med många barnfamiljer.

## Bilagor

Slutrapport Fisksätra marina/Saltsjö-Pir

Dag Björklund  
Trafik- och fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Taina Sunnarborg  
Enhetschef  
Enheten för fastighetsutveckling

## I **Slutrapport för Fisksätra marina/Saltsjö-Pir**

Detta dokument sammanfattar utvecklingen av såväl fastigheten som området Fisksätra marina/Saltsjö-Pir och är underlag för beslut i följande ärenden:

- Avyttring av aktier i Saltsjö-Pir
- Investeringar för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina
- Motion Hamn
- Slutredovisning Hamn

Flera olika projekt och parter har varit involverade för att utveckla området och fastigheten. För att ge en förståelse av helheten inleds dokumentet med en beskrivning av de övergripande förväntningarna och resultaten. Därefter följer redovisningar kopplat till respektive beslutsärende.

### **Innehållsförteckning**

1	Slutrapport för Fisksätra marina/Saltsjö-Pir .....	1
2	Övergripande utvecklingen av Fisksätra marina/Saltsjö-Pir.....	2
3	Avyttring av aktier i Saltsjö Pir .....	7
4	Investering för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina.....	8
5	Slutredovisning av museiprojektet Hamn .....	13
6	Frågor och svar .....	16



## 2 Övergripande utvecklingen av Fisksätra marina/Saltsjö-Pir

Under lång tid var Fisksätra marina ett nedgånget område och det har varit svårt att få till en hållbar verksamhet och en hållbar ekonomi för fastigheten. På området låg ursprungligen Fisksätra varv med anor från tidigt 1900-tal. Speciellt kan nämnas tillverkning av plastbåtar med en framgångsrik period under 50- och 60-talen. Under 70- och 80-talet förändrades verksamheten till en fritidsbåtssmarina. Huvudbyggnaden uppfördes under tidigt 1980-tal. Övriga byggnader har länge varit eftersatta och har under senare år rivits. Fastigheten har varit del i sådana kreativa lösningar som bidrog till 80-talets fastighetskris, vilket präglat dess historia som ett problemobjekt. Fastigheten hamnade i det sammanhanget i Nackahem men övergick till kommunen när bostadsbolaget avvecklades. På fastigheten har det sedan dess varit många olika verksamheter såsom områdesnämndens förvaltningskontor, skola, båtbyggare och andra marina verksamheter. Under kommunens ägande har varvsverksamheten utarrenderat tills arrendatorn gick i konkurs och kommunen tvingades överta verksamheten.

År 2005 gjordes ett försök att avyttra fastigheten. Försöket lades på is 2006 då indikerade prisnivåer låg alltför långt under bokförda värdet. De flesta av de tankar och idéer som då diskuterades har nu realiseras. År 2010 återupptog kommunen processen att avveckla kommunens operativa engagemang i fastigheten, men då utökat med genomförandet av museiprojektet Hamn och omfattande miljösanering som inte diskuterades i mitten på 2000-talet.

Genom den satsning kommunen gjort under senare år tillsammans med samarbetspartners har platsen och området utvecklats. De övergripande förväntningarna för utvecklingen av Fisksätra marina till Saltsjö Pir har varit att skapa en långsiktig och hållbar inriktning för en marin portal i Nacka, att öka tillgängligheten också till Skogsö naturreservat och göra marinan till en mer integrerad del av Fisksätra. Detta tillsammans med skapandet av museet Hamn har stärkt besöksnäringen och serviceutbudet och gjort kommundelen än mer attraktivt vilket också en mycket väl fungerande restaurang bidrar till.

Arbetet med att utveckla verksamheterna fortsätter. Kommunen bidrar genom att i samverkan med andra främja näringsliv och besöksnäring bland annat genom att vara garant för museum och att göra den natur- och kulturhistoriska unika miljön och dess historia tillgänglig för nutida och framtida generationer.

### 2.1 Förväntningar inför utveckling av området och fastigheten

Under alla år som Fisksätra marincentrum funnits i kommunens ägo har det varit svårt att få fastighetens ekonomi att gå ihop och det har inte funnits någon bärkraft för en positiv



utveckling. En förväntan har varit att nu skapa en långsiktig och hållbar inriktning för fastighetens användning på för kommunen rimliga villkor.

Efter omstart i försöken att avveckla kommunens ägande 2010 var marknadens och kommunens förväntningar närmare varandra bl a genom gjorda nedskrivningar av bokfört värde. Efter en process som kan liknas vid en konkurrenspräglad dialog, bildade kommunen och Marinberget AB genom konsortialavtal det samägda bolaget Saltsjö Pir AB år 2011<sup>1</sup>. Bolaget innehar tomträtt till fastigheten och äger samtliga befintliga byggnader och anläggningar på tomträtten. I avtalet framgår den gemensamma visionen att skapa en marin portal med ett stort flöde av båtar som ger underlag för ett brett serviceutbud. Det gemensamma bolaget ska förutom att driva hamn- och varvsverksamhet också förstärka intentionerna med museiprojektet Hamn. I avtalet förbinder sig bolaget bl.a. att göra investeringar i energisystem, hyresgästanpassningar på plan 1-3, renovera huvudbyggnad och riva gamla byggnader. All sanering av mark bekostas av kommunen som säljare och ansvarig för tidigare verksamheter på platsen då någon tidigare huvudman för den förorenande verksamheten inte finns kvar.

En ny detaljplan för fastigheten skapar möjligheter för att utveckla området enligt intentionerna i konsortialavtalet och ingår som en del av förutsättningarna i avtalet. Detaljplanen syftar till att marinan ska bli en mötesplats i Nacka med skärgårdstrafik från piren, båtar, museum, restaurang och varvsverksamhet. I ambitionen ingår att öka tillgängligheten, säkerställa besöksnäringen bl.a. till Hamn och bidra till att göra området till en integrerad del av Fisksätra. Piren är bli angöringsplats för båttrafik för guidade turer till Baggensstäket och även turer till Skogsö naturreservat som på så sätt kan bli mer tillgängligt för allmänheten. När detaljplanen vunnit laga kraft, vilket skedde i juni 2016, ska Marinberget förvärva samtliga av kommunen ägda aktier i bolaget förutom en aktie i enlighet med konsortialavtalet.

Kommunen beslutade tidigt i processen att skapa museet Hamn på platsen. Ambitionerna och förväntningarna på museet Hamn har varit höga. Museiprojektet formulerades tidigt till att gälla ett museum som omfattar både det förflutna och samtiden. Målet var att synliggöra det historiska och samtida kulturarvet. Ambitionen har varit att skapa ett besöksmål i världsklass, bygga broar mellan forskarsamhället och allmänheten, skapa möjligheter till arbete och bryta utanförskap, att invånarna i Fisksätra ska ses som resurser och skapa ett attraktivare Fisksätra.

## 2.2 Vad har genomförts och vad har resultatet blivit?

De tidigare varvsverksamheterna bl.a. tillverkning av plastbåtar och reparations- och underhållsarbeten har satt sina spår i marken. Kommunen har, i egenskap av markägare,

<sup>1</sup> Beslut i kommunfullmäktige 23 maj 2011



och i enlighet med konsortialavtalet genomfört marksanering. Stora delar av saneringen har genomförts under åren 2012-2013 men även under år 2016 som är under avslutande.

Flera investeringar har i enlighet med konsortialavtalet gjorts i fastigheten för att kunna möjliggöra för hyresgäster att bedriva verksamhet. Några av de investeringar som gjorts är nytt energisystem, hyresgästanpassningar, renovering av verkstäder, ommålning av fastigheten och ny lokal för båtsnickeriet. Dessutom har uttjänta byggnader inom området rivits.

Idag är 90 % av fastigheten belagd med verksamheter och det finns ett 40-tal arbetsplatser. De flesta verksamheter på undervåningen har marin anknytning såsom båtsnickeri, segelmakare, kapellmakare, båtförsäljning- och båtmäklare, varvsverksamhet och förvaring av marinarkeologisk utrustning (hyrs av sjöhistoriska museet). Därutöver finns ett ölbryggeri. I övriga delar av huset finns företag inom jobbcoaching och undersköterskeutbildning samt på plan 4 och 5 museet Hamn, restaurang och konferensutrymme som kommunen hyr.

Kommunen har investerat i en pir för allmänheten och för skärgårdstrafik. Piren färdigställdes under 2013 och är nu i bruk för skärgårdstrafik. Förutom att ta emot besökare sjövägen, exempelvis till museet, är piren också en utgångspunkt för guidade båtturer till Baggenståket och Skogsö naturreservat samt ett uppskattat lokalt besöksmål. Piren används också för förankring av båtbryggor. Det har skapats 500 båtplatser jämfört med tidigare ca 275 st. Målsättningen i ursprungligt konsortialavtalet var 600 båtplatser. Det finns platser för vinterförvaring utomhus och nya detaljplanen möjliggör byggande av hallar för förvaring av båtar.

I juni 2014 öppnades dörrarna till museet Hamn. Museet Hamn öppnade som ett kommunalt museum med en privat driftsaktör, vilket är en unik form för att driva museum. Driften upphandlades vid årsskiftet 2013-2014 och avtal skrevs med Emotion AB. Slaget vid Stäket utgör verksamhetens primära fokus. En av museets andra utställningar tar avstamp i lokalsamhället Fisksätra och berättar en historia om tankar, föremål och omständigheter som präglade det tidiga sjuttioåret när Fisksätra växte fram.

Under museets första två verksamhetsår har antalet besökare ökat. Det är en tioprocentig ökning av antalet besökare för perioden juni 2015 - maj 2016 jämfört med samma period under föregående år. Cirka 6600 personer har besökt museet mellan första juni 2015 och sista maj 2016. Museet Hamn har under 2016 nominerats som en av tre kandidater till Riksförbundet Sveriges Museers utmärkelse som årets museum. I och med att restaurangen har öppnats har det skapat bättre möjlighet till helhetsupplevelse. Restaurangen öppnade sommaren 2015 med ca 150-200 platser inomhus och med en stor terrass som rymmer ytterligare gäster. Restaurangen drar mycket gäster såväl vardagar som helg och fick utmärkelsen årets lunchrestaurang på företagarmässan 2016.



Driftsentreprenören av museet har aktivt arbetat för att stärka kopplingen till lokalsamhället genom att exempelvis engagera Fisksätraungdomar som kassavärdar och guider men även genom att engagera sig i lokalsamhället genom Fisksätra folkets hus och i Fisksätraakademien. Dessutom finns det i museishoppen lokal anknytning till Fisksätra och till övriga Nacka såväl som till Värmdö.

Vandrarhem var med i de ursprungliga planerna men det har inte blivit av och det finns inte heller några planer på att genomföra det. Anledningen till att det inte blev ett vandrarhem var att det bedömdes vara för få bäddar för att ge tillräckligt god ekonomi. Lokalerna som var tänkta till vandrarhem är under utveckling alternativt för uthyrning på marknaden.

## 2.2.1 Nästa steg

Utvecklingen av området och verksamheten fortsätter. Kulturnämnden har beslut om ny inriktning för museet i och med att avtalet med den nuvarande driftentreprenören går ut 2017/2018. Museet Hamn kommer att styra mer mot det samtida kulturarvet, bredare delaktighet och interaktion med besökare, grupper, skolor och det omgivande lokalsamhället.

Åtkomsten till intilliggande Skogsö naturreservat kompletteras genom att en strandpromenad kopplar samman en ny kommunal väg med befintlig pir och den gångstig som nyligen rustats upp i reservatet ansluts till vägen. En utbyggnad av vägen ned till piren är planerad under att göras under 2017. Nya båthallar för vinterförvaring kommer att byggas och förstärka den marina prägeln.

## 2.3 Slutsats

Området och fastigheten har utvecklats mycket positivt och är på god väg att bli ett riktigt attraktivt kulturellt och marint besöksmål. En styrka är möjligheten till helhetsupplevelsen. Det förväntningar som fanns har i stort infriats. Fastigheten och området har fått en tydlig marin prägel. Båtplatserna har ökat, piren har byggts, museet Hamn och restaurangen har öppnat och flera verksamheter har etablerats i byggnaden. Det mesta är på plats och nu handlar det om att fortsätta utvecklingen av det som finns där idag.

I ett sådant komplext utvecklingsarbete har det varit svårt att sätta en rimlig tidplan. Förskjutningar av tidplanen betyder också ofta fördyringar. Flera delar av utvecklingen har blivit färdigställd senare än planerat, exempelvis museet, restaurangen, piren och strandpromenaden. De omfattande saneringarna av marken var en anledning till förseningar. Men det finns även andra faktorer såsom att planprocessen tog längre tid än beräknat och vattendom behövde inväntas för att kunna anlägga bryggorna. I sig är inte tidsåtgången orimlig beaktat vad som var nödvändigt att göra. Däremot förutsågs inte alla dessa delprocesser och inte heller komplexitet vid starten av de enskilda ingående projekten.



Förutom tid har vissa utvecklingsprojekt, av olika anledningar, kostat mer än beräknat, bland annat saneringen och hyresanpassningar för museet, se vidare under avsnittet hyresgästanpassningar Fisksätra marina. Värdet av utvecklingen av området är svårt att beräkna i form av intäkter. Tillgängligheten och attraktiviteten till byggnaden har ökat. Allt tyder på att det nu skapats en långsiktig och hållbar inriktning för fastigheten och Fisksätra har fått ett intressant besöksmål som skapar mervärde för boende i Fisksätra, för besökare och hela Nacka.

### 2.3.1 Lärdomar

Det finns flera lärdomar att dra för att få ett effektivare internt samarbete. Men även för att på ett bättre sätt möjliggöra för samarbeten med externa entreprenörer och samarbetspartners.

I utvecklingen av Fisksätra marina, både området och fastigheten, har många interna processer varit involverade. Det har exempelvis varit en kulturnämndsfråga, fråga om fastighetsutveckling, planfråga men även en besöksnärringsfråga. En sådan komplex utvecklingsprocess behöver en struktur för att hantera de utmaningarna det innebär. Även om det har funnits en uttalad ambition och inriktning med konsortialavtalet är det svårt att initialt besluta om den exakta leveransen. Det behöver finnas utrymme för att bygga upp kunskap efter hand. Ett utvecklingsarbete behöver ett annat arbetssätt än ett leveransprojekt, det behövs andra former för beslutsfattande, annan uppföljning och annan tidplan. Det behöver finnas utrymme för löpande prioriteringar och möjlighet att dra operativa slutsatser av enhetschefer eller motsvarande. Strukturen ska också kunna ge stabilitet oberoende av personalförändringar inom projekten. Önskvärt vore om det fanns en färdig struktur för komplexa projekt och processer som kan återanvändas för att undvika att de ska uppfinnas på nytt varje gång.

Det har vid vissa tillfällen gjorts förändringar under arbetet, nya beställningar och förändringar har kommit sent i det pågående arbete. Tid och omtag kostar pengar. Flera projekt har inte avslutats och därmed fortsatt att dra kraft och energi i onöдан.

Om kommunen vill underlätta för externa entreprenörer och samarbetspartners att verka i kommunen och bättre möjliggöra för samarbete, behöver organisationen utveckla sitt arbetssätt. Det interna arbetet i detta exempel brister när det gäller samordningen, men även i snabbhet inom myndighetsprocesserna.

En positiv lärdom är att kommunen vågade testa ett unikt koncept med ett kommunalt museum med en privat driftentreprenör. Att kunna ta en idé från en prototyp till ett färdigt museum visar på en utvecklingskraft i organisationen och förmåga att ta tillvara på en entreprenörs drivkraft. Utvecklingen av platsen och fastigheten är också ett exempel på ett gott samarbete med extern entreprenör som inte heller förutsåg alla turer kring



myndighetsutövande och kommunal beslutsgång. Genom en gemensam målbild har det ändå funnits en samstämmighet i strävan och viljan att skapa något bra tillsammans.

## 3 Avyttring av aktier i Saltsjö Pir

### 3.1 Sammanfattning

Nacka kommun äger 50 procent av aktierna i Saltsjö Pir AB. I samband med att bolaget bildades tecknade kommunen och Marinberget AB ett konsortialavtal som reglerar vad parterna ska göra inom ramen för samarbetet och vad som händer när kommunen uppfyllt sina åtaganden. När detaljplanen för området nu vunnit laga kraft ska kommunen sälja sitt innehav, minus en aktie, till Marinberget. Köpeskillingen är bestämd i konsortialavtalet och uppgår till drygt 18 miljoner kronor.

Den kvarvarande aktien möjliggör hembud där kommunen har möjlighet att inträda i köparens ställe i det fall bolaget säljs till annan extern aktör. Hembudsklausulen ingick i det ursprungliga underlaget för urvalet av samarbetspartner för att säkerställa att bolaget inte såldes vidare utan kommunens kontroll och därmed riskera leverans av dess åtaganden. Noteras bör att parten som valdes 2011 aldrig har visat tecken på att svikta i sin ambition att sin del av projektet.

### 3.2 Ärendet

Nacka kommun och Marinberget AB ingick 30 juni 2011 ett konsortialavtal. Avtalet reglerar hur samarbete och utveckling av Fisksätra Marina ska ske. Som aktiekapital i det gemensamma bolaget ”Saltsjö Pir AB” lämnade kommunen apportegendom motsvarande 18 miljoner kronor och Marinberget AB betalade in 18 miljoner kronor till det gemensamma bolagets konto.

I konsortialavtalet framgår vad de två parterna ska göra och vad som händer när kommunens åtagande är uppfyllt. Enligt §5 i konsortialavtalet ska Marinberget förvärva samtliga aktier minus en aktie från kommunen snarast efter den tidpunkt då den nya detaljplanen för området vunnit laga kraft. Detaljplanen för området har under hösten 2016 vunnit laga kraft och kommunen ska därför sälja samtliga aktier, förutom en, till Marinberget.

Köpeskillingen för aktierna regleras i konsortialavtalet, §5:

*Marinberget ska som vederlag vid den ovan beskrivna aktieöverlåtelsen betala Kommunen en köpeskilling uppgående till arton miljoner (18.000.000) kronor samt ett tillägg motsvarande en uppräkning av beloppet med hänsyn till den förändring som ägt rum i fråga om konsumentprisindex (KPI) – totalindex med 1980 som basår. Utgångspunkten ska vara KPI för april månad 2011 och jämförelse ska göras med senast kända KPI vid den tidpunkt då köpeskillingen ska betalas. Skulle senast kända indextal vid betalningen*



av köpeskillingen ha stigit i förhållande till indextalet för mars 2011, ska tillägget således motsvara den procentuella förändring som skett mellan indextalet multiplicerad med arton miljoner (18.000.000). Den totala köpeskillingen får dock inte understiga arton miljoner (18.000.000) kronor.

Baserat på avtalstexten har köpeskillingen beräknats till 18 378 000 (arton miljoner trehundra sjuttioåttatusen) kronor. Procentuell skillnad KPI april 2011 och oktober 2016 uppgår till 1,021 (KPI oktober 2016 delat med KPI april 2011). Ökningen multiplicerat med 18 000 000 kronor blir 18 378 000 kronor. Köpeskillingen uppgår därför till 18 378 000 kronor.

Försäljningen av aktierna till Marinberget ökar kommunens likviditet med drygt 18 miljoner kronor.

## **4 Investering för uthyrning och hyresgästanpassningar i Fisksätra marina**

### **4.1 Investering för uthyrning**

#### **4.1.1 Sammanfattning**

Projektet *FMC investering för uthyrning*, med en investeringsram om 10 miljoner kronor, genomfördes från slutet av 2009 till slutet av 2012. Syftet med projektet var främst att tomställa plan 4 och 5 i Fisksätra marina för att möjliggöra tillskapandet av ett museum, samt övriga verksamheter som café, restaurang, vandrarhem. Projektet slutfördes inom beslutad investeringsram.

#### **4.1.2 Bakgrund**

Syftet med projektet var att kunna tomställa plan 4 och 5 i Fisksätra marina för att möjliggöra tillskapandet av ett museum, samt övriga verksamheter som café, restaurang, vandrarhem. De hyresgäster som hade hyresavtal och fanns på dessa ytor behövde flyttas inom fastigheten och nya lokaler anpassas för deras verksamhet. En av dessa hyresgäster var Stockholms båtsnickeri som fanns på plan 4. Företaget fick en ersättningslokal på plan 1 där det idag befinner sig. I anpassningen ingick bland annat att bygga ett nytt ventilationsaggregat med fuktspridning samt att alla befintliga och nya väggar fuktskyddsmålades.

Andra kostnader som tagits i projektet är ändrade utrymningsvägar, ändrat brandlarm, viss rivning och ombyggnation på plan 4 och lokalerna där ett vandrarhem var planerat. Vidare togs kostnader för avflyttning av hyresgäster, samt utredningskostnader i samband med att en ny driftentreprenör för marinan skulle hittas och fastigheten säljs. Detta resulterade



bland annat i ett konsortialavtal, beslut i kommunfullmäktige den 23 maj 2011, och ett hyresavtal, tecknat den 28 oktober 2012, mellan kommunen och Saltsjö Pir AB.

#### **4.1.3 Projektbeskrivning**

Entreprenadform:	Totalentreprenader
Totalentreprenör:	Stockholms stadsbyggare, H2M, Stockholms eltjänst
Projektledare:	Jan Pålsson, extern projektledare David Högberg, dåvarande markenheten
Starttidpunkt	2009-10-20
Slutbesiktning	2012-12-20

#### **4.1.4 Ekonomi**

Beslutad ram:	10,0 mnkr
Slutkostnad:	9,9 mnkr

#### **4.1.5 Finansiering**

Hyresintäkter:	0 kr/år
Avskrivningstid:	33 år. Styrs slutligt av kommunens innehav i Saltsjö Pir AB. När kommunens innehav avvecklas ska kostnaden direktavskrivas.
Internränta:	2,8 %

#### **4.1.6 Ekonomiska konsekvenser**

Projektet innehåller en avskrivningskostnad för lokal enheten om 300 000 kr per år. När kommunens ägande i Saltsjö Pir AB avvecklas, ska kvarvarande avskrivningar resultatföras.

### **4.2 Hyresgästanpassningar Fisksätra marina**

#### **4.2.1 Sammanfattning**

Projektet *hyresgästanpassningar Fisksätra marina* startades redan 2009. Projektet har därefter genomförts i olika etapper med en investeringsram om 44 miljoner kronor. I framförallt museet har många och i vissa fall sena programförändringar lett till fördyringar. Avseende restaurangen medförde programändringar och en tillkommande investering mer kostnader om knappt 3 miljoner som delvis finansieras av en hyreshöjning. Projektet är nu slutfört och slutkostnaden uppgår till 57,6 miljoner kronor. Jämfört med budget är det en fördyning om cirka 13,6 miljoner kronor.



#### 4.2.2 Bakgrund

Kommunen förhyr, genom hyresavtal i enlighet med fullmäktigebeslutet och tecknat den 28 oktober 2012, 2155 kvm för museum, restaurang och annan verksamhet. Hyreskontraktets löptid är 2012-04-01 t.o.m. 2027-03-31, med en årshyra om 1.914.500 kr, exklusive moms och index. I hyresavtalet ingår åtagande för kommunen att anpassa lokalerna för sina verksamheter.

För färdigställandet av de aktuella lokalerna har investeringsmedel om totalt 44 miljoner kronor beslutas vid tidigare tillfällen:

1. Investeringsbeslut i kommunfullmäktige 2010-06-14, 22 miljoner kronor
2. Startbesked i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 2013-09-24 (KFKS 2013/429-287), villkorat av investeringsbeslut i kommunfullmäktige som togs den 2013-11-11, ytterligare 22 miljoner kronor

Total beslutad investeringsram: 44 miljoner kronor.

#### 4.2.3 Genomförande byggnation av muséet

Projektet för att bygga muséet startade redan i slutet av 2009 då programarbete för att tillskapa två museér inleddes och de första kalkylbedömningarna gjordes. Under 2010 kom en första programändring som innebar att i tillägg till museum skulle även café/restaurang, brygga, vandrarhem byggas. Under 2010 kom ytterligare programändringar i olika steg, vilka medförde omprojektering. Dessa omfattade bland annat en utvändig hiss på grund av tillgänglighet och en större utvändig terrass. I slutet av maj 2010 angav projektledaren en bedömd kalkyl om 44,4 miljoner kronor.

För verksamheterna nödvändiga utväндiga åtgärder, bland annat parkering, inleddes redan 2010, då även visionsarbete och projektering för museet inleddes. Under 2011 gjordes ytterligare programändringar som innebar om- och nyprojektering för bland annat en förändring från vandrarhem till hotell. Ytterligare projekterings- och utredningsarbeten genomfördes under senare delen av 2011 och tidigt 2012 i samband med diskussioner med olika hotelloperatörer. När projektet startade var museets koncept och innehåll inte specificerat och inte heller vem som skulle driva museet. Det var inte bestämt var i byggnaden de olika lokalerna för muséum, restaurang och hotell/vandrahem skulle ligga. Således fanns oklarheter avseende genomförandet. Under det pågående arbetet tecknades våren 2011 ett konsortialavtal som innebar att en extern aktör blev fastighetsägare. Denna hade ett flertal synpunkter på det tänkta utförandet, vilket ledde till ytterligare förändringar och nya projekteringar.

I början av 2013 inleddes en upphandling för byggnation av muséet och restaurangen. Denna avbröts i mars 2013, då det framgick att de inkomna anbuden låg något över den återstående budgeten i projektet och inte gav utrymme för någon budgetreserv.

Upparbetade kostnader i projektet var då cirka 12,9 miljoner kronor. Dessa var översiktligt fördelade på 4,5 miljoner kronor för terrassen, Rivningsarbeten 2,5 miljoner kronor och



resterande 5,9 miljoner kronor i huvudsak på konsulter för framförallt projektering. Av detta kan förgäveskostnader bedömas till ca 4 miljoner kronor. Projektledarens prognos från 2013-02-26 angav en sluttostnad på 42,5 miljoner kronor. Projektet delades upp så att museet och restaurangen istället skulle genomföras var för sig, samt att besparingar utreddes. Ny upphandling inleddes före sommaren 2013 och färdigställandet av museet inleddes i augusti 2013 och projektet slutbesiktigades före julhelgen samma år. Även under byggnationen tillkom fördyrande programändringar. Exempelvis framkom i ett sent skede att de föremål som finns i museet kräver en högre säkerhetsklass än vad som tidigare angivits av dåvarande kultur- och utbildningsenheten, vilket medförde att fasad med fönster till del fick byggas om och de fönster som installerats fick tas bort. Väggar fick rivas och byggas upp igen med stålplåt i väggen för uppfyllande av säkerhetsklassning och ventilationen fick projekteras och byggas om för att få mindre kanaler med inbrottsgaller enligt den nya föreskriften. Hade dessa åtgärder inte gjorts hade kulturnämnden drabbats av betydande försäkringspremier för inlånade föremål, vilket nu kan undvikas.

Museet slutfördes till en kostnad om totalt 39,4 mnkr, vilket ska jämföras med ursprungligen budgeterat om 25 mnkr. De största överskjutande kostnadsposterna är 3,5 mnkr merkostnader för konsulter, bland annat förgävesprojektering och programförändringar i museet 4,5 mnkr.

#### **4.2.4 Genomförande byggnation av restaurangen**

Efter godkännande av ny investeringsram genomfördes uthyrning till restaurangoperatör och upphandling av entreprenör för restaurangbyggnation. De budgeterade kostnaderna för restaurang och allmänna ytor var 14,5 miljoner kronor. I projektet tillkom programändringar som medförde kostnader om cirka 2,98 miljoner kronor, av vilka 2,15 miljoner kronor var tillkommande investering i hyresgästanpassning som finansieras av en hyreshöjning av hyresgästens omsättningshyra från 7,0 % till 9,0 %. Byggnationen utfördes till en total sluttostnad om 18,2 miljoner kronor, vilket är cirka 3,7 miljoner kronor högre än budgeterat.

#### **4.2.5 Kommentarer**

Det finns ett flertal lärdomar att dra från det beskrivna projektet. I ett byggprojekt och inte minst i en befintlig byggnad kan oförutsedda saker dyka upp och innebära merkostnader. Vissa sådana kostnader har uppkommit i Fisksätra marina/Saltsjö pir. De huvudsakliga orsakerna till merkostnaderna bedöms dock inte bero på detta, utan på andra faktorer:

1. Tid. Projektet har bedrivits under en lång tid, vilket i sig medför ökade kostnader då personal och konsulter får utdragna utredningsuppdrag.
2. Otydligt ägarskap och kunskap om produkten. Det förefaller som att mycket arbete lades ner innan kommunen var klar över vad som skulle tillskapas på platsen och att många ändringar kom fram under tiden. Vidare har den interna kunskapen om vad som krävs för ett museum inte varit tillräcklig och extern kunskap tagits in för sent.



Även i detta har den långa tiden påverkat, då personalförändringar medfört både att museéts inriktning skiftat och att projektledningen inte kunnat få besked i programfrågor och andra kostnadspåverkande frågor.

3. Lågt internt engagemang. Det har varit extern projektledning kopplat till fastighetsprocessen, utan ett tydligt stöd inom kommunen. Vidare har den externa projektledaren i de tidiga skeden då mycket av kostnadsdrivande risker hanteras haft mycket svårt att få svar från kulturverksamheten om programförutsättningarna. Det har varit en otydlig intern ansvarsfördelning mellan dåvarande byggenheten och kultur- och utbildningssenheten utan tydliga projektägarskap hos respektive del.
4. En utländsk leverantör handlades upp för inredningen till muséet. Detta gjordes utan en samordning med byggprojektet av lokalen, vilket ledde till betydande krockar, bristande information och oklar gränsdragning, vilket sammantaget ledde till både förseningar och fördyringar.

Det kan konstateras att lång tid och programändringar i projekt kostar. När projekt med inslag av flera olika kommunala verksamheter och/eller med otydlig ”hemvist”, så är ett tydliggörande av ägarskapet och engagemang från samtliga involverade verksamheter viktigt för att uppnå tillräcklig kontroll. I detta projekt uppnåddes i praktiken inte denna kontroll fullt ut förrän mot slutet av 2013 och då hade merparten av fördyringarna redan inträffat.

#### **4.2.6 Projektbeskrivning delprojekt museum**

Entreprenadform:	Löpande räkning mot budget
Totalentreprenör:	Stockholms stadsbyggare
Projektledare:	Jan Pålsson, extern projektledare
Starttidpunkt (projektering)	januari 2010
Starttidpunkt (produktion)	juni 2011 rivning och flytt av verksamheter, därefter 2013-08-19 nybyggnation
Slutbesiktning	2013-12-20

#### **4.2.7 Ekonomi delprojekt museum**

Beslutad ram:	25 000 000 kr
Slutkostnad:	39 381 000 kr

#### **4.2.8 Projektbeskrivning delprojekt restaurang och allmänna ytor**

Entreprenadform:	Totalentreprenad
Totalentreprenör:	TL bygg
Projektledare:	Jan Pålsson, extern projektledare
Starttidpunkt (produktion)	2014-04-16
Slutbesiktning	2014-10-10



#### **4.2.9 Ekonomi delprojekt restaurang och allmänna ytor**

Beslutad ram:	14 500 000 kr
Slutkostnad:	18 180 000 kr

#### **4.2.10 Ekonomi Fisksätra marincentrum (hela projektet)**

Beslutad ram:	44 000 000 kr
Slutkostnad:	57 561 000 kr

#### **4.2.11 Finansiering Fisksätra marincentrum (hela projektet)**

Hyresintäkter (inklusive budgeterad omsättningshyra):	3,15 mnkr/år (varav omsättningshyra cirka 1,25 mnkr/år)
Avskrivningstid:	33 år på museet 20 år genomsnittlig på restaurangen
Internränta:	2,8 %

#### **4.2.12 Ekonomiska konsekvenser**

Investeringen i Fisksätra marina innebär initialt avskrivningskostnader för lokal enheten på 2 miljoner kronor per år, och efter 20 år 1 miljoner kronor per år under resten av avskrivningstiden. Om verksamheten fortsätter därefter är investeringen avskriven och endast inhyrningskostnaden kvarstår.

### **5 Slutredovisning av museiprojektet Hamn**

Den 1 juni 2014 invigdes slagfälts- och samtidsmuseet Hamn i Fisksätra. 2016 nominerades museet till årets museum av Riksförbundet Sveriges Museer. Resan hit började den 30 oktober 2009 då tillväxtverket beviljade Nacka kommun stöd ur den Europeiska regionala utvecklingsfonden.

#### **5.1.1 Så började projektet**

Projekt Hamn har delfinansierats med regionala medel från EU:s regionala strukturfondsprogram för Stockholm. Projektet ligger inom åtgärd 1.3, det vill säga att främja integration och mångfald, och har löpt över fyra år med start 2010-01-01 till 2013-12-31. Totalt beviljades 17 miljoner kronor under perioden som skulle användas till att främja integration och mångfald genom att i samverkan med lokalbefolkningen i Fisksätra skapa långsiktig infrastruktur av hög kvalitet. Genom att skapa två museum, utifrån platsen specifika historia, Slaget om Stäket och Fisksätras moderna historia, skulle potentialen för regional och lokal utveckling ge ökad sysselsättning och integration.



Kommunstyrelsen ansvarade för projektet under projektiden år 2010 – 2013. För genomförandet av kommunstyrelsens uppdrag ansvarade stadsledningskontoret genom kultur- och utbildningsdirektören. För projektet fanns en styrgrupp, bestående av stadsdirektör, näringslivsdirektör, fastighetsdirektör, kultur- och utbildningsdirektör, stadsbyggnadsdirektör och kommunikationsdirektör. Projektledaren fanns inom kultur- och utbildningsenheten. I arbetsgruppen fanns kompetens från ekonomi-, utbildnings-, kultur-, fritids-, näringsslivs- och fastighetsenheterna. Projektet övergick 2013-01-01 i kulturnämndens ansvar.

### **5.1.2 Från projekt till museum**

Kulturnämnden beslutade den 4 december 2013 att upphandla driften av museet och Kulturnämnden beslutade den 15 januari 2014 att tilldela Emotion AB uppdraget att drifta museet Hamn.

Kulturnämnden finansierar museet i form av ett årligt verksamhetsanslag om 1,3 miljoner kronor. Utöver det tillkommer full kostnadstäckning för hyran till driftsaktören enligt avtal. Driftsaktören sätter själv entréavgifter och tar alla intäkter från entréavgifterna, bokningar av konferenser och försäljning i museibutiken.

Museet öppnade och har varit i full drift sedan den 1 juni 2014. I uppföljningen av verksamheten framkommer en tioprocentig ökning av antalet besökare för perioden juni 2015 till maj 2016 jämfört med samma period under föregående år. Cirka 6600 personer har besökt museet mellan första juni 2015 och sista maj 2016. I den risk-och konsekvensanalys som genomförs (KUN 2015/44-860) noterades att kommunen som beställare av driften av museet på längre sikt mer bör styra verksamheten mot det samtida kulturarvet, bredare delaktighet och interaktion med besökare, grupper, skolor och det omgivande lokalsamhället. I analysen påpekades även att eftersom museet Hamns lokaler hyrs på lång sikt, fram till 2027, är det viktigt att ta fram en långsiktig inriktning för museets verksamhet.

Nuvarande driftsaktör Emotion AB har ett avtal som sträcker sig fram till den 31 december 2017. Driftsaktören erbjöds under våren 2016 möjligheter att förlänga avtalet, men avböjde. Kulturnämnden beslöt den 25 oktober 2016 att påbörja en upphandling och fattade beslut om en långsiktig inriktning för museet.

### **5.1.3 Rapportering och beslut**

Enligt internrevisionens skrivelse (10 oktober 2013) lyfts inte något separat ärende fram till kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige i anslutning till ansökan om EU-medel. I kommunens budget för år 2010 framgår dock att besöksnäringen understöds genom att två museer i Fisksätra skapas i enlighet med den projektansökan till Europeiska Socialfonden, som Strukturfonds-partnerskapet bifallit. I budgeten fattar även kommunfullmäktige beslut att tillföra kommunstyrelsen 2,6 miljoner kronor per år 2010-2012 för två museer i Fisksätra.



Kommunstyrelsen noterade informationen från revisorernas rapport den 25 november 2013, § 270, med följande beskrivning i protokollet: "*Revisorerna bedömer i en nu inkommen revisionsskrivelse att det saknas erforderligt beslut från kommunfullmäktige att starta museiprojektet HAMN och att beslutsunderlagen varit bristfälliga. Kommunfullmäktige uttryckte kritik mot underlagen för investeringsbeslut redan i juni 2011 och stadsledningskontoret instämmer i att det ursprungliga förslaget om att ansöka om EU-medel borde ha tagits i kommunstyrelsen. En tydligare formell återkoppling av att EU-medel hade beviljats borde också ha skett, utöver förslaget om att avsätta medel i budgeten för år 2010 för det fortsatta projektet. Kommunstyrelsen har med anledning av tidigare revisionsrapporter redogjort för hur kommunstyrelsen arbetar för att förbättra beslutsunderlag ibland annat ärenden om investeringar och det arbetet omfattar självklart även museiprojektet HAMN och utvecklingen av Fisksätra marina. Kvalitetssäkringen omfattar även på vilken nivå olika beslut ska fattas.*"

Kommunstyrelsen noterade den 22 oktober 2012, § 269, en genomförd risk- och sårbarhetsanalysen till protokollet och att frågan om ansvarsfördelning och ekonomi skulle hanteras i mål och budget för 2013-2015.

Kommunfullmäktige beviljade de 19 november 2012, § 249, 2 miljoner kronor för utställningsproduktion och 500 000 kronor för ramper.

Projektet har lämnat följande rapporter:

Lägesrapport HAMN augusti 2011

Lägesrapport HAMN januari 2013

Ekonominlägesrapport HAMN 2013

SWECO slutrappport april 2014

#### **5.1.4 Ekonomiska konsekvenser**

Kostnader för museiprojektet har finansierats med 17 miljoner kronor från strukturfonden samt ett årligt tillskott från kommunstyrelsen på 2,6 miljoner kronor under åren 2010-2012. Ett extra tillskott på 2,5 miljoner kronor för utställningsproduktionen och ramper tillfördes projektet under 2012 från kommunstyrelsen. Nacka kommun har totalt finansierat 10,3 miljoner kronor till projektet utöver de 17 miljoner kronorna från strukturfonden.

#### **5.1.5 Övergripande slutsatser**

Nacka kommun har i museet Hamn fått en framgångsrik besöksattraktion, som motsvarar de förväntningar som fanns när projektet startade. Precis som anges i underlaget för kommunstyrelsen behandling av revisionsrapporten 2013 fanns brister kring de tidigare beslutsunderlag och vem som fattade beslut. Nacka kommun har idag en betydligt bättre kvalitetssäkring av beslutsunderlag och beslutsmandat. Museet Hamns verksamhet utgör en väsentlig del av kulturnämnden kulturarvsverksamhet och är en viktig del av det totala arbetet med att tillgängliggöra Nackas kulturarv och bidrar till att skapa en attraktiv livsmiljö i Fisksätra. Kommunen planerar nu för upphandling av ny driftsaktör från 1 januari 2018 för att driva framtidens museum – HAMN.



## 6 Frågor och svar

### 6.1.1 Hur mycket har Nacka kommun investerat i Fisksätra marina?

- Ombyggnadsprojekt och hyresgästanpassningar till museum och restaurang: Cirka 50 miljoner kronor.
- **Marksanering:** Under arbetet på platsen upptäcktes föroreningar på platsen. Kommunen har, i egenskap av markägare, investerat i en marksanering för ungefär 12 miljoner kronor.
- **Piren:** cirka 18 miljoner kronor. Kommunen har investerat i en pir för allmänheten med angörande skärgårdstrafik. Piren används också för förankring av båtbryggor.
- **Vägarbeten:** strandpromenad och nedfart planeras byggas under 2017 och är budgeterat till 6,5 miljoner.

### 6.1.2 Har Nacka kommun gjort en värdeöverföring till Marinberget?

Nacka kommun har investerat i kulturell verksamhet i Fisksätra marina genom museet HAMN. Investeringarna som är gjorda är hyresgästanpassningar som krävts för att museiverksamheten ska kunna bedrivas i fastigheten.

### 6.1.3 Ska kommunen hyra lokaler i Fisksätra marina?

Kommunen hyr museiplanet för 900kr/kvm – 1,9 miljoner kronor per år till 2027. Plus index på hyran.

### 6.1.4 Vad har kommunen tidigare haft för kostnader för den här fastigheten?

De senaste 30 åren har fastigheten kostat 2-3 miljoner kronor per år att hålla vid liv.

### 6.1.5 Värderades fastigheten i samband med att Saltsjö Pir bildades?

Ja, fastigheten värderades till 20 miljoner kronor 2011.

### 6.1.6 Vem äger piren?

Kommunen äger piren nu och i framtiden.

### 6.1.7 Vem har beslutat om avtalet mellan Nacka kommun och Marinberget AB?

Kommunfullmäktiges sammanträde 2011 05 23.

### 6.1.8 Hur mycket har kommunen/andra aktörer gått in med i bolaget?

Nacka kommun gick in med 1 miljon kronor plus fastigheten, i Saltsjö Pir. Marinberget gick in med 19 miljoner kronor.



### **6.1.9    Har Nacka kommun löst ut restaurangen ekonomiskt?**

Den tidigare restaurangoperatören investerade 2,8 miljoner kronor i lösa inventarier till restaurangen. När det stod klart att de inte fick serveringstillstånd och skulle lämna fastigheten köpte kommunen utrustningen för 2,1 miljoner. Kommunen får igen pengarna genom att hyra ut utrustningen till den nuvarande restaurangoperatören. Syftet var att snabbt få en ny restaurangoperatör på plats eftersom museiverksamheten behöver en restaurangverksamhet i anslutning.

Kommunstyrelsen

## **Omreglering av tomträtsavgäld för fastigheten Erstavik 26:608, Saltsjö pir i Saltsjöbaden**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige fastställer den årliga tomträtsavgälden för fastigheten Erstavik 26:608 till 560 000 kr per år att gälla fr.o.m. den dag då beslut vinner lagakraft och fram till dess att nuvarande avgäldsperioden tar slut den 30 september 2021.
2. Kommunfullmäktige beslutar erbjuda tomträttshavaren friköpa tomträdden för 24 510 000 kr.

### **Sammanfattning**

Fastigheten Erstavik 26:608, är upplåten med tomträtt för marinverksamhet sedan den 1 oktober 2011 till nuvarande tomträttshavare. Omregleringstidpunkten är den 30 september 2021. Justering av tomträtsavgälden sker i och med antagande av ny detaljplan i enlighet med gällande tomträtsavtal. Då antalet möjliga båtplatser enligt fastställd detaljplan är lägre än ursprunglig ambition och arealen mindre förslås tomträtsavgälden för fastigheten sänkas från 650 000 kr/år till 560 000 kr/år. Vidare föreslås ett friköpserbjudande om 24 510 000 kr.

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

Fastigheten Erstavik 26:608 uppläts med tomträtt den 30 september 2011 till nuvarande tomträttshavare och är belägen vid Brantvägen 3-9 i Fisksätra. Avgäldsperioden är 10 år och den ursprungligen avtalade avgälden uppgår till 650 000 kr/år.

Fastigheten är bebyggd och innehåller bl.a. museum och restaurangverksamhet i av kommunen hyrda lokaler och ett flertal andra verksamheter i huvudsak med marint



inriktade verksamheter. Fastigheten är belägen inom detaljplan DP 589 som antogs den 5 maj 2016 och är taxerad som 433, industrienhet, annan övrig byggnad, och har ett taxeringsvärd om 19 846 000 kr.

I och med antagandet av DP 589 skall tomträttsavgälden justeras i enlighet med punkt 8 sista stycket i tomträttsavtalet: ”*När ny detaljplan beslutas skall tomträttsavtalet anpassas till den nya planen och överenskommelse skall ingås om ny avgäld.*”

### **Metod för fastställande av ny avgäld**

Tomträttsavgäld fastställs genom att avgäldsunderlaget (marknadsvärde för marken) multipliceras med en avgäldsränta som tidigare var 3,25 %. Detta ledde till en tomträttsavgäld om 650 000 kr den 1 oktober 2011. Denna avgäld byggde på att detaljplanen togs fram ur en gemensam vision för fastigheten mellan parterna. Denna vision uttrycktes konkret i ett konsortialavtal som ingicks mellan parterna november 2011 .

I och med att DP 589 ej nådde upp till det antal båtplatser som då angavs som målsättning samt att en del av markarealen skall bli allmänplatsmark och därmed utgå från tomrätten och fastigheten, har avgäldsunderlaget minskat i värde och tomträttsavgälden skall därmed reduceras.

### **Metod för fastställande av friköpsbelopp**

TVå fastighetsvärderingar har skett av oberoende parter för att fastställa dagens marknadsvärde.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Enligt punkt 8 i tomträttsavtalet skall justering av avgäld ske i samband med antagande av ny detaljplan. Justering av det ursprungligen avsedda antalet färre båtar och mindre areal gör att kommunen får en årlig intäkt om 560 000 kr istället för 650 000 kr. Avgälden avser värdetidpunkt då konsortialavtalet tecknades. Föreslaget friköpspris 24 510 000 kr avser värdetidpunkt idag och speglar en tydlig värdeutveckling sedan 2011.

### **Konsekvenser för barn**

Beslutsförslaget bedöms inte innehära några särskilda konsekvenser för barn.

### **Bilagor**

Förslag till tomträttsavtal

Förslag till köpekontrakt

Anna Ahrling

Markchef

| Enheten för fastighetsutveckling

Firass Sjönoce

Markingenjör

Enheten för fastighetsutveckling

Kommunstyrelse

## **Omreglering av tomträtsavgäld för radhusområde i Duvnäs Utskog**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige fattar följande beslut:

1. Kommunfullmäktige fastställer tomträtsavgälderna för fastigheterna Sicklaön 18:18, 18:19, 18:22, 18:23, 18:24, 18:25, 18:26, 18:27 till 19 600 kr/år och fastighet (grupp 1) att gälla från och med den 1 juli 2018 och under kommande 10-årsperiod.
2. Kommunfullmäktige fastställer tomträtsavgälderna för fastigheterna Sicklaön 18:2, 18:3, 18:4, 18:6, 18:7, 18:8, 18:10, 18:11, 18:12, 18:15, 18:16, 18:17, 18:33, 18:34, 18:35, 18:37, 18:39, 18:41, 18:43, 18:44, 18:45, 18:46 till 21 600 kr/år och fastighet (grupp 2) att gälla från och med den 1 juli 2018 och under kommande 10-årsperiod.
3. Kommunfullmäktige fastställer tomträtsavgälderna för fastigheterna Sicklaön 17:3, 17:4, 17:8, 17:9 till 23 100 kr/år och fastighet (grupp 3) att gälla från och med den 1 juli 2018 och under kommande 10-årsperiod.
4. Kommunfullmäktige fastställer tomträtsavgälderna för fastigheterna Sicklaön 17:10, 17:12, 17:14, 17:15, 17:19, 17:20, 17:21, 17:22, 17:23, 17:24, 17:26 till 24 400 kr/år och fastighet (grupp 4) att gälla från och med den 1 juli 2018 och under kommande 10-årsperiod.
5. Kommunfullmäktige fastställer tomträtsavgälderna för fastigheterna Sicklaön 17:1 (grupp 5) till 30 060 kr/år att gälla från och med den 1 juli 2018 och under kommande 10-årsperiod.
6. Kommunfullmäktige fastställer tomträtsavgälderna för fastigheterna Sicklaön 18:49 (grupp 6) till 26 280 kr/år att gälla från och med den 1 juli 2018 och under kommande 10-årsperiod.



7. Kommunfullmäktige fastställer tomrättsavgälderna för fastigheterna Sicklaön 18:32 (grupp 7) till 27 700 kr/år, att gälla från och med den 1 juli 2018 och under kommande 10-årsperiod.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt ovan, följande:

1. Kommunstyrelsen ger i uppdrag till markchefen att för kommunens räkning underteckna avtalen om omreglering av tomrättsavgäld
2. Kommunstyrelsen befullmächtigar stadsjuristen eller den hon i sitt ställe sätter, att föra kommunens talan i domstol i mål om omreglering av de av kommunfullmäktige fastställda tomrättsavgälderna.

## **Sammanfattning**

Ärendet avser omreglering av tomrättsavgäld för de 48 st. ovanstående fastigheterna där innevarande avgäldsperioden löper ut den 30 juni 2018. Nuvarande avgäld för grupp 1 är 16 150 kr/år och fastighet, för grupp 2 är 17 000 kr/år och fastighet, för grupp 3 är 17 850 kr/år och fastighet, för grupp 4 är 18 700 kr/år och fastighet, för grupp 5 är 21 320 kr/år och fastighet. Nuvarande avgäld för fastigheten Sicklaön 18:49 är 19 320 kr/år, för fastigheten Sicklaön 18:32 är 19 920 kr/år och för fastigheten Sicklaön 17:1 är den 21 320 kr/år.

De nya avgälderna föreslås bli 19 600 kr/år och fastighet (grupp 1), 21 600 kr/år och fastighet (grupp 2), 23 100 kr/år och fastighet (grupp 3), 24 400 kr/år (grupp 4), för Sicklaön 17:1 föreslås avgälden att bli 30 060 kr/år (grupp 5), för Sicklaön 18:49 föreslås avgälden att bli 26 280 kr/år (grupp 6), för Sicklaön 18:32 föreslås avgälden att bli 27 700 kr/år (grupp 7).

Avgäldsperiodens längd är på 10 år och innevarande period löper ut den 30 juni 2018. Detta innebär, för att kommunen skall kunna utnyttja sin rätt att höja nuvarande avgäld, att överenskommelse om ny avgäld måste träffas med respektive tomrättshavare senast den 30 juni 2017.

## **Ärendet**

48 stycken fastigheter i Duvnäs Utskog på Sicklaön är bebyggda med radhus och upplåtna med tomrätt med startdatum för den första avgäldsperioden den 1 juli 1968. Fastigheternas läge framgår av bilaga 1.



Fastigheternas arealer varierar mellan 118-460 kvm. På fyra stycken fastigheter har utrymme upplåtits för gemensamhetsanläggning. Arealen för dessa fastigheter har därmed minskats enligt följande:

Sicklaön 17:10 491 kvm - 240 kvm = 251 kvm  
 Sicklaön 17:19 364 kvm - 110 kvm = 254 kvm  
 Sicklaön 18:39 379 kvm - 185 kvm = 194 kvm  
 Sicklaön 18:49 460 kvm – 160 kvm = 300 kvm

Avgäldsperiodens längd är på 10 år och innevarande period löper ut den 30 juni 2018. Detta innebär, för att kommunen skall kunna utnyttja sin rätt att höja nuvarande avgäld, att överenskommelse om ny avgäld måste träffas med respektive tomträttshavare senast den 30 juni 2017.

### **Metod för fastställande av ny avgäld**

Enligt 13 kap i jordabalken ska tomträttsavgälden vid omprövning bestämmas på grundval av det värde marken äger vid omregleringstidpunkten, i detta fall den 1 juli 2018, jämte skälig avgäldsränta. Avgäldsränta bestäms av rättspraxis och är för närvarande 3 %. Marktaxeringvärdena för tomträtterna varierar varför området är indelat i grupper sedan tidigare. De minskade arealerna på de 4 ovanstående fastigheterna har beaktats vid gruppering av fastigheter som skedde vid föregående avgäldsreglering. Indelning av fastigheter i grupper ska förslagsvis fortsätta att vara som tidigare.

Grupp 1 = tomtarealer mellan 118-145 kvm och genomsnittligt marktaxeringsvärde 1.308.750 kr (8 st.)

Sicklaön 18:18, 18:19, 18:22, 18:23, 18:24, 18:25, 18:26, 18:27

Grupp 2 = tomtarealer mellan 166-194 kvm och genomsnittligt marktaxeringsvärde 1.445.636 kr (22 st.)

Sicklaön 18:2, 18:3, 18:4, 18:6, 18:7, 18:8 , 18:10, 18:11, 18:12, 18:15, 18:16, 18:17, 18:33, 18:34, 18:35, 18:37, 18:39, 18:41, 18:43, 18:44, 18:45, 18:46.

Grupp 3 = tomtarealer mellan 216-219 kvm och genomsnittligt marktaxeringsvärde 1.541.750 kr (4 st.)

Sicklaön 17:3, 17:4, 17:8, 17:9

Grupp 4 = tomtarealer mellan 251-254 kvm och genomsnittligt marktaxeringsvärde 1.628.000 kr (11 st)

Sicklaön 17:10, 17:12, 17:14, 17:15, 17:19, 17:20, 17:21, 17:22, 17:23, 17:24, 17:26

Grupp 5 = fastigheten Sicklaön 17:1 med en areal 442 kvm och marktaxeringsvärde 2.000.400 kr.

Grupp 6 = fastigheten Sicklaön 18:49 med en areal 460 kvm och marktaxeringsvärde 1.752.000 kr.

Grupp 7 = fastigheten Sicklaön 18:32 med en areal 338 kvm och marktaxeringsvärde 1.847.000 kr.



Tomträtsavgäld fastställs genom att avgäldsunderlaget (marknadsvärde för marken) multipliceras med en avgäldsränta som för närvarande är 3,0 %.

I samband med avgäldsreglering erbjuds tomträttshavarna att friköpa tomträdden. Enligt gällande program för markanvändning med riklinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal som beslutades av kommunfullmäktige den 18 april i 2016 ska friköpsspriset för mark upplåten med tomträtt för småhus beräknas som 50 procent av det gällande marktaxeringsvärdet.

Avgälden har beräknats enligt samma principer som vid tidigare omreglering av avgäld för småhus, dvs. med utgångspunkt i samma tillämpning som vid beräkning av friköpsspris för mark upplåten med tomträtt för småhus. Detta innebär att avgäldsunderlaget är 50 % av det gällande marktaxeringsvärdet.

Beräkning av avgäld enligt ovan har resulterat i följande avgäldsnivåer:

#### Grupp 1

Sicklaön 18:18, 18:19, 18:22, 18:23, 18:24, 18:25, 18:26, 18:27

Avgäld :  $1.308.750 \text{ kr} / 2 * 3\% = 19\,600 \text{ kr/år}$

#### Grupp 2

Sicklaön 18:2, 18:3, 18:4, 18:6, 18:7, 18:8, 18:10, 18:11, 18:12, 18:15, 18:16, 18:17, 18:33, 18:34, 18:35, 18:37, 18:39, 18:41, 18:43, 18:44, 18:45, 18:46.

Avgäld:  $1.445.636 / 2 * 3\% = 21\,600 \text{ kr/år}$

#### Grupp 3

Sicklaön 17:3, 17:4, 17:8, 17:9

Avgäld:  $1.541.750 / 2 * 3\% = 23\,100 \text{ kr/år}$

#### Grupp 4

Sicklaön 17:10, 17:12, 17:14, 17:15, 17:19, 17:20, 17:21, 17:22, 17:23, 17:24, 17:26

Avgäld :  $1.628.000 / 2 * 3\% = 24\,400 \text{ kr/år}$

#### Grupp 5

Sicklaön 17:1

Avgäld  $2.000.400 \text{ kr} / 2 * 3\% = 30\,060 \text{ kr/år}$

#### Grupp 6

Sicklaön 18:49

Avgäld :  $1.752.000 \text{ kr} / 2 * 3\% = 26\,280 \text{ kr/år}$

#### Grupp 7

Sicklaön 18:32

Avgäld :  $1.847.000 \text{ kr} / 2 * 3\% = 27\,720 \text{ kr/år}$



De föreslagna avgäldsnivåerna enligt ovan innehåller att nuvarande avgäld höjs med ca 30-40%. Förslaget har skickats ut till tomträttsinnehavarna för kännedom och för eventuella synpunkter, inga synpunkter har inkommit.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Innevarande period löper ut den 30 juni 2018. Detta innehåller, för att kommunen ska kunna utnyttja sin rätt att höja nuvarande avgäld, att överenskommelse om ny avgäld måste träffas med respektive tomträttshavare senast den 30 juni 2017. Detta innehåller att kommunfullmäktige dessförinnan måste fatta beslut om justering av avgälden.

Om kommunfullmäktige inte beslutar i enlighet med förslaget innehåller detta att kommunen missar chansen att justera avgälden, vilket kommer att leda till att avgälden blir oförändrad under nästkommande 10-årsperiod. Detta i sin tur leder till intäktsbortfall för kommunen.

### **Konsekvenser för barn**

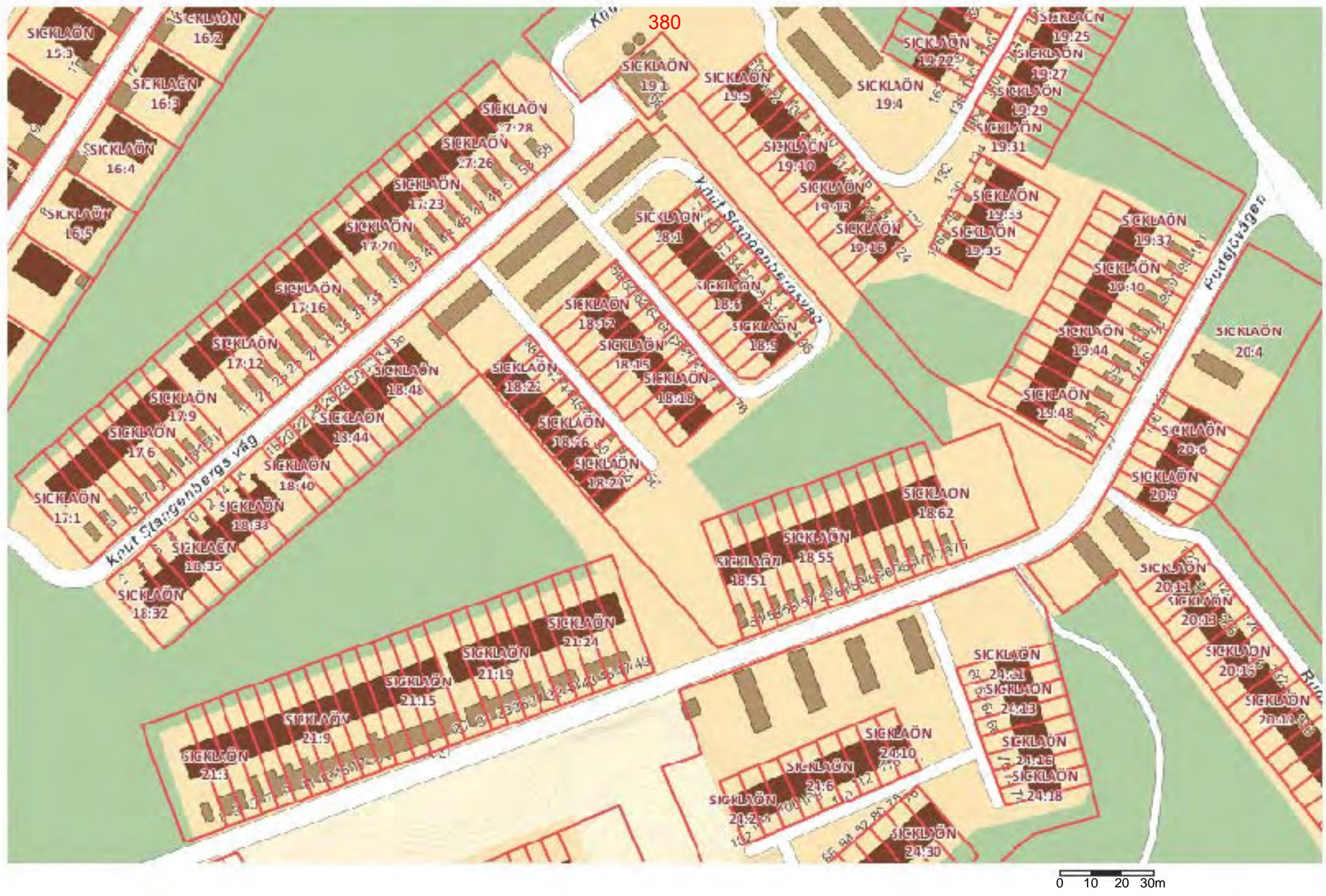
Beslut om omreglering av tomträttsavgäld bedöms inte medföra några konsekvenser för barn.

### **Bilagor**

Bilaga 1      Karta

Anna Ahrling  
Markchef  
Enheten för fastighetsutveckling

Anna Anisimova  
Markingenjör  
Enheten för fastighetsutveckling





2016-11-01

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
Dnr KFKS 2016/569

Kommunstyrelsen

## Uppsägning av jakträttsavtal inom Velamsund

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att säga upp jakträttsavtal för fastigheterna Velamsund 1:1, 1:94-96, 14:1, Bölan 1:1 och Knarrnäs 1:3. enligt 16 § jaktlagen till upphörande 18 juni 2018 samt uppdrar åt park- och naturenheten att senast i december 2017 återkomma med förslag till organisation av framtida jakt på Velamsund.

### Sammanfattning

När Boo landskommun köpte Velamsund 1963 uppläts jakträdden till säljarna. Enligt 16 § jaktlagen kan uppsägning av ett avtal om jakträtt ske senast 6 månader före avtalstids utgång. I detta fall är det visserligen först den 18 januari 2018 men avtalet bör sägas upp i god tid för att möjliggöra för kommunen att utreda vilken jakt och vilken omfattning av jakt som är önskvärd i området utifrån kommunens övergripande mål och den framtida inriktningen på verksamheten i Velamsund.

### Ärendet

När Boo landskommun köpte Velamsunds gård uppläts jakträdden på fastigheterna Velamsund 1:1, 1:94-96, 14:1, Bölan 1:1 och Knarrnäs 1:3, bilaga c, till säljarna. Enligt ett år 1997 träffat förlikningsavtal definierades jakträdden närmare, bilaga d. I och med att avtalet förlängts efter att ändring i jaktlagen trätt i kraft 2001 gäller beträffande uppsägning nuvarande 16 § i jaktlagen. Det innebär att en eventuell uppsägning ska ske senast 6 månader före avtalstids utgång, vilket är den 18 januari 2018.

Det bedöms lämpligt att skaffa tidsmarginalen för att utreda vilken typ och omfattning av jakt som är önskvärd inom Velamsunds naturreservat utifrån kommunens övergripande mål och den framtida inriktningen på verksamheter, bl a uttryckt i det program för utveckling av naturreservaten Velamsund och Nyckelviken som kommunstyrelsen föreslagit kommunfullmäktige att fatta beslut om, § 64 KFKS2016/429. Samtidigt finns då tid att föra en dialog med berörda, inklusive nuvarande jakträttsinnehavare.

I samband med utredningen för Velamsund behöver framtida organisation för kommunens viltvård ses över då nuvarande viltvårdare på grund av ålder förväntas avsäga sig uppdraget.



Natur- och trafiknämnden har den 14 juni 2016, NTN 2016/497 § 122, uppdragit åt park- och naturenheten att utreda vilken jakt och vilken omfattning av jakt som är önskvärd och förenlig med den av nämnden antagna fauna- och viltvårdsstrategi även på de fastigheter som omfattas av jakträttsavtalet i Velamsund.

I viltvårdsstrategin fastslås att all jakt ska hanteras enligt upprättade jaktinstruktioner som ska styra planering och genomförande av jakt- och skyddsjaktsuppdrag. Jakten ska t ex inte genomföras med fler deltagare än det aktuella naturområdets beskaffenhet och storlek kräver. I de fall kommunen upplåter mark genom arrende, skötsel- eller andra nyttjande- rättsavtal bör kommunen behålla rätten till skyddsjakt och stödutfodring.

Övergripande anges i fauna- och viltvårdsstrategin att viltvårdsinsatserna på kommunens mark ska vara inriktad på att balansera djurpopulationerna på ett sätt som bidrar till friska och livskraftiga viltstammar och som ger rika naturupplevelser. Viltvården ska förebygga de skador och olägenheter som kan förorsakas av alltför stora viltstammar, av skadedjur, sjuka djur eller av djur som uppehåller sig på olämpliga ställen.

Det finns flera framtidiga möjligheter att bedriva jakt på Velamsund. Med en kommunal viltvårdare, genom nuvarande jakträttsinnehavare med ett nytt avtal eller att ett nytt avtal upprättas med ny innehavare.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Enligt gällande avtal utgår ingen ersättning för jakträtten till kommunen. Jaktarrenden i stockholmstrakten ligger mellan 150-200 kr per hektar och år. Detta skulle innebära en arrendeavgift för dessa fastigheter (cirka 700 hektar) på ca 100-140 tkr per år.

## **Konsekvenser för barn**

Viltet är ett viktigt upplevelsevärde för barnen.

## **Bilagor**

- b) Beslut NTN 2016/497 § 122
- c) Avtal från 1963
- d) Förlikningsavtal från 1997

Dag Björklund  
Trafik- och fastighetsdirektör

Liselott Eriksson  
Natur- och friluftsstrateg  
Park- och naturenheten



14 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

§ 122

NTN 2016/497

## Uppsägning jakträttsavtal Velamsund

### Beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunstyrelsen fattar följande beslut.

Kommunstyrelsen beslutar att säga upp jakträttsavtal för fastigheterna Velamsund Velamsund 1:1, 1:94-96, 14:1, Bölan 1:1 och Knarrnäs 1:3. enligt 16 § jaktlagen.

Natur- och trafiknämnden uppdrar till park- och naturenheten att utreda vilken jakt och vilken omfattning av jakt som är önskvärd och förenlig med kommunens fauna- och viltvårdsstrategi på de fastigheter som omfattas av jakträttsavtal Velamsund.

### Ärendet

Familjerna Christer och Peder Egnell, Jan och Fredrik von Oelreich, Michael Mosti har sedan 1963 nyttjanderätt gällande jakt för fastigheterna Velamsund 1:1, 1:94-96, 14:1, Bölan 1:1 och Knarrnäs 1:3. År 1997 träffades ett förlikningsavtal.

Enligt nuvarande lagstiftning 16 § jaktlagen ska uppsägning ske senast 6 månader före avtalstids utgång. Om kommunen önskar säga upp nuvarande avtal ska detta således ske senast den 18 januari 2018.

Kommunstyrelsen bör emellertid säga upp avtalet i god tid innan förlängningens utgång. Detta för att möjliggöra för kommunen att utreda vilken jakt och vilken omfattning av jakt som är önskvärd på fastigheterna. Nuvarande avtal är bland annat inte förenligt med av natur- och trafiknämnden antagna fauna- och viltvårdsstrategin. I övrigt behöver utredningen ge förslag på hur jakten ska ske på fastigheterna och vem som ska bedriva den. I samband med utredningen behöver framtida organisation för kommunens viltvård ses över då nuvarande viltvårdare på grund av ålder inom närtid förväntas avsäga sig uppdraget.

### Bakgrund

År 1997 träffades ett förlikningsavtal. Fastighetsägaren fick enligt då gällande lagstiftning inte motsätta sig förlängning av avtalet med åberopande av 17 § 2 jaktlagen. Besittningsrätten gällde. År 2000 ändrades emellertid jaktlagen och 17-20 §§ togs bort.

Den 19 juli 2013 blev förlikningsavtalet förlängt. Då förlängningen skett efter det att 17 § jaktlagen tagits bort gäller nu enbart 16 § jaktlagen. Ingen besittningsrätt gäller längre. Enligt 16 § jaktlagen ska uppsägning ske senast 6 månader före avtalstids utgång. Om kommunen önskar säga upp nuvarande avtal ska detta således ske senast den 18 januari 2018.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

14 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

Det är däremot lämpligt att säga upp avtalet i god tid innan förlängningens utgång för att möjliggöra att utreda vilken jakt och i vilken omfattning som är önskvärd på fastigheterna. Nuvarande avtal är bland annat inte förenligt med den av natur- och trafiknämnden antagna fauna- och viltvårdsstrategin. I övrigt behöver utredningen ge förslag på hur och vem som ska bedriva jakten på fastigheterna.

I samband med utredningen behöver framtida organisation för kommunens viltvård ses över då nuvarande viltvårdare på grund av ålder inom närtid förväntas avsäga sig uppdraget.

Fauna-och viltvårdsstrategi fastställer bland annat att:

”All jakt ska hanteras enligt upprättade jaktinstruktioner som ska styra planering och genomförande av jakt- och skyddsjaktsuppdrag. Jakten ska inte genomföras med fler deltagare än naturområdets beskaffenhet och storlek kräver. I de fall kommunen upplåter mark genom arrende, skötsel- eller andra nyttjanderättsavtal ska kommunen behålla rätten till skyddsjakt och stödutfodring”.

”Viltvårdsinsatserna på Nacka kommuns marker ska vara inriktad på att balansera djurpopulationerna på ett sätt som bidrar till friska och livskraftiga viltstammar och ge rika naturupplevelser. Viltvården ska förebygga de skador och olägenheter som kan förorsakas av alltför stora viltstammar, av skadedjur, sjuka djur eller av djur som uppehåller sig på olämpliga ställen”.

Det finns flera framtida möjligheter att bedriva jakt i områden. Med kommunens egen viltvårdare, att nuvarande jaktarrendator fortsätter att behålla jakten med ett nytt avtal som är förenligt med fauna- och viltvårdsstrategin eller att ett nytt avtal upprättas med ny arrendator.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Enligt gällande avtal utgår ingen ersättning för jakträtten till kommunen. Jaktarrenden i stockholmstrakten ligger mellan 150-200 kr per ha och år. Detta skulle innebära en arrendeavgift för dessa fastigheter (cirka 700 ha) på ca 100-140 tkr per år.

### **Konsekvenser för barn**

Viltet är ett viktigt upplevelsevärde för barnen.

### **Handlingar i ärendet**

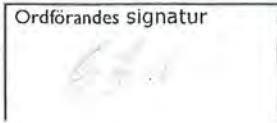
Tjänsteskrivelse 2016-05-31

Bilaga 1 gällande avtal

Bilaga 2 förlikningsavtal

### **Beslutsgång**

Nämnden beslutade i enlighet med enhetens förslag till beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Avskrift.

A V T A L

Emellan Boe kommun, å ena sidan, samt ingenjören F. Gunnar Egnell, advokat G. A. Rising och fru Britt Rising, nedan gemensamt benämnda säljarparterna, å andra sidan, har noterats och avtalats följande.

§ 1.

Säljarparterna ha jämte redaktör Sten Egnell och friherrinnan Marianne von Essen denna dag till kommunen försålt fastigheterna Velamsund 1<sup>1</sup>, 1<sup>194</sup>, 1<sup>195</sup> och 1<sup>196</sup>, Bölam 1<sup>1</sup> samt Knarrnäs 1<sup>3</sup> i Boe socken, varjämte AB Tusculum till kommunen samtidigt försålt fastigheten Velamsund 14<sup>1</sup>, allt under vissa förbehåll med avseende på dels avtalens bestånd, och dels bl.a. nedannämnda rättigheter.

§ 2.

Säljarparterna ha för sig och sina arvingar vid försäljningen undantagit jakträdden på samtliga av kommunen enligt ovanstående förvärvade områden (beträffande Velamsund 14<sup>1</sup> under medverkan av AB Tusculum) så länge som och i den mån jakt med hänsyn till bebyggelse kan försiggå ävensom - för samma tid, dock minst tio år från tillträdesdagen - hela fisket och kräftfångsten i den del av Velamsunds Insjö, som icke enligt nu befintliga markeringar är upplåten till Insjöns Sportfiskeklubb.

I förbehållet ingå även rätt till plats för hundkojer och löplina enligt nuvarande förhållanden.

Som gottgörelse för förbehållet avdrages tillhöpa femtontusen /15.000/ kronor från säljarparternas andel i köpeskillingen för Velamsund, varav kr. 7.500:- belöper på ingenjör Egnell och resten på makarna Rising.

§ 3.

Säljarparterna förhyra den verkstadslokal och sjöbod, som finns i den s.k. Långa Raden samt slip och önskat antal båtupplägningsplatser i den s.k. Sågbyggnaden, allt under en tid av tio år från tillträdesdagen, varefter avtalet förlänges med ett år i sänder, därest uppsägning icke sker senast sex månader före kontraktstidens utgång.

Hyressumman utgör femhundra /500/ kronor per år.

Envar av säljarparternas äga dock i förtid frånträda avtalet med sex månaders varsel. Om icke samtliga säljarparter samtidigt göra

sådant frånträdande övergår den frånträdandes rättigheter och skyldigheter på den eller de kvarvarande.

Advokat och fru Rising och deras rättsinnehavare äga även för viss tid överläta sina rättigheter enligt denna paragraf i samband med uthyrning eller försäljning av fastigheten Velamsund 1<sup>203</sup>.

§ 4.

Makarna Rising och annan ägare till Velamsund 1<sup>203</sup> äga utan särskild ersättning i Velamsundsvikens inre del förfoga över dels en bojplats och dels den s.k. cementbryggan. Skulle emellertid kommunen framdeles i samband med allmän omdisposition av stranden behöva taga bryggan i anspråk, får detta ske mot att Velamsund 1<sup>203</sup> anvisas annan likvärdig plats för båtar.

Säljarparterna äga att dessutom lägga ut ytterligare två båtbojar i Velamsundsvikens inre del.

§ 5.

Detta avtal har upprättats i tre exemplar, varav kommunen tagit ett, ingenör Gunnar Egnell ett och advokat och fru Rising ett gemensamt.

Saltsjö-Boo den 19 juli 1963

F.G. Egnell

BOO KOMMUN

Erik Johanson

Kommunalnämndsordförande

För egen del och för

fru Britt Rising:

G.A. Rising

enligt överlämnad fullmakt

Egenhändiga namnteckningarna bevittna:

John B. Jangenborn

Ragnar Jonsson

**Bakgrund**

I anslutning till att Boo landskommun 1963 förvärvade fastigheterna Velamsund 1:1, 1:194, 1:195, 1:196, Bölan 1:1 och Knarrnäs 1:3 av Sten Egnell, Gunnar Egnell, Britt och Gustav Adolf Rising samt Marianne von Essen, träffades den 19 juli 1963 ett särskilt avtal, varigenom Gunnar Egnell samt Britt och Gustav Adolf Rising och deras arvingar mot ett köpeskillingsavdrag å totalt 15.000 kronor förbehölls, såvitt nu är i fråga, jakträtten på fastigheterna jämte Velamsund 14:1 så länge som och i den mån jakt med hänsyn till bebyggelse kan försiggå.

Nacka kommun har härefter övertagit Boo kommuns rättigheter och skyldigheter enligt förestående avtal, varjämte Gunilla von Oelreich, Mikael Mosti, Christer Egnell, Monica Hamrén och Göran Egnell (**jakträttsinnehavarna**) har inträtt i Gunnar Egnells samt Britt och Gustav Adolf Risings och deras arvingars rätt enligt avtalet.

Tvist rörande jakträttenens bestånd m.m. är för närvarande föremål för prövning av Nacka tingsrätt i mål T 419-95 mellan Nacka kommun, kärande, samt Gunilla von Oelreich, Mikael Mosti, Christer Egnell, Monica Hamrén och Göran Egnell, svaranden. I detta mål har parterna denna dag träffat följande

**FÖRLIKNINGSAVTAL****1.**

Detta avtal preciserar alla förekommande detaljer i ovannämnda överenskommelse den 19 juli 1963 om jakträtt. I enlighet med bestämmelsen i 7 kap 5 § första stycket första punkten jordabalken upphör jakträtten den 19 juli 2013 efter uppsägning från endera parten. Vid utebliven uppsägning förlängs jakträtten med fem år i taget. Fastighetsägaren äger inte motsätta sig förlängning under åberopande av 17 § 2 p. jaktlagen. Om jakt helt eller delvis kan och bör bedrivas på området, skall således jakträtten få utövas av jakträttsinnehavarna på villkor som fastställs mellan parterna eller som bestäms enligt 19 § jaktlagen.

**2.**

Jakträtt får utövas på de fastigheter, som avses i överenskommelsen den 19 juli 1963 jämte Knarrnäs 1:1, i enlighet med vad som närmare framgår av bifogade karta, **bilaga 1** (blå färg). Vederlag härför skall inte utgå utöver vad som erlades i samband med att nämnda överenskommelse träffades.

**3.**

På golfbaneområdet, **bilaga 1** (röd färg), får jakt inte utövas under den tid golfspel är möjligt enligt golfklubbens mening. Inskräckningen i jakträtten skall inte påverka jakträttsinnehavarnas rätt att söka älglicens också för detta område.

**4.**

Jakt får av jakträttsinnehavarna utövas i följande utsträckning.

- 4.1 Pyrschjakt** från och med den 15 augusti till och med den 30 september fram till klockan 09.00 och efter klockan 18.00. Jakt får dock ej bedrivas på lördagar och söndagar. *KVÄH* S
- 4.2 Kuljakt** från och med andra måndagen i oktober till och med den 19 december, frånsett den vecka som innehåller Alla Helgons dag,
- första veckan efter Alla Helgons dag från och med måndag till och med fredag;
  - på måndag, tisdag, torsdag och fredag i den vecka som föregår den vecka som innehåller Alla Helgons dag;
  - på torsdagar och fredagar i övriga veckor under perioden.
- 4.3 Jakt med hagel** från och med den 1 oktober till och med den 31 januari, frånsett på Alla Helgons dag, julafhton, juldagen och nyårsdagen
- när kuljakt får utövas enligt 4.2 ovan,
  - varje lördag från och med lördagen före Alla Helgons dag till och med den 31 januari,
  - Annandag jul,
  - Nyårsafton
  - torsdagar och fredagar från och med den 20 december till och med den 31 januari.

**5.**

Under övrig tid av året får jakt inte utövas. Denna jämte övriga ovan angivna begränsningar i jakträtten utgör dock inte hinder för de skyldigheter jakträttsinnehavare har att ta hand om skadat vilt.

**6.**

Det åligger jakträttsinnehavarna att följa gällande jaktagtstiftning och att under jakt visa hänsyn mot andra som vistas i markerna.

Det åligger kommunen att verka för att jakträttsinnehavarna kan bedriva önskad viltvård i form av viltåker, foderbord och dylikt.

**7.**

Kommunen skall inte utan jakträttsinnehavarnas samtycke ge tillstånd till evenemang, sammankomster, tävlingar och dylikt, eller annat, som kan kollidera med jakträttens utövande. Jakträttsinnehavarnas kontaktman i sådana frågor är Christer Egnell eller den av jakträttshavarna han sätter i sitt ställe. Även kommunen skall utse en kontaktman samt underrätta Christer Egnell om vem denne är.

8.

Kommunen skall vid tillståndsgivning till aktiviteter på våren beakta känsligheten för djurlivet i enlighet med gällande naturvårdslagstiftning.

9.

Kommunen är skyldig att på informationstavlor i anslutning till Velamsunds naturvårdsområde upplysa om när jakt kan förekomma inom området.

10.

Avtalet får inskrivas i berörda fastigheter.

11.

Om jakträtsinnehavarna inte följer bestämmelserna i detta förlikningsavtal, har kommunen rätt att omedelbart säga upp avtalet och den till grund för detta liggande överenskommelsen den 19 juli 1963 om jakträtt utan att detta föranleder någon rätt till ersättning för jakträtsinnehavarna.

Om kommunen inte följer bestämmelserna i detta förlikningsavtal, har jakträtsinnehavarna rätt att omedelbart säga upp avtalet utan att detta föranleder någon rätt till ersättning för kommunen, varefter jakträdden således regleras utan tillämpning av innehållet i förlikningsavtalet.

Rätt till uppsägning föreligger inte såvitt gäller avtalsbrott av mindre betydelse utan att part först lämnat skriftlig anmärkning med begäran om att vidtaga rättelse och begärd rättelse därefter inte vidtagits.

Utöver vad som angivits ovan är kontraktsbrytande part skyldig att ersätta motparten den skada som ett eventuellt kontraktsbrott förorsakar.

12.

Detta avtal träder i kraft från och med den 15 augusti 1998.

13.

Vardera parten står sin rättegångskostnad.

14.

Parterna skall gemensamt begära att tingsrätten stadfäster denna förlikning genom dom.

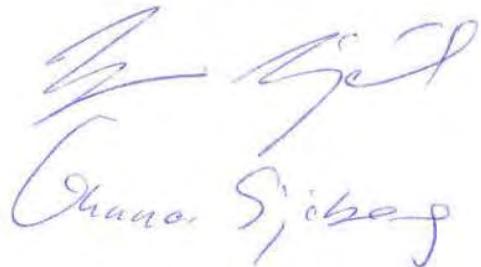
Nacka och Stockholm 1997-10-29

NACKA KOMMUN

\_\_\_\_\_  
Gunilla Elmborg

\_\_\_\_\_  
Lennart Grudevall

\_\_\_\_\_  
Anders Huzelius

  
\_\_\_\_\_  
Gunilla Elmborg

Gunilla von Oelreich  
\_\_\_\_\_  
Gunilla von Oelreich -

Mikael Mosti  
\_\_\_\_\_  
Mikael Mosti -

Christer Egnell  
\_\_\_\_\_  
Christer Egnell -

Monica Hamrén  
\_\_\_\_\_  
Monica Hamrén -

Göran Egnell  
\_\_\_\_\_  
Göran Egnell -

Kommunstyrelsen

## Ramar och förutsättningar för upphandling av elenergi

### Beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att inleda upphandling av elenergi genom förnyad konkurrensutsättning via SKL Kommentus Inköpscentral (SKI upphandlade ramavtalsleverantörer)
2. Kommunstyrelsen beslutar att välja miljömärkt el med rörligt elpris i 48 månader för kommunens samtliga verksamheter.

### Sammanfattning

Det gällande avtalet för elenergi löper ut 2017-01-31 och en ny upphandling behöver därför göras.

Upphandlingen genomförs som förnyad konkurrensutsättning hos av SKL Kommentus Inköpscentral (SKI) upphandlade ramavtalsleverantörer.

Miljömärkt el kommer att avropas med avtalsformen rörligt elpris.

Kommunen har köpt el för 25 miljoner 2016.

Avtalets sammanlagda värde är ungefär 100 miljoner kronor för 48 månaders avtalsperiod.

### Ärendet

Förbrukningsel används av de flesta verksamheter inom kommunen. Kommunen kommer att avropa el som är certifierad som Bra Miljöval

Grundkravet är att all el ska vara förnybar, Naturskyddsföreningen som certifierar Bra Miljöval ställer hårdare krav även på den förnybara elproduktionen.

### Bakgrund

I SKL Kommentus Inköpscentral (SKI) upphandling ”Elenergi 2016” sker avrop genom förnyad konkurrensutsättning. Den förnyade konkurrensutsättningen genomförs av SKI baserat på underlag från upphandlande myndigheter/enheter.

I blanketten, bilaga 1 ”Elenergi 2016, underlag för förnyad konkurrensutsättning” gör upphandlande myndighet/enhet ett antal val. Nedanstående text beskriver kortfattat innebördens i de olika valen.

### Datum för leveransstart

Det datum då start av fysisk leverans av el ska ske är 2017-02-01.

Leveransavtal – och därmed prissäkring av framtida fysiska leveranser – kan tecknas tidigare och är oberoende av när fysisk leverans ska påbörjas.

## Leveransavtalets längd

Den period som fysisk leverans under den förnyade konkurrensutsättningen ska omfatta 48 månader.

## Inköpssmodeller

**Rörligt elpris:** Rörligt pris utgår från spotpriset på timbasis (SEK) i det elprisområde där upphandlande myndighet/enhet har sin konsumtion + (spotpris för elcertifikat \* kvotplikt för elcertifikat).

**Fast elpris – engångsprissättning:** Kraftprisets samtliga ingående komponenter räknas fram på prissättningsdagen och är därefter fast under hela leveransperioden. Prissättning av prognosticerad volym för hela leveransperioden görs vid ett tillfälle. Datum för prissättning bestäms av respektive upphandlande myndighet/enhet och anges i bilaga till leveransavtalet. Datum för prissättning måste sättas till minimum 30 dagar innan datum för leveransstart.

**Fast elpris – successiv uppbyggnad:** Kraftpriset räknas fram som ett genomsnitt av noteringarna för ingående komponenter under prissättningsperioden. Prissättningsperioden (från och med datum till och med datum) bestäms av respektive upphandlande myndighet/enhet och anges i bilaga till leveransavtalet. Prissättning görs kalenderårvis. Prissättningsperioden för ett kalenderår måste omfatta minst 30 noteringsdagar, inklusive start- och slutdatum. Prissättningsperiodens slutt datum måste infalla minimum 30 dagar innan kalenderårets start. Inför ett kalenderår ska 100 % av prognosticerad volym vara prissatt.

## Roller och ansvar

Namn	Befattning	Roll
Dag Björklund	Trafik- och fastighetsdirektör	Processägare
Erik Lundin	Lokalenheten	Avtalsägare
Mats Wester	Vägenheten	Avtalsägare
Peter Holm	Energi- och miljösamordnare	Projektledare
Elchin Jafarov	Uttecklingsledare inom energi och klimat frågor	Projektledare
Kenneth Lindrooth	Entreprenadupphandlare	Upphandlare

## Marknadsanalys och inköpsstrategi

### Marknadsanalys

7 leverantörer med ramavtal som konkurrensutsätts sinsemellan.

### Upphandlingsförfarande

Förnyad konkurrensutsättning mellan nedanstående leverantörer:

- Bixia AB
- E.ON Försäljning Sverige AB
- Energi Försäljning Sverige AB
- LOS AS
- Mölndal Energi AB
- Switch Nordic Green AB
- Vattenfall AB



## Tidsplan

<b>Process</b>	<b>Delprocess</b>	<b>Tidsperiod</b>	<b>Klart</b>
Behovsanalys		november 2016	2016-11-30
Marknadsanalys		november 2016	2016-11-30
Upphandling	Dokument	oktober - december 2016	2016-12-13
	Förnyad konkurrens	15 dagars annonsering	2016-12-13
	Sista anbudsdag		2016-12-28
	Anbudsöppning		2016-12-29
	Utvärdering	2 dagars utvärdering	2016-12-30
	Tilldelning		2016-12-30
Leveransprocess	Kontraktstecknande		2017-01-10

## Särskilda hänsynstaganden

Kommunen kommer enbart att köpa el som är märkt som Bra Miljöval vilket bland annat innebär:

- Endast el från förnybara källor – vindkraft, vattenkraft, biomassa och solkraft.
- Krav på att även den förnybara elproduktionen tar hänsyn till miljö, klimat, djur, växter och människor.
- Vattenkraft som är märkt med Bra Miljöval får inte torrlägga några vattendrag.
- Vindkraft som är märkt med Bra Miljöval måste vara omsorgsfullt placerad.
- Biokraft som är märkt med Bra Miljöval måste ha kontroll över sitt bränsle. Råvaran får inte komma från illegala eller ohållbara avverkningar, och inte innehålla genmodifierat bränsle, palmolja eller uppbrutna stubbar.

För fullständiga certifieringsriterier se bilaga 2, Bra Miljöval, kriterier, elenergi.

## Risker

<b>RISK</b>	<b>FÖRKLARING</b>
Rörligt elpris	El säljs som en vara på spotmarknaden. Elpriset kommer därmed förändras både uppåt och nedåt. Risken finns att det blir högre elpris en period. I längden har det ändå visat sig att det blir betydligt billigare med rörligt elpris.
Fast elpris	Vid försäljning av fastigheter och vid innehavande av bundet fast elpris måste kommunen lösa ut återstående period hos elleverantören vilket kan bli mycket kostsamt.

## Ekonomiska konsekvenser

Kommunen har hittills i år köpt el för 18,4 miljoner och förbrukningen var 26,7 miljoner kWh.



Årets prognos är 24 miljoner kronor då november och december är kalla månader.

I detta ingår:

- Energiskatt
- Elcertifikat
- Svenska Kraftnätsavgifter
- Bra miljöval
- Samt kWh priset för elen

Antalet elförbrukande nätstationer har varit 830 under 2016, detta kommer att minska med ungefär 200 anläggningar då Nacka vatten och avlopp AB är eget bolag och ska betala sin egen elförbrukning, flera av dessa är dock små elförbrukare som exempelvis pumpar och värmekablar.

Försäljning av fastigheterna den 1 december 2016 gör att även dessa tas bort från kommunens elförbrukande nätstationer.

Elpriserna har legat lågt det senaste året och prognosen bör därför ändå ligga på samma kostnad på runt 25 miljoner kronor per år.

Totalt uppskattat värde på kontraktet under 48 månader är 100 miljoner kronor.

## Konsekvenser för barn

Inga konsekvenser förutom att barn och ungdomar nyttjar el i kommunens lokaler och även i den yttre miljön med belysning på många allmänna platser. Det är bra att kommunen har el som är miljömärkt och kommer från förnybara källor.

## Bilagor

Bilaga 1. Elenergi 2016, underlag för förnyad konkurrensutsättning

Bilaga 2 Bra Miljöval, kriterier, elenergi

Dag Björklund  
Trafik- och fastighetsdirektör

Kenneth Lindrooth  
Entreprenadupphandlare  
Inköpsheten

Elenergi 2016

### **Underlag för förnyad konkurrensutsättning (prisförfrågan)**

Upphandlande myndighet	
Organisationsnummer	

Datum för leveransstart	
Kontraktets längd (mån.)	

Förbrukning	månad 0-12	månad 13-24	månad 25-36	månad 37-48
Beräknad års volym (kWh)				

<b>Vald inköpsmodell (markera med X)</b>	
Fast elpris – engångsprissättning av fast elpris	
Fast elpris – successiv uppbyggnad av fast elpris	
Rörligt elpris	
Elprisportfölj – engångsprissäkring(-ar) för kontrakt med fast effekt	
Elprisportfölj – successiv uppbyggnad av prissäkringspris för kontrakt med fast effekt	

<b>Miljöprodukter (markera med X)</b>	
El från förnybara energikällor	
Bra Miljöval eller likvärdigt	

Egen produktion	månad 0-12	månad 13-24	månad 25-36	månad 37-48
Beräknad års volym (kWh)				

Upphandlande myndighet har med sig fasprisavtal in i kontraktsperioden (markera med ja/nej). Om ”ja” – specificera i bilaga.	
--	--

Upphandlande myndighets kommentarer:

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

Ort och datum

.....

Underskrift

.....

Namnförtydligande

**Bilagor:**

1. Anläggningsförteckning – inte äldre än tre månader (erhålls från nätbolag)
2. Förbrukningsprofil (total volym månadsfördelad och uppdelad på hög- och låglast) samt fördelning av total volym på schablon- och timmätt (erhålls från nätbolag).
3. Eventuella fastprisavtal alternativt specifikation över egen produktion.

Naturskyddsföreningen | Bra Miljöval

# Elenenergi

## Kriterier 2009:4



# Bra Miljöval

## Bra Miljöval

### Naturskyddsföreningens miljömärkning

Naturskyddsföreningen är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening utan vinstintressen. Omsorgen om miljön och mänskors hälsa är vår drivkraft. Vi har bidragit till att säl, havsörn och pilgrimsfalk inte längre är utrotningshotade i Sverige. Vi värnar om den biologiska mångfalden och arbetar för att stoppa klimatförändringar, försurning, övergödning, spridning av skadliga kemikalier och mycket annat.

Men det räcker inte att skydda naturen i reservat eller stoppa enskilda förurenare. Den totala miljöbelastningen måste minska. Företag som miljöanpassar sin produktion och sina produkter är mycket viktiga i det arbetet.

Bra Miljöval är Naturskyddsföreningens eget miljömärke och ett av våra verktyg för att driva utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Bra Miljöval ställer höga miljökrav på de produkter och tjänster som får märkas.

Bra Miljöval är en så kallad typ I-märkning. Det vill säga en tredjepartscertifiering som är oberoende i förhållande till inblandade parter. Bra Miljöval är medlem i GEN (Global Ecolabelling Network) som är ett internationellt nätverk av miljömärkarorganisationer. För att säkerställa att Bra Miljöval uppfyller kraven på ett kvalitetssäkert system har miljömärkningen granskats enligt GENICES (Global Ecolabelling Network's Internationally Coordinated Ecolabelling System).

Tack vare Bra Miljöval har hundratals produkter gjorts om och miljöanpassats. Märkningen har lett till konkreta resultat. Till exempel har Bra Miljöval nästan helt fått bort den miljöskadliga tensiden LAS från svenska tvättmedel. Bra Miljöval Livsmedelsbutik drev fram de första miljömärkta, ej kvicksilverbaserade, knappcells batterierna och fick producenter av självspelande vykort att byta till sådana för hela svenska marknaden. Märkningen uppmuntrar också minskad konsumtion t ex genom att märka Second hand-kläder och kläder som är redesignade.

Ett annat exempel är att el märkt med Bra Miljöval har ställt krav på vattenflödet genom vattenkraftverk och därmed gynnat växter och djur i älvdalens älvdalar. Märkningen bidrar också till att det utförs åtgärder för energieffektivisering och för att bygga omlöp för fisk runt vattenkraftverk. Bra Miljöval hjälper också konsumenter att välja de transportslag som har lägst miljöpåverkan. I kriterierna för försäkringar ställer Bra Miljöval bland annat miljökrav på licensstagarnas kapitalförvaltning.

I konsumenternas ögon är märkningen Bra Miljöval en trovärdig signal. För licensstagaren ger märkningen konkurrensfördelar.

I dag finns kriterier för Bra Miljöval för följande varor och tjänster:

- Bil- och småhusförsäkring
- Biobränsle
- Elenergi
- Fjärrkyla
- Godstransporter
- Kemiska produkter
- Livsmedelsbutik
- Persontransporter
- Textil
- Värmeenergi



Bra Miljöval

Läs mer om Bra Miljöval och ladda ner kriterier på [www.bramiljoval.se](http://www.bramiljoval.se)

Information in English, see [www.bramiljoval.se](http://www.bramiljoval.se)

På Grön Guide kan man få andra miljötips [www.naturskyddsföreningen.se/gron-guide/](http://www.naturskyddsföreningen.se/gron-guide/)

För ytterligare information kontakta Naturskyddsföreningen, Norra Allégatan 5, 413 01 Göteborg

E-post: [gbg@naturskyddsföreningen.se](mailto:gbg@naturskyddsföreningen.se)

## Innehåll

Förord	4
Mål	4
Kriteriernas omfattning	5
Definitioner	5
1 Grundkriterier	6
2 Kriterier för vattenkraft	7
3 Kriterier för elenergi från förbränningsanläggningar	8
4 Kriterier för bränslen till förbränningsanläggningar	9
5 Kriterier för vindkraft	12
6 Kriterier för vindandelar	12
7 Kriterier för solkraft och annan förnybar elenergi	13
Bilaga 1 Beräkning av additionalitet	14
Bilaga 2 Vindkraft	15
Bilaga 3 Miljöfondsprojekt för vattenkraft	16
Bilaga 4 Energieffektiviseringsfond	17
Bilaga 5 Investeringsfond	18

## Förord

Det här är 2009 års miljökriterier för elenergi. I dessa nya kriterier fastställer Naturskyddsföreningen hur elenergi ska genereras för att kunna märkas med Bra Miljöval. Bra Miljöval är ett av Naturskyddsföreningens verktyg för att driva utvecklingen mot ett hållbart energisystem.

Förenklat sker merparten av konsumentens miljöpåverkan i bostaden, genom transporter och val av mat. Inom industrin och offentlig sektor kan konsumtionen av elenergi vara en betydande del av miljöpåverkan. Den elenergi som levereras kan genereras på olika sätt varför det är viktigt att utveckla hållbar elenergi. Insikten om vår påverkan på klimatet har lett till att konsumenter vänder sig till Naturskyddsföreningen och efterfrågar konkret vägledning om hur man kan minska miljöpåverkan från elproduktionen. Att välja elenergi märkt med Bra Miljöval bidrar både till mindre klimatpåverkan och att återställa de skador som den förnybara energiproduktion genererar. Samtidigt behöver vi minska elbehovet genom bättre isolering, se över uppvärmningssystem och att utnyttja bostäder, kommersiella lokaler och kontorsbytor effektivare.

Kriterierna för elenergi märkt med Bra Miljöval har fastställts av Naturskyddsföreningens generalsekreterare. Kriterierna gäller från 2009-01-01 tills nästa version träder i kraft, tidigast 2012-12-31. I arbetet med att utveckla kriterierna har Naturskyddsföreningen fått stor hjälp av representanter för branschföreningar, företag, länsförbund, kretsar och forskare vilka härmde tackas.

**Eva Eiderström**  
Chef för Bra Miljöval

## Mål

- Förhindra att ny elenergi baseras på ohållbara energislag och gynna elenergi baserad på hållbara energislag
- Öka investeringarna i långsiktigt hållbara produktionskällor
- Minska konsumtionen av elenergi
- Minska den förnybara elenergins negativa konskevenser på biologisk mångfald

## Kriteriernas omfattning

All slags förnybar elenergi kan märkas med Bra Miljöval om produktionen uppfyller fastställda kriterier. I detta dokument ställs krav på hela kedjan från bränslen, produktion till hantering av restprodukter.

Elenergi märkt med Bra Miljöval omfattar två delar. Grundkriterier innebär specifika krav för varje produktionstyp vilka fastställer vilken produktion som kan märkas med Bra Miljöval. Additionalitetskraven är krav som leder till direkt miljönytta för varje såld volym elenergi som märks.

För att få en licens till att nyttja Bra Miljöval märket för den ansökta elenergin måste både grundkriterier och additionalitetskriterierna vara uppfyllda. Hur mycket additionalitet som ska tillföras den ansökta elenergin beror på vilken nivå produktionen uppfyller i grundkriterierna.

## Definitioner

<b>Additionalitet</b>	Den mätbara eller kvantifierabara miljönytta som uppstår i samband med konsumtion av elenergi märkt med Bra Miljöval som ligger utöver basnivån definierad genom lagstiftning, marknadsförhållanden och stödsystem. I vissa fall uppstår additionalitet även i grundkriterierna men kan också enbart innebära en allokeering av energi från en konsument till en annan.
<b>Förnybar energi</b>	Med förnybar energi avses en energikälla som i princip är otömlig oavsett om energi hämtas från källan. Begreppet förnybar måste definieras inom ett visst tidsavsnitt och geografisk område. En rimlig tidsavgränsing är en människas livslängd, ca 100 år. Detta betyder att energikällan ska förnyas inom en generation.
<b>Miljömärkt energi</b>	Innebär förnybar energi som innebär att ingående produktionskällor uppfyller grundläggande miljökriterier samt additionalitet.
<b>Produktionsenhet</b>	Den enhet i vilken Produktion av elenergi sker. Produktionsenhet kan utgöra en hel anläggning eller en del av en anläggning, såsom exempelvis en förbränningsskammare i ett kraftvärmeverk med flera förbränningsskammare.
<b>Vindandel</b>	En rätt, köpt från en andelsförening, att köpa en i förväg definierad volym elenergi årligen till ett pris satt av föreningen.

## 1 Grundkriterier

- 1.1 Den elenergi som ingår i den miljömärkta produkten ska härstamma från förnybara energikällor, till exempel vattenkraft, vindkraft, solenergi, våg- och tidvattenenergi, förbränning av biomassa eller biogas.
- 1.2 Produkter som ska miljömärkas med Bra Miljöval ska uppnå 30 poäng, inklusive 5 poäng energieffektivisering, enligt Bilaga Beräkning av additionalitet. Varje poäng motsvarar 100 SEK/GWh.
- 1.3 Det får högst åtgå 10 % icke-förnybar energi under hela den miljömärkta elenergins livscykel. Här ingår energi som nyttjas till utvinning, transport och förädling av bränsle, processenergi vid anläggning, spetsproduktion vid höga laster samt energi som används vid transport av restprodukter. Balanskraft genom balanstjänst eller motsvarande räknas inte in i processenergin. Om elenergi och värmeenergi är parallella produkter ska energimängderna allokeras, i första hand, enligt principerna för fysisk allokering och i andra hand enligt ekonomisk allokeringsmetod.
- 1.4 Försäljningen av elenergi märkt med Bra Miljöval måste motsvaras av lika stor mängd elenergi producerad enligt gällande kriterier för Bra Miljöval vid kalenderårets slut.
- 1.5 Den elenergi som levereras med varumärket Bra Miljöval får inte garantera ursprung för någon annan leverans av elenergi. Om ursprungsgarantier har utfärdats för den aktuella elenergin, ska dessa bifogas leveransen av den miljömärkta elenergin.
- 1.6 Finansiella avtal, ursprungsgarantier enligt EECS standard och RECS-certifikat kan användas som verifikat för den elenergi som ska märkas med Bra Miljöval. Den fysiska elenergin från den aktuella energimängden ska vara inmatad på Nordiskt elnät under gällande kalenderår.
- 1.7 Den som vill använda märket Bra Miljöval eller hänvisa till märkningen måste uppfylla samtliga kriterier för elenergi märkt med Bra Miljöval och upprätta ett licensavtal med Naturskyddsföreningen.
- 1.8 De produktionsenheter som genererar den elenergi som ingår i licensavtalet ska vara lokaliseraade till Sverige, Norge, Danmark eller Finland. Samtliga produktionsenheter ska vara godkända av Naturskyddsföreningen.
- 1.9 Elenergi märkt med Bra Miljöval ska åtföljas av en fondavsättning för energieffektivisering motsvarande minst 500 SEK/GWh. De avsatta medlen ska nyttjas för energieffektiviseringsprojekt enligt Bilaga Energoeffektivisering och vara godkända av Naturskyddsföreningen. Fondmedel för energieffektivisering kan också avsättas i Naturskyddsföreningens centrala fond. Naturskyddsföreningen genomför då energieffektivisering enligt bilaga Energoeffektivisering.
- 1.10 Företag ska ha miljöpolicy fastställd av företagsledningen, där företaget åtar sig att förbättra sitt arbete.

**Motivering till kraven**

[1.3] Elproduktion som kräver stora mängder fossil energi för produktion, transport, användning och kvittblivning är inte hållbart. Effektiviteten i elproduktionen har därför betydelse för kravet på maximal andel icke förnybar energi. Eftersom kravet utgår från ett livscykelperspektiv inkluderas även nödvändig hantering utanför anläggningen.

[1.4] Kontrollen av att mängden såld miljömärkt elenergi verkligen har producerats i anläggningen är avgörande för miljömärkningens trovärdighet. Granskningen görs av en auktoriserad revisor vid årlig revision.

## 2 Kriterier för vattenkraft

- 2.1 Vattenkraft ska i elenergi märkt med Bra Miljöval alltid räknas som kriterienivå I.
- 2.2 Endast el från vattenkraftverk som anlagts före 1 januari 1996 kan godkännas i licens för elenergi märkt Bra Miljöval.
- 2.3 Effektiviseringar i vattenkraftverk kan göras inom gällande vattendom om förändringarna inte orsakar nettoskador på miljön. Åtgärder gjorda efter 1 januari 1996 ska vara godkända i licensavtal med Naturskyddsföreningen. Det gäller oavsett vattendomens datum.
- 2.4 Den sammanlagda tappningen genom turbin respektive utanför turbin ska vara minst lika stor som vattendragets medellågvattenföring eller, om de av tillståndet fastställda dämnings- eller sänkningsgränserna är begränsande, utgöras av minst tillrinning minus avdunstning. Medellågvattenföring beräknas som ett medelvärde av lägsta lågvattenföringen under varje år under en period av minst 10 år.
- 2.5 Minimitappningen ska i första hand släppas i den ursprungliga huvudfåran och i andra hand i den fåra som ger störst positiv nettoeffekt på miljön.  
Minimitappningen ska i första hand spillas utanför turbin, men i de fall där detta inte ger någon positiv nettoeffekt på miljön eller där detta av tekniska skäl inte är möjligt, kan minimitappningen släppas genom turbin.
- 2.6 Vattenkraft som ingår i elenergi märkt med Bra Miljöval ska genomföra en årlig avsättning till en miljöfond motsvarande 1 500 SEK/GWh vattenkraft i den sålda miljömärkta elen.
- 2.7 Miljöfondsavsättningen kan nyttjas till projekt som genomförs i Licenstagaren egna verksamhet eller avsättas i Naturskyddsföreningens centrala miljöfond. Exempel på projekt som kan finansieras genom miljöfondsavsättningen är beskrivna i bilaga Miljöfondsprojekt. Projekt som genomförs av Licenstagaren ska inte vara sådana som kan anses vara en skyldighet enligt gällande tillstånd och lagar.
- 2.8 Samtliga projekt finansierade genom miljöfondsavsättningen ska ha ett godkännande från Naturskyddsföreningen.
- 2.9 Nyttjande av miljöfondsmedel behöver inte vara relaterat till de kraftverk som ingår i elenergi märkt med Bra Miljöval. Projekt som ska finansieras genom miljöfondsavsättningen ska dock ha en relation till något av de kraftverk som producerar den elenergi som licenstagaren levererar till kunder i sin övriga försäljning.
- 2.10 Finansiering av forskning inom Högskolan som syftar till att öka kunskapen om

vattenkraftens miljöeffekter eller åtgärder som minskar dess miljöpåverkan kan godkännas även om den inte relaterar till de kraftverk som producerar elenergi som inte är miljömärkt och som licenstagaren levererar till kunder.

#### Motivering till kraven

[2.3] Naturskyddsföreningen anser att effektivisering enligt Förförordning (2003:120) om elcertifikat 6 § där åtgärderna innebär en ökning av det genomsnittliga använda vattenflödet genom anläggningen samt minskade friktionsförluster i vattenvägar i de flesta fall ger en negativ nettoskada på miljön och kan därför inte godkännas.

## 3 Kriterier för elenergi från förbränningssanläggningar

#### Kriterienivå I

- 3.1 Biobränslet får inte härstamma från genmodifierade organismer, GMO.
- 3.2 Producenten ska där så är möjligt tillämpa ett system för att spåra ursprung för allt icke återvunnet biobränsle som nyttjas för produktion av den märkta produkten.
- 3.3 Bränslet till produktionen av elenergi märkt med Bra Miljöval ska uppfylla de grundkriterier som gäller för bränslen, se avsnitt 4.
- 3.4 Biobränslet får inte sameldas med andra bränslen om detta innebär att askan av denna anledning ej uppfyller kraven för Skogsstyrelsens riktlinjer för askåterföring. Aska från förbränningen av biobränslet ska avskiljas och hållas skilt från andra askor. Enligt kriterienivå I behöver inte askan återföras till källan, om så inte krävs enligt Myndighetens tillstånd, även om Naturskyddsföreningen förordar detta.
- 3.5 Biobränslen från länder utanför EU ska uppfylla kraven för FSC eller motsvarande tredjepartsmärkning.

#### Kriterienivå II

- 3.6 Produktionen ska uppfylla samtliga krav enligt kriterienivå I.
- 3.7 Askan från förbränningssanläggningen ska askåterföras till ursprunglig marktyp enligt Skogsstyrelsens riktlinjer eller motsvarande i respektive land.

Som biobränsle räknas bränsle där biomassa är utgångsmaterial. Bränslet kan ha genomgått kemisk eller biologisk process eller omvandling eller ha passerat annan användning.

#### Motivering till kraven

[3.1] Naturskyddsföreningen anser att riskerna med genmodifierade organismer, GMO, inte är tillräckligt utredda. För mer information om vad Naturskyddsföreningen anser om GMO, se [www.naturskyddsföreningen.se](http://www.naturskyddsföreningen.se).

[3.2] En av de viktigaste frågorna vid produktion av biobränsle är enligt Naturskyddsföreningen att ursprunget kan säkerställas. Genom ett spårbarhetssystem kan krav på skydd för skyddsvärda skogar, skötsel och avverkning ställas och kontrolleras. Ett spårbarhetssystem kan också stoppa biobränsle från illegal avverkning eller från avverkning som bryter mot mänskliga rättigheter.

I första hand ska spårbarheten baseras på leveransavtal för bränslen. I andra hand kan finansiella avtal avseende bränslets ursprung godkännas.

[3.5] Att uttaget av biobränsle inte äventyrar skyddsvärda skogar är en av förutställningarna för att Naturskyddsföreningen ska betrakta biobränsle som ett hållbart bränsle. Kraven i Forest Stewardship Council, FSC, säkerställer skyddet.

## 4 Kriterier för bränslen till förbränningssanläggningar

### Bränslen från skogsindustrin

- 4.1 Trädbränslen, inklusive biomassa från gallring och restprodukter i samband med avverkning, ska antingen härstamma från FSC-märkt skogsbruk eller komma från skogsbruk som bedrivs enligt principer och åtgärder som syftar till ett hållbart skogsbruk.
- 4.2 Bränslen som i huvudsak utgörs av barr, blad och rotmassa kan inte ingå som bränsle för elenergi märkt med Bra Miljöval utan ska så långt som möjligt lämnas i skogen. Detta kriterium avser inte barr och blad som medföljer grot.
- 4.3 Trädbränslet ska inte härstamma från illegal avverkning eller områden med höga bevarandevärden.
- 4.4 Trädbränslen från skogsbruk med omloppstid mindre än 10 år, såsom Salix-odlingar, ska inte härstamma från mark som har konverterats från betesmark eller ängs- och hagmark med höga naturvärden.

Som trädbränsle räknas biobränsle från trädträvara som inte genomgått kemisk process. Trädbränsle omfattar alla biobränslen där träd eller delar av träd är utgångsmaterial, till exempel bark, barr, löv, ved samt bränsleråvara från skogs- och trävaruindustrin som spån, flis och frånsåll.

Bränsleråvaran kan ha använts till annat, som till exempel rörnings- och emballagevirke. Bränsle av avfallspapper och returlut räknas inte som trädbränsle.

Definitionen följer svensk standard för fasta biobränslen och torv (SS 187106). Som biomassa räknas material med biologiskt ursprung som inte eller endast till liten del omvandlats kemiskt eller biologiskt.

### Motivering till kraven

[4.4] Naturskyddsföreningen anser att biobränsle från jordbruksland är ett bra komplement till biobränsle från skogen. Produktionen måste dock ske på ett ekologiskt hållbart sätt, med så lite användning av konstgödsling och bekämpningsmedel som möjligt.

### Definition av skogar med högt bevarandevärde

Skogar med högt bevarandevärde är skogar med en eller flera av följande egenskaper:

- skogsområden som är globalt, regionalt eller nationellt betydelsefulla:
  - koncentrationer av biologisk mångfald (t ex endemiska arter, utrotningshotade arter, refugier); och/eller
  - stora skogar på landskapsnivå, som utgör del av skogsbruksenheter eller i vilka skogsbruksenheter ingår, där livskraftiga populationer av de flesta eller alla naturligt existerande arter förekommer i naturlig utbredning och mängd
- skogsområden som är belägna inom, eller som inom sig hyser sällsynta, hotade eller utrotningshotade ekosystem
- skogsområden som upprätthåller grundläggande naturgivna funktioner i kritiska situationer (t ex skydd för avrinningsområden, erosionskontroll)
- skogsområden som är av avgörande betydelse för att tillgodose lokalsamhällets grundläggande behov (t ex försörjning, hälsa) och/eller avgörande för lokalsamhällets traditionella kulturella egenart (områden av kulturell, ekologisk, ekonomisk eller religiös betydelse som fastställts i samverkan med sådana lokalsamhällen).

I Sverige omfattar "skogar med högt bevarandevärde" bland annat följande:

- skogsområden av riksintresse och/eller etablerat nationellt intresse, med en koncentration av nyckelbiotoper och/eller lokaler för rödlistade arter utanför nyckelbiotoper
- fjällnära skog som är belägen ovanför naturvårdsgränsen (Naturskyddsföreningen 1988, ISBN 91- 558-5201-7).
- Skyddsskog enligt §15 SVL och skog inom skyddsområden för vattentäkter.

#### Biobränslen från jordbruket

- 4.5 Biobränslen från jordbruket ska inte härstamma från mark som har konverterats från betesmark eller ängs- och hagmark med höga naturvärden.
- 4.6 Uttaget av biobränsle från jordbruket ska säkerställa att näringstillgången inte hotas samt att humushalten i marken inte reduceras långsiktigt.
- 4.7 Metangas insamlad från gödselanläggningar kan godkännas som biobränsle.

#### Bränslen från planteringar och trädgårdsodling

- 4.8 Fasta biobränslen från planteringar och trädgårdsodling, såsom frukt, nötter, produkter och restprodukter samt flytande vegetabiliska oljer, ska vara odlade på ett sådant sätt att det inte medför ökad jorderosion eller har negativ påverkan avseende lokal ekologisk, ekonomisk, och social hållbar utveckling.
- 4.9 Flytande biobränslen, inklusive biooljor, får inte innehålla primär palmolja eller andra motsvarande bränslen som innehåller stora negativa socioekonomiska och miljömässiga konsekvenser. Biooljan ska inte innehålla biprodukter såsom PFAD, Palm fatty acid distillate, vilka härstammar från distilleringsprocesser vid palmoljetillverkning. Biprodukter från tillverkning av primära produkter, till exempel i livsmedelindustrin, där palmolja ingår i den primära produkten, ska i första hand återanvändas i ytterligare processer och i andra hand användas för energiproduktion.

Med primär palmolja avses olja som utvunnits ur oljepalmens frukter och inte har nyttjats i en annan produkt.

**Bränslen från industrin**

- 4.10 Biprodukter från sågverk såsom spån, flis och bark kan ingå som biobränsle. Bränslet ska kunnas spåras tillbaka till det aktuella sågverket. Om spån, flis och bark härlammar direkt från skogsbruket räknas detta inte som bränsle från industrin utan bränslet ska uppfylla kriterierna för bränslen från skogsbruket.
- 4.11 Fiberrika biprodukter från pappers- och pappersmassatillverkning såsom svartlut och fiberslam kan ingå som biobränsle under förutsättning att biomasseinnehållet överstiger 80 %.

**Biobränslen från avfall**

- 4.12 Osorterat avfall kan inte godkännas som bränsle i elenergi märkta med Bra Miljöval.
- 4.13 Sorterat avfall som till 90 % består av organiskt material kan ingå som bränsle om biomassan på grund av miljöskäl inte kan återföras till skogs- eller jordbruk eller användas som råvara i annan produktion.
- 4.14 Returvirke som ingår i biobränslet ska inte vara målat, kemisk behandlat samt inte innehålla plast eller metaller som innebär att askans kvalitet försämras.
- 4.15 Deponigas är inte ett godkänt bränsle för elenergi märkt med Bra Miljöval. Deponigasen ska av andra skäl insamlas enligt EU:s avfallsdirektiv.
- 4.16 Biogas från rötning av avfall kan ingå som biobränsle under förutsättning att läckage av metan eller nyttjande av fossil energi inräknas som processenergi enligt kriterium 1.2.

Som biogas räknas gas som bildats när organiskt material såsom gödsel, slam från kommunala eller industriella reningsverk, hushållsavfall samt avfall från livsmedelsproduktion, restauranger och handel brutits ned av metanproducerande bakterier under syrefria förhållanden.

Definitionen följer definitionen i förordningen (2003:120) om elcertifikat.

**Motivering till kraven:**

[4.12] Avfall ska återanvändas och återvinnas i första hand. Förbränning med energiutvinning ska ske i andra hand.

## 5 Kriterier för vindkraft

- 5.1 Vindkraft ska i elenergi märkt med Bra Miljöval alltid räknas som kriterienivå II.
- 5.2 Vindkraftverk som producerar elenergi märkt med Bra Miljöval ska inte vara anlagda i skyddsvärda områden. Med skyddsvärda områden avses här områden skyddade av lagstiftning i respektive land eller internationella konventioner, samt områden listade i Bilaga 2 - Vindkraft.
- 5.3 Ansvarig för vindkraftsproduktionen ska innehå och följa en skriftlig plan för egenkontrollen enligt Förordning (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll eller motsvarande i respektive land. I egenkontrollen ska ingå en fortlöpande och systematisk undersökning av riskerna med verksamheten från hälsos- och miljösynpunkt med särskilt fokus på störningar på flora och fauna. Plan för egenkontroll ska bifogas ansökan.

### Vindkraft – motiv och arbetsätt

Utbyggnaden av nya vindkraftverk har tagit fart, något som i grunden är positivt men som samtidigt kan innebära hot mot områden med höga naturvärden. Sådana områden kan till exempel utgöras av skogklädda höjder som inte avverkats och där en del rödlistade arter därmed fått en fristad, samt områden närmast häckningsplatser för hotade rovfåglar. Naturskyddsföreningen kommer att följa tillståndsprocesserna och föra fram synpunkter och krav. Nya vindkraftverk ska inte byggas där de kan skada dokumenterat höga naturvärden. Skulle det ändå bli tillåtet att uppföra nya verk i sådana områden kommer Naturskyddsföreningen noga att pröva om dessa kan godkännas inom ramen för miljömärkningen Bra Miljöval. Avgörande blir då vilka hänsyn som tagits vid uppförandet samt hur egenkontrollen sker.

## 6 Kriterier för vindandelar

- 6.1 Vindandelar ska i elenergi märkt med Bra Miljöval alltid räknas som kriterienivå II.
- 6.2 Vindkraftverk som producerar el såld inom andelar märkta Bra Miljöval ska inte vara anlagda i skyddsvärda områden. Med skyddsvärda områden avses här områden skyddade av lagstiftning i respektive land eller internationella konventioner, samt områden listade i Bilaga 2 - Vindkraft.
- 6.3 Ansvarig för vindkraftsproduktionen ska innehå och följa en skriftlig plan för egenkontrollen enligt Förordning (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll eller motsvarande i respektive land. I egenkontrollen ska ingå en fortlöpande och systematisk undersökning av riskerna med verksamheten från hälsos- och miljösynpunkt med särskilt fokus på störning på flora och fauna. Plan för egenkontroll ska bifogas ansökan.
- 6.4 Från och med att vindkraftverket/vindkraftsparken har fått laga-kraftvunnet startbesked, bygglov eller tillstånd, kan vindandelar märkas med Bra Miljöval. Om aktuella vindandelar avser ej ännu byggda vindkraftverk ska följande bifogas ansökan:

- Bygglovsansökan, bygganmälan och/eller tillståndsansökan,
  - miljökonsekvensbeskrivning (i förekommande fall), samt
  - erhållt startbesked, bygglov och/eller tillstånd med eventuella villkor.
- 6.5 Det elbolag som står för avräkningen gentemot kunderna måste kunna tillhandahålla elenergi märkt med Bra Miljöval så att andelsägarnas hela elkonsumtion kan täckas med elenergi märkt med Bra Miljöval. Den del av elkonsumtionen som tillhandahålls genom vindandelar ska utgöras av elenergi från vindkraft märkt med Bra Miljöval.

## 7 Kriterier för solkraft och annan förnybar elenergi

- 7.1 Solkraft och vågkraft ska i elenergi märkt med Bra Miljöval alltid räknas som kriterienivå II. Annan förnybar elproduktion som inte är upptagen i detta kriterium kan ingå i den miljömärkta elleveransen efter särskild prövning av Naturskyddsföreningen.
- 7.2 För att elenergi från solkraftverk ska kunna godkännas för miljömärkning med Bra Miljöval måste en restproduktplan upprättas och följas.

## Bilaga 1 Beräkning av additionalitet

### Bakgrund

För att en specifik elproduktion ska kunna miljömärkas med Bra Miljöval måste den uppfylla krav på additionalitet. Additionalitet innebär att pengar avsätts för konkret miljönytta. Det görs genom avsättning till tre fonder: Investeringsfond, energieffektiviseringsfond och miljöfond. Lisenstagare kan avsätta pengar till Naturskyddsföreningens fonder eller använda pengarna i egna projekt som godkänns av Naturskyddsföreningen.

### Kriterier för vattenkraft

Notera att en separat avsättning till miljöfond ingår i kriterierna för vattenkraft och alltså ska göras oberoende av ovanstående additionalitetskrav. Denna avsättning beskrivs i avsnitt 2 - Kriterier för vattenkraft.

### Beräkning av storleken på additionaliteten

För att räkna ut storleken på additionaliteten används ett poängsystem. Elproduktionen måste uppnå 30 poäng för att kunna märkas med Bra Miljöval. Beroende på vilken nivå elproduktionen klassas som behövs olika mycket additionalitet för att nå upp till 30 poäng. Nivå I ger 15 poäng i grunden och Nivå II ger 25 poäng i grunden. Obligatoriskt för båda nivåerna är 5 poäng additionalitet i form av avsättning till energieffektivisering. För energiproduktion med Nivå II krävs alltså ingen additionalitet utöver denna avsättning till energieffektivisering.

- Nivå I (vattenkraft samt biokraft utan askåterföring)
- 15 grundpoäng + 5 poäng energieffektivisering + 10 poäng valfri additionalitet = 30 poäng
  
- Nivå II (övrig elproduktion som godkänns enligt kriterierna)
- 25 grundpoäng + 5 poäng energieffektivisering = 30 poäng

Ett verktyg för att räkna ut additionalitetsbehov baserade på försäljningsvolym och kriterienivå finns att ladda hem på [www.bramiljoval.se](http://www.bramiljoval.se). På webbplatsen finns ytterligare exempel på beräkningar kring additonalitet.

Varje poäng additionalitet motsvarar 100 SEK per försåld GWh av den märkta produkten. För elproduktion med Nivå I måste alltså 500 SEK/GWh avsättas till energieffektivisering, samt 1000 SEK/GWh till valfri fond. För Nivå II krävs endast 500 SEK/GWh till energieffektivisering.

### För lisenstagare som säljer flera olika energislag

Behovet av additionalitet för en lisenstagare som säljer el från elproduktion av både Nivå I och Nivå II räknas ut genom att multiplicera poängen från energimängden på varje kriterienivå med dess andel av den totala produkten.

$$\text{Totalpoäng} = \frac{\text{15 poäng} * \text{energivolym med Nivå I}}{\text{produkten totala volym}} + \frac{\text{25 poäng} * \text{energivolym med Nivå II}}{\text{produkten totala volym}}$$

#### *Exempel:*

Produkten består av 20 GWh varav 8 GWh biokraft enligt Nivå I, 10 GWh biokraft enligt Nivå II samt 2 GWh vindkraft som klassas som Nivå II.

Nivå	Volym	Poäng
Nivå I	8 GWh	15 poäng * 8/20 = 6 poäng
Nivå II	10+2 GWh	25 poäng * 12/20 = 15 poäng
<b>Summa</b>	<b>20 GWh</b>	<b>21</b>
<b>Poängkrav</b>		<b>30</b>
<b>Behov av additionalitet</b>		<b>30-21 = 9 poäng</b>

I detta fall måste alltså produktionen kompletteras med 9 poäng additionalitet, vilket görs genom en avsättning på 900 kr/GWh. 5 poängs avsättning till energieffektiviseringsfonden (500 kr/GWh) är obligatoriskt. De återstående 4 poängen (400 kr/GWh) ska avsättas i valfri fond.

## Bilaga 2 Vindkraft

2012-05-11

För att kunna godkännas inom ramarna för Bra Miljöval får vindkraftsanläggningar inte vara placerade inom områden i denna bilaga. Områdena är uppdelade i grupperna A, B och C.

Ett verktyg för att se samtliga områden finns på [www.bramiljoval.se](http://www.bramiljoval.se).

Kontakta handläggare på Bra Miljöval El för att få tillgång till inloggningsuppgifter.

### Grupp A

Områden som är skyddade av lagstiftning i respektive land eller internationella konventioner.

- 1) Ramsarområden
- 2) Natura 2000-områden
- 3) Nationalparker
- 4) Naturreservat
- 5) Djur- och växtskyddsområden
- 6) Naturvårdsområden
- 7) Naturminnen
- 8) Biotopskyddsområden
- 9) Objekt i nationalparksplanen
- 10) Områden med naturvårdsavtal
- 11) Riksintresse obrutna fjäll
- 12) Objekt med skydd för landskapsbild

### Grupp B

Områden som ingår i nationella utredningar av särskild värdefull natur och som inte ingår i kategori A ovan.

- 13) Värdefulla hagmarker identifierade i Jordbruksverkets TUVA-databas
- 14) Objekt i den nationella myrskyddsplanen
- 15) Statliga Naturskogar och Urskogsartade Skogar (SNUS-objekt)
- 16) Sveaskogs ekoparker
- 17) Nyckelbiotoper
- 18) Objekt med naturvärde

### Grupp C

Viktiga fågel- och fladdermusområden samt värdefulla skogsområden som inte ingår i kategori A eller B ovan.

- 19) Områden utpekade som viktiga fågelområden, IBA, av Birdlife International
- 20) Viktiga flyttfågelområden, fågelrastplatser och fladdermusområden, som idag inte utgör IBA-område. Dessa områden utses av Naturskyddsföreningen.
- 21) Skyddsvärda skogsområden identifierade på Naturskyddsföreningens skogskarta.

## Bilaga 3 Miljöfondsprojekt för vattenkraft

### **Avsättning till miljöfond för vattenkraft**

Företag som levererar elenergi baserad på vattenkraft ska avsätta pengar i en egen miljöfond eller i en fond som Naturskyddsföreningen disponerar. Kravet gäller inte licensstagare som köper elenergi som redan är märkt med Bra Miljöval.

Miljöfondens medel ska främst användas för att minska vattenkraftens skador på naturen. Företag som ansöker om märkning med Bra Miljöval ska redovisa vilka åtgärder de vill genomföra. Nedanstående lista beskriver förslag på godkända åtgärder. Andra förslag kan godkännas efter särskild prövning av Naturskyddsföreningen. Åtgärderna behöver inte gälla de vattenkraftverk som producerar elenergi märkt med Bra Miljöval eller genomföras i anslutning till ett specifikt kraftverk. Arbetet ska påbörjas senast 6 månader efter att företaget fått sin licens. Resultatet ska redovisas vid revision och slutredovisas när åtgärden har genomförts.

### **Generella krav på projekt som kan finansieras genom Miljöfonden**

- Åtgärden ska syfta till att minska vattenkraftens skadeverkningar.
- Åtgärden får inte vara påkallad av lagstiftning eller gällande tillstånd.
- Projektägaren måste kunna visa på miljönytan av åtgärden.
- Åtgärden ska dokumenteras och kunna fungera som gott exempel.
- Projektägaren måste kunna ta emot studiebesök och lämna ut relevanta uppgifter till intresserade.

### **Godkända projekt som kan finansieras genom Miljöfonden**

- Miljörevision enligt Naturskyddsföreningens riktlinjer för miljörevision.
  - Åtgärder som leder till att den biologiska mångfalden i skogen eller våtmarker på flodplanet kring vattendraget bevaras eller återskapas.
  - Företräde för dammars avtappningspunkter så att det i första hand är ytterligare vatten som tappas till minimitappning.
  - Företräde för reglering så att skadorna på biologisk mångfald eller naturmiljön i dess helhet minskas. Exempel på sådana åtgärder är förändring av regleringen för att åstadkomma mer naturliga vattenståndsvariationer och vattenflöden och skapande av höga vårvattenstånd för att bevara naturlig strandvegetation.
  - Åtgärder, exempelvis omlöp, som bidrar till att återskapa kontinuitet i vattendraget.  
Åtgärderna ska gynna fler än enstaka arter.
  - Undanrörande av vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer i tillflöden till vattendraget.
  - Projekt som syftar till att bevara eller gynna rödlistade arter som hotas eller tar skada på grund av vattenkraften.
  - Avsättning av fallrättighet som naturskyddat område.
  - Rivning av befintliga dammar eller andra konstruktioner i vattendraget som hör till vattenkraften.
  - Finansiering av tillämpad forskning som leder till ökad kunskap om hur vattenkraften kan minska sin påverkan på miljön.
  - Naturinventeringar som syftar till att ta fram åtgärder som minskar vattenkraftens skadeverkningar.
  - Enkla inventeringar av vattenkraftverk som syftar till att bedöma åtgärdsförslag som minskar miljöpåverkan,
- Andra åtgärder kan godkännas efter särskild prövning av Naturskyddsföreningen.
- Listan uppdateras regelbundet.

## Bilaga 4 Energoeffektiviseringsfond

Företag som levererar elenergi märkt med Bra Miljöval ska avsätta medel motsvarande 500 SEK/GWh för energieffektivisering i en egen fond eller i en fond som Naturskyddsföreningen disponerar. De medel som ska avsättas i Energoeffektiviseringsfonden kan antingen avsättas på ett eget konto eller i Naturskyddsföreningens centrala energieffektiviseringsfond. Om medel avsätts till eget konto ska dessa medel hållas åtskilda från andra investeringsmedel inom företaget. Energoeffektiviseringsfondens medel kan dock utgöra delfinansiering i ett större projekt. I detta fall ska det vara tydligt vilka delar av projektet som finansieras av Energoeffektiviseringsfonden. Kravet gäller inte elleverantörer som köper elenergi som redan är märkt med Bra Miljöval från annan licenstagare.

Fondens medel ska användas till åtgärder där resultatet kan mätas i sparad elenergi. Företag som ansöker om märkning av produkt med Bra Miljöval ska redovisa vilka åtgärder de avser att genomföra, förväntad energibesparing samt ansvarig organisation. Arbetet ska påbörjas senast 6 månader efter att företaget fått sin licens men kan pågå under längre tid än innevarande verksamhetsår. Resultatet ska redovisas vid revision och slutredovisas när åtgärden har genomförts. Energoeffektiviseringen ska syfta till att minska elanvändningen. Till ansökan ska bifogas en uppskattning om hur och var elen används uppdelat på värme, belysning, ventilation, processen och övrigt. Stort intresse visas projekt där tekniken behöver introduceras och har stor effektiviseringspotential.

### Krav på projekt som finansieras genom Energoeffektiviseringsfonden

- Åtgärden ska syfta till att minska elanvändningen i lokaler, industrier eller bostäder.
- Åtgärden får inte vara påkallad av lagstiftning eller gällande tillstånd.
- Projektägaren måste kunna visa att effektivisering kan härledas till åtgärden.
- Åtgärden ska dokumenteras och kunna fungera som gott exempel.
- Projektägaren måste kunna ta emot studiebesök och lämna ut relevanta uppgifter till intresserade.

### Exempel på projekt som kan finansieras genom Energoeffektiviseringsfonden

- Projekt som minskar elförbrukningen till belysning utan att försämra ljusmängden eller arbets-/ boendemiljön.
- Projekt som minskar elförbrukningen till i tryckluftssystem.
- Projekt som minskar elförbrukningen till pumpar, motorer och fläktar med bibehållen systemprestanda.
- Projekt som minskar elförbrukningen till vitvaror och kontorsutrustning.
- Projekt som minskar elförbrukningen till ventilationssystem utan att inomhusmiljön försämrar.
- Projekt som minskar elförbrukningen genom att kapa tomgångsförbrukningar.
- Projekt som minskar elförbrukningen i elvärmesystem genom isolering eller styrning.
- Projekt som minskar överföringsförluster.
- Projekt som minskar elförbrukningen till kylsystem utan att komfort och önskad kylefekt försämrar, t ex solavskärmning.

Andra åtgärder kan godkännas efter särskild prövning av Naturskyddsföreningen.

Listan uppdateras regelbundet.

## Bilaga 5 Investeringsfond

Företag som levererar elenergi märkt med Bra Miljöval kan nyttja en investeringsfond för förnybar energi för att uppnå miljömärkningens krav på additionalitet. Den typ av produktion som investeringsfonden kan nyttjas till ska vara sådan att det inte är troligt att elcertifikatavgiften eller andra stödsystem tillsammans med elpriset, kommer att täcka den rörliga produktionskostnaden. Investeringsfonden kan även nyttjas till demonstrations- och utvecklingsprojekt för nya förnybara teknologier.

De medel som ska avsättas i Investeringsfonden kan antingen avsättas på ett eget konto eller i Naturskyddsföreningens centrala investeringsfond. Om medel avsättas i eget konto ska dessa medel hållas åtskilda från andra investeringsmedel inom företaget. Investeringsfondens medel kan dock utgöra delfinansiering i ett större projekt. I detta fall ska det vara tydligt vilka deler av projektet som har finansierats av Investeringsfonden.

Företag som ansöker om märkning av elenergi med Bra Miljöval där investeringfond ingår, ska redovisa vilka projekt de avser att genomföra med hjälp av investeringsfonden.

### Exempel på projekt som kan finansieras genom Investeringsfonden

- Investering i småskalig solelsvärmeproduktion av spetskaraktär, särskilt i demonstrations-sammanhang.
- Investering i småskalig vindelsproduktion av spetskaraktär, särskilt i demonstrations-sammanhang.
- Investering i övriga kraftslag av spetskaraktär, t ex vägkraft.

Andra åtgärder kan godkännas efter särskild prövning av Naturskyddsföreningen. Listan uppdateras regelbundet.



Naturskyddsföreningen, Box 4625, 11691 Stockholm.  
Tel 08-702 65 00. [info@naturskyddsforeningen.se](mailto:info@naturskyddsforeningen.se)

Naturskyddsföreningen är en ideell miljöorganisation med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker och myndigheter såväl nationellt som internationellt. Föreningen har ca 200 000 medlemmar och finns i lokalföreningar och länsförbund över hela landet.

Vi står bakom världens tuffaste miljömärkning  
**Bra Miljöval.**

[www.naturskyddsforeningen.se](http://www.naturskyddsforeningen.se)



Bra Miljöval

Kommunstyrelsen

## **Ramar och förutsättningar för upphandling av service av hissar och portar, solavskärmning och markiser samt rivningsarbeten**

### **Beslut**

1. Kommunstyrelsen beslutar att inleda upphandling av ramavtal för service av hissar och portar genom Stockholms Inköpscentral (STIC)
2. Kommunstyrelsen beslutar att inleda upphandling av ramavtal för solavskärmning och markiser genom Stockholms Inköpscentral (STIC)
3. Kommunstyrelsen beslutar att inleda upphandling av ramavtal för rivningsarbeten genom Stockholms Inköpscentral (STIC)

### **Sammanfattning**

Det saknas avtal inom områdena för service av hissar och portar, rivningsarbeten samt solavskärmning och markiser.

Tre separata upphandlingar behöver därför göras.

Upphandlingen genomförs av Stockholms Inköpscentral (STIC) med stöd av inköpsenheten och lokal enheten

### **Ärendet**

Det har tidigare identifierats områden där det saknas ramavtal och där det anses passa med att göra kommun gemensamma upphandlingar via Stockholms Inköpscentral (STIC).

Inom det tekniska området har följande områden identifierats och upphandling bör startas omgående:

1. Ramavtal för service av hissar och portar
2. Ramavtal för solavskärmning och markiser
3. Ramavtal för rivningsarbeten

Kommunen representeras i avtalsgruppen av inköpsenheten och lokal enheten som är med och utformar förfrågningsunderlaget tillsammans med andra deltagande kommuner och Stockholms Inköpscentral (STIC) som är sammankallande.



## Roller och ansvar

Namn	Befattning	Roll
Dag Björklund	Trafik- och fastighetsdirektör	Processägare
Erik Lundin	Lokalenheten	Enhetschef
Kenneth Lindrooth	Entreprenadupphandlare	Upphandling

## Marknadsanalys och inköpsstrategi

### Marknadsanalys

Marknadsanalys görs gemensamt av de medverkande kommunernas representanter i avtalsgruppen och med representanter i Stockholms Inköpscentral (STIC).

### Upphandlingsförfarande

I samtliga tre upphandlingar kommer förenklat förfarande enligt lagen om offentlig upphandling (LOU) användas.

Samtliga upphandlingar görs som en entreprenadupphandlingar.

### Tidsplan

Nyckeldatum, datumen är preliminära.

Avtal ska vara klart till 1 juni 2017.

Process	Delprocess	Tidsperiod	Klart
Behovsanalys		okt 2016- feb 2017	2017-02-28
Marknadsanalys		nov 2016- mars 2017	2017-03-10
Upphandling	Dokument	okt 2016 - mars 2017	2017-03-15
	Annonsering	21 dagars annonsering	2017-03-15
	Sista dag för frågor		2017-03-27
	Sista anbudsdag		2017-04-05
	Anbudsöppning		2017-04-06
	Utvärdering	43 dagars utvärdering	2017-05-05
	Tilldelning		2017-05-19
	Kontraktstilldelning	avtalsspärr 11 dagar	2017-05-30
Leveransprocess	Kontraktstecknande		2017-06-01
Uppföljningsprocess	Uppföljningsmöten	Möten 2 gånger årligen för samtliga avtal	

## Särskilda hänsynstaganden

Miljökrav speciellt anpassade till de olika upphandlingarna avseende både material och maskiner.

1. Miljökrav för service av hissar och portar



- Miljökrav på att giftfria hydrauliska oljer används vid service av hissar och portar.
2. Miljökrav för solavskärmning och markiser
    - Miljövänliga alternativ i materialval ska erbjudas som alternativ.
    - Genom att använda sig av markiser och persienner kan elförbrukningen minska, detta ska kunna mätas.
  3. Miljökrav för rivningsarbeten
    - Fordon ska hålla Miljöklass Euro 05 för lastbilar, och maskiner ska uppfylla miljökrav enligt ”EU steg 2”.
    - För både bilar o maskiner gäller att drivmedel skall vara miljöklassat enligt ”Miljöklass 1”.

## **Ekonомiska konsekvenser**

### **Avtalsperiod samtliga avtal**

Avtalsperiod 2017-06-01- 2019-05-31 med möjlighet till förlängning 1+1 år, dock som längst till och med 2021-05-31

### **Beräknat totalt värde på de olika kontrakten**

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Ramavtal för service av hissar och portar | 2 miljoner SEK   |
| 2. Ramavtal för solavskärmning och markiser  | 3 miljoner SEK   |
| 3. Ramavtal för rivningsarbeten              | 4,5 miljoner SEK |

## **Konsekvenser för barn**

Serviceavtalet för hissar är nödvändigt för att kommunens hissar i egna lokaler ska förbliffta i gott skick och vara godkända för användning. Tillgängligheten för alla är viktig. Barn och ungdomar nyttjar dessa hissar och är i viss mån beroende av att dessa fungerar. Ramavtalet för solavskärmning och markiser kan användas av många verksamheter där barn vistas exempelvis förskolor, skolor och utedaljer och är därmed viktigt för barnen som besöker dessa miljöer.

Erik Lundin  
Enhetschef Lokalenheten

Kenneth Lindrooth  
Entreprenaduppgångshandlare  
Inköpshuset

Kommunstyrelsen

## **Tunnelbana till Nacka; tilläggsavtal till huvud- och delprojektavtal och genomförandeavtal**

### **Förslag till beslut**

A

1. Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget tilläggsavtal till huvudavtal och delprojektavtal om utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse.
2. Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget genomförandeavtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort.

B

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige godkänner att kommunstyrelsen har ingått tilläggsavtal till huvudavtal och delprojektavtal om utbyggnad av tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse.
2. Kommunfullmäktige godkänner att kommunstyrelsen har ingått genomförandeavtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort.

### **Sammanfattning**

Tunnelbanans blå linje ska förlängas från Kungsträdgården till Nacka. För att arbetet med tunnelbanans utbyggnad ska kunna fortsätta behöver kommunen ingå två avtal; ett tilläggsavtal till tidigare ingångna huvud- och delprojektavtal samt ett genomförandeavtal.

Styrelsen för uppföljning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse har beslutat att ett tilläggsavtal ska ingås med anledning av åtgärds- och optimeringsarbetet som genomfördes under det första halvåret 2016. Tilläggsavtalet reglerar och tydliggör förändringar rörande genomförande- och finansieringsfrågor. Av tidigare avtal framgår att kostnadsökningar i projektet upp till ett kostnadstak på 15 % av investeringskostnaden ska bäras av parterna. Kostnadsökningar i projektet har medfört att en del av denna kostnadsreserv nu ska användas. Nacka kommuns kostnadsansvar för kostnadsökningarna är enligt föreslaget tilläggsavtal 41 miljoner kronor. Därmed bidrar Nacka med 891 miljoner kronor till



tunnelbanans utbyggnad. Tidpunkten för beräknad trafikstart ändras från cirka 2025 till cirka 2026. Kostnaderna och tidplanen ligger inom de ramar som följer av tidigare avtal.

Av tidigare avtal framgår även att ett genomförandeavtal ska ingås mellan parterna. Genomförandeavtalet syftar till att lägga fast principerna för utbyggnaden av tunnelbanan och de ändringar i omfattningen av utbyggnaden som följer av åtgärds- och optimeringsarbetet kring tidplan och ekonomi. I genomförandeavtalet läggs även fast att tunnelbanans permanenta marksanspråk ska upplatas med servitutrsätt.

## Ärendet

### Bakgrund

Förhandlingarna om utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, mynnade ut i att två avtal tecknades mellan de involverade parterna, ett huvudavtal och ett delprojektavtal (i fortsättningen kallade Huvudrespektive Delprojektavtalet). Nacka kommun tecknade avtalen den 14 januari 2014, vilka berör hur tunnelbanan ska byggas ut och hur utbyggnaden ska finansieras. För Nackas del innebär det att tunnelbanans blå linje förlängs till Nacka från Kungsträdgården med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka centrum. Avtalet godkändes av kommunfullmäktige den 3 februari 2014, § 28.

Ansvaret för planering, projektering och utbyggnad av tunnelbanan till Nacka har Stockholms läns landstings förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). Kommunens arbete med frågor som rör tunnelbanans utbyggnad bedrivs inom stadsbyggnadsprojektet Tunnelbana till Nacka 9222. Startpromemoria för stadsbyggnadsprojektet antogs av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 10 februari 2015, § 15.

Ett tidigt samråd för järnvägsplanen hölls i februari-mars 2015. Syftet med det tidiga samrådet var att informera om tunnelbanesträckningen enligt Delprojektavtalet och redovisa det dåvarande läget i utredningsarbetet. Kommunens yttrande till Stockholms läns landsting antogs av kommunstyrelsen den 2 mars 2015, § 69.

Delprojektavtalet fastställde inte stationsentréernas, arbetstunnlarnas och etableringsytornas placering. Kommunen behövde därför besluta om vilka alternativ som skulle utgöra kommunens planeringsinriktning. Ett inriktningsbeslut för den fortsatta planeringen av tunnelbanan till Nacka antogs av kommunstyrelsen den 15 juni 2015, § 175.

Under hösten 2015 hölls ett samråd om byggskedet. Syftet med samrådet var att få fram bra beslutsunderlag, informera om det pågående projektet och inhämta synpunkter genom att beskriva genomförandet och byggskedets konsekvenser. Kommunens yttrande till Stockholms läns landsting antogs av kommunstyrelsen den 9 november 2015, § 286.



Under det första halvåret 2016 genomförde FUT ett åtgärds- och optimeringsarbete efter att kostnadsuppskattningen i projektet bedömts vara högre än det avtalade kostnadsläget. Arbetet resulterade i en rapport som lades fram i juni 2016 till Styrelsen för uppföljning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse; Återrapportering av åtgärds- och optimeringsarbetet, nedan kallad för optimeringsrapporten (optimeringsrapporten återfinns här: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/uppfoljning-av-stockholmsforhandlingen/>). Bedömningen i optimeringsrapporten var att det skulle krävas allt för stora kvalitetssänkande åtgärder för att nå de ursprungliga ramarna i Stockholmsöverenskommelsen. Styrelsen för uppföljning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse beslutade den 16 juni 2016 att det fortsatta arbetet med tecknande av genomförandeavtal samt planering av delprojekten ska utgå från optimeringsrapporten. Den 25 augusti 2016 beslutade styrelsen att ett tilläggsavtal till Huvud- och Delprojektavtalet ska ingås med anledning av det genomförda åtgärds- och optimeringsarbetet.

### Tilläggsavtalet

Syftet med föreslaget tilläggsavtal till Huvud- och Delprojektavtalet avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling är att reglera och tydliggöra de förändringar som lagts fram i optimeringsrapporten. Utöver förändringarna som beskrivs i tilläggsavtalet gäller fortfarande det som tidigare avtalats. För Nackas del rör förändringarna finansiering och tidplanerna för genomförande.

Föreslaget tilläggsavtal innebär att tidplanen förändras genom att projektets milstolpar preciseras och att tidpunkten för beräknad trafikstart ändras från cirka 2025 till cirka 2026. Tiderna för bostadsbyggande ändras inte för Nackas del och tidpunkten för när Nacka kommun ska ha uppfört 13 500 bostäder inom tunnelbanans influensområde är fortsatt 2030.

Enligt Huvudavtalet bidrar Nacka med 850 miljoner kronor till tunnelbanans utbyggnad. I tabell 5 i bilaga 1 till Delprojektavtalet fastställs de olika parternas kostnadsansvar vid en eventuell fördyring. Kostnadsökningar i projektet upp till ett kostnadstak på 15 % av investeringskostnaden ska bäras av parterna. För Nacka kommun är kostnadsreserven totalt 97 miljoner kronor. Detta innebär att Nackas bidrag till tunnelbanan som mest kan bli 947 miljoner kronor enligt gällande avtal. Föreslaget tilläggsavtal innebär att 41 miljoner kronor av kostnadsreserven ska användas och att Nacka kommun därmed ska bidra med 891 miljoner kronor till tunnelbanans utbyggnad.

I tilläggsavtalet justeras tidpunkter för fakturering och förskottering justeras framåt i tiden, enligt föreslaget tilläggsavtal, för att anpassa betalplanen till de nya förutsättningarna. Dessutom läggs den utnyttjade delen av kostnadsreserven in i betalplanen. Totalsumman och tidpunkterna för återbetalning av förskotterade medel påverkas inte. Kostnadsreserven förändras på så vis att delsträckorna Kungsträdgården-Sofia och Sofia-Nacka slås ihop. Kostnadsreservens tak påverkas inte och är fortsatt 97 miljoner kronor. Betalplanen kan komma att förändras inför tecknande av entreprenadkontrakt.



## Genomförandeavtalet

Av Huvudavtalet framgår att ett genomförandeavtal ska tecknas. Syftet med föreslaget genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka och söderort är att lägga fast principerna för genomförandet av tunnelbanans utbyggnad från Kungsträdgården till Nacka och söderort genom att precisera förutsättningarna för genomförande, bland annat vad gäller detalj- och järnvägsplaner samt tillstånds- och markanspråksfrågor. Föreslaget genomförandeavtal bygger på och är underordnat det som tidigare avtalats. Genomförandeavtalet innebär dock vissa avsteg i förhållande till kommunstyrelsens inriktningsbeslut från juni 2015, bland annat vad gäller placeringen av blivande Järla station, till följd av dålig bergkvalitet.

Genomförandeavtalet innehåller en beskrivning av delprojektets omfattning som utgår från optimeringsrapporten och det beslut som Styrelsen för uppföljning av 2013 års Stockholmsöverenskommelse fattade i juni 2016. Omfattningsbeskrivningen innehåller tunnelbanans spårsträckning och de olika stationerna samt precisering av teknik, anläggningar ovan mark och arbets- och servicetunnlar som behövs för tunnelbanan.

För stationerna i Nacka utgår planeringen enligt föreslaget genomförandeavtal från följande ramar:

- Station Sickla: Stationen förläggs under Värmdövägen och får två uppgångar, en i den västra och en i den östra änden av plattformen. Den västra uppgången får en biljetthall och entré, vilka integreras i ett kommande stations- och kontorshus i anslutning till nya Tvärbanestationen Sickla. Den östra uppgången får en biljetthall belägen under Värmdövägen, med två entréer, en norr och en söder om Värmdövägen. Den södra entrén placeras i det så kallade ”Galleriahuset” inom Sickla köpkvarter.
- Station Järla: Stationen förläggs norr om Värmdövägen. Biljetthall och entréer förläggs ovan mark vid den östra änden av plattformen.
- Station Nacka Centrum: Stationen placeras under Värmdöleden (väg 222). Den västra uppgången får en biljetthall placerad i närheten av kommande bussterminal och Nacka Forum och får även en entré i den planerade stadsparken. Den östra uppgången med tillhörande biljetthall under mark placeras norr om Värmdöleden och får entré ovan mark samt en koppling till de framtida motorvägshållplatserna.

Den slutliga utformningen av tunnelbanas anläggning preciseras och fastställs i järnvägsplanen.

Föreslaget genomförandeavtal preciserar vad som gäller vid tunnelbanans tillfälliga och permanenta markanspråk på kommunal mark. Det tillfälliga marksanspråket omfattar arbetsområden, etableringsytor, mark för tillfällig vistelse och markundersökningar. Det permanenta markspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappor, biljetthallar, ventilationsschakt, arbets- och servicetunnlar m.m. samt skyddszoner. Det permanenta markspråket för tunnelbanan ska enligt



genomförandeavtalet upplåtas med servitutsrätt. Servitutens huvudsakliga innehörd beskrivs i genomförandeavtalet. Markanspråken kommer att preciseras i järnvägs- och detaljplan.

## **Andra avtal**

Genomförandeavtalet är av övergripande karaktär. Det kommer därmed att behövas ytterligare och mer specifika avtal mellan parterna och med andra parter för tunnelbanans utbyggnad.

Genomförandeavtalet är en förutsättning för att principöverenskommelsen för bytespunkt Nacka centrum ska kunna ingås med berörda parter.

## **Ekonomiska konsekvenser**

### **Tilläggsavtalet**

Tilläggsavtalet innebär att 41 miljoner kronor av en kostnadsreserv på 97 miljoner kronor används. Kostnaderna för tunnelbanans utbyggnad till Nacka ligger fortfarande inom det som tidigare avtalats. Justeringar av tidpunkterna för fakturering och återbetalning av förskotterade medel innebär ingen påverkan på totalekonomin.

### **Genomförandeavtalet**

Genomförandeavtalet medför inga ytterligare kostnader för kommunen.

### **Konsekvenser för barn**

Förslaget till beslut realiseras kommunens ambition att få tunnelbana utbyggd till Nacka kommun. Utökad kollektivtrafik och alternativa färdsätt bedöms förenkla liv och rörelse för kommunens medborgare, däribland barnen.

### **Bilagor**

- Bilaga 1. Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse
- Bilaga 2. Genomförandeavtal för tunnelbana till Nacka och söderort

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Frida Foley  
Projektledare  
Enheten för strategisk stadsutveckling

2016-11-22

## Tilläggsavtal till Huvudavtal och Delprojektavtal avseende utbyggd tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsöverenskommelse

### Parter

1. Staten, genom Stockholmsförhandlingen
2. Stockholms läns landsting
3. Stockholms stad
4. Solna stad
5. Järfälla kommun
6. Nacka kommun

Staten, genom Stockholmsförhandlingen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Järfälla kommun och Nacka kommun benämns i det följande enskilt för "Part" och gemensamt för "Parterna". Stockholms läns landsting benämns nedan enskilt för "Landstinget". Staten, genom Stockholmsförhandlingen, benämns nedan enskilt för "Staten".

### 1. Inledning

Parterna har genom Huvudavtal och Delprojektavtal, daterat 2014-01-07, om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling, ingått avtal om finansiering, medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län genom beslut i respektive parts besluttande organ.

Under första halvåret 2016 gjordes en översyn av anläggningen med syfte att hitta åtgärder och optimera utformningen för att fortsatt ligga inom den ekonomiska ramen för Stockholmsförhandlingen. Arbetet utmynnade i rapporten Återrapporтерing av åtgärds- och optimeringsarbetet, som Parterna genom Styrelsen för 2013 års Stockholmsförhandling godkände i juni 2016 för att vidare inarbetas i genomförandeavtal samt ett tilläggsavtal för politisk beredning och beslut. Jämfört med den inledande projekteringen av tunnelbanan medförde åtgärds- och optimeringsarbetet förändringar avseende utbyggnadens omfattning, bland annat ändrad lokalisering av vissa stationslägen och i vissa fall borttagande av uppgångar och entréer. Åtgärderna finns beskrivna i genomförandeavtal för respektive delprojekt.

Jämfört med Huvudavtalet och Delprojektavtalet innebär åtgärds- och optimeringsarbetet förändringar i följande avseenden:

- Tidplan för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden
- Tidpunkt för fullgörande av Järfälla kommuns bostadsåtagande
- Betalningsplan där en del av kostnadstaket på 2 925 miljoner kronor för Parternas finansiering tas i anspråk.

Syftet med detta Tilläggsavtal är att reglera och tydliggöra dessa förändringar. Utöver de uttryckliga förändringar som beskrivs i detta Tilläggsavtal gäller Huvudavtalet och Delprojektavtalet med oförändrade villkor. Tabellförändringar i relation till delprojektavtalet enligt nedanstående sammanställning.

Tilläggsavtal	Ersätter tabell i Delprojektavtal
Tabell Årlig investeringskostnad, Bilaga 1	Tabell 2 Årliga investeringskostnader, Bilaga 1
Tabell Finansiering av infrastruktur, Bilaga 2	Tabell 1, Bilaga 1
Tabell Betalningsplan, Bilaga 3	Tabell 3 och Tabell 4, Bilaga 1 samt Tabell 1, Bilaga 2
Tabell Kostnadsansvar, Bilaga 4	Tabell 5, Bilaga 1
Tabell Bostadstillskott och återbetalning, Bilaga 5	Tabell 2, Bilaga 2
Översiktliga tidplaner per delprojekt, Bilaga 6	Alla tabeller i Bilaga 3

## 2. Tidplan för genomförande

Parterna är överens om en justerad tidplan för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden för samtliga Delprojekt (Tunnelbana till Nacka och söderort, Tunnelbana till Arenastaden, Tunnelbana till Barkarby). De justerade tidplanerna för respektive Delprojekt framgår i de översiktliga tidplanerna, bilaga 6. Bilaga 6 ersätter samtliga tider, gällande genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan, angivna i Huvudavtalet och Delprojektavtalet.

De översiktliga tidplanerna redovisar en möjlig trafikstart cirka 2026 för Tunnelbana till Nacka och söderort, cirka 2024 för Tunnelbana till Arenastaden och Tunnelbana till Barkarby. Tiderna anges exklusive eventuella överklaganden.

## 3. Tider för bostadsbyggande

Tidplanerna för Stockholms stads, Nacka kommun och Solna stads fullgörande av bostadsåtaganden enligt Delprojektavtalet, ligger fast.

Parterna är överens om en ny tidplan för Järfälla kommuns fullgörande av bostadsåtagandet. Järfälla kommun ska själv, eller genom annan markägare/bostadsexploater, uppföra cirka 14 000 bostäder i tunnelbanans influensområde fram till senast år 2032, med en genomsnittlig takt om cirka 735 bostäder per år.

## 4. Årliga investeringskostnader

De årliga investeringskostnaderna framgår av tabell i bilaga 1.

## 5. Finansiering

### 5.1 Finansiering

Parterna ska gemensamt bidra till finansieringen av utbyggnaden av tunnelbanan medan enbart Landstinget finansierar inköp av fordon och utbyggnad av depåer och depåanslutningar. Totalt för hela Projektet anges Parternas finansiering av Projektet enligt nedanstående fördelning (varvid noteras att Landstingets finansiering nedan inkluderar 6 200 miljoner kronor för fordon och depåer). Tabellen ersätter tabell i Huvudavtalet under punkt 7.1.

Part	Belopp (miljoner kronor)	Procent (avrundat)
Staten	14 270	53,1%
Stockholms läns landsting	7 157	26,6%
Stockholms stad	3 050	11,4%
Nacka kommun	891	3,3%
Solna stad	607	2,3%
Järfälla kommun	886	3,3%
<b>Totalt</b>	<b>26 860</b>	<b>100,0%</b>

Finansieringen innebär att ytterligare 1 160 miljoner kronor tas i anspråk jämfört med investeringskostnaden 19 500 miljoner kronor i Huvudavtalet och Delprojektavtalet. Upp till kostnadstaket på 2 925 miljoner kronor kvarstår således 1 765 miljoner kronor.

Parternas åtagande gällande finansiering och betalning regleras närmare i bilagor till detta Tilläggssavtal. Detta medför att tabellerna som är häftförliga till punkt 7.2 i Huvudavtalet utgår.

### 5.2 Betalningsplan

Parterna är överens om en ny betalningsplan, som är anpassad efter den nya tidplanen för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden, bilaga 3. Tabellen redovisar Parternas årliga bidrag till utbyggnaden av tunnelbanan samt förskotteringen.

### 5.3 Justering av betalningsplan

Med utgångspunkt i Delprojektens framdrift är Partena överens om att en årlig justering av betalningsplanen ska genomföras vid behov i relation till de översiktliga tidplanerna i bilaga 6. Detta innebär att de årliga inbetalningsbeloppen vid behov justeras inom ramen för beslutad betalningsplan.

En eventuell justering av betalningsplanen för nästkommande år ska beslutas av Styrelsen senast den 30 september respektive år. Om genomförandet av utbyggnaden av tunnelbanan förskjuts med mer än två år jämfört med tidplan enligt bilaga 6 eller att totalbelopp i betalningsplanen behöver revideras jämfört med beslutad betalningsplan, alternativt att årligt belopp väsentligt utökas jämfört med beslutad betalningsplan i bilaga 3 ska reviderad betalningsplan hemställas till respektive parts beslutande organ för beslut.

Parterna är överens om att Styrelsen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse ges mandat att ändra betalningsplanen i enlighet med ovan.

#### **5.4 Risk och fördyringar**

För att ta höjd för kostnadsökningar definierades i Delprojektavtalet ett kostnadstak för parterna på 2 925 miljoner kronor. Ramen för 2013 års Stockholmsöverenskommelse inklusive kostnadstaket är oförändrad jämfört med Huvudavtalet och Delprojektavtalet och uppgår till 22 425 miljoner kronor i 2013 års prisnivå, januari. Även kostnadstakets fördelning i kostnadsansvar mellan parterna är oförändrat. Parterna är överens om att kostnadstaket för delsträcka Kungsträdgården-Sofia samt Sofia-Nacka släs ihop som ett tillägg till Huvudavtalets punkt 8.1. Det utökade kostnadsansvaret redovisas i bilaga 4.

#### **5.5 Bostadstillskott och återbetalning**

Tidpunkterna och antalet bostäder för kommunernas bostadsåtagande framgår av tabell i bilaga 5. Tiderna är i enlighet med avsnitt 3 ovan. Antalet bostäder är oförändrat jämfört med Huvudavtalet och Delprojektavtalet.

Tidpunkterna för återbetalningen av den i betalningsplanen beskrivna förskotteringen från Järfälla kommun senareläggs, medan tidpunkterna för återbetalning av gjorda förskotteringar ligger fast för Stockholm, Nacka och Solna. Tidplanerna för återbetalning framgår av tabell i bilaga 5.

### **6. Villkor för Tilläggsavtalets giltighet**

Detta Tilläggsavtal gäller under följande förutsättningar:

dels att Stockholms kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Nackas kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Solnas kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Järfällas kommunfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Stockholms landstingsfullmäktige senast den 30 juni 2017 godkänner detta Tilläggsavtal genom ett beslut som vinner laga kraft,

dels att Staten undertecknar detta Tilläggsavtal samt att regeringen godkänner Tilläggsavtalet.

---

-----  
Detta Avtal är upprättat i sex likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Stockholm

2013 års Stockholmsförhandling

Stockholms stad

Stockholms läns landsting

Nacka kommun

Solna stad

Järfälla kommun

### **Bilagor**

Bilaga 1. Årliga investeringskostnader

Bilaga 2. Finansiering av infrastruktur

Bilaga 3. Betalningsplan

Bilaga 4. Kostnadsansvar

Bilaga 5. Bostadstillskott och återbetalning

Bilaga 6. Översiktliga tidplaner per projekt

## Bilaga 1. Årliga investeringskostnader

Tabell: Årliga investeringskostnader

Miljoner kronor

	Utfall 2014	Utfall 2015	Prognos 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totalt
Nacka och söderort	67	242	405	611	879	1 369	1 610	1 767	1 819	1 813	1 700	736	181	13 200
Arenastaden	56	266	193	185	209	637	817	780	539	422	45	2		4 150
Barkarby	20	135	110	176	358	571	837	785	182	90	46			3 310
<b>Totalt</b>	<b>144</b>	<b>644</b>	<b>707</b>	<b>972</b>	<b>1 446</b>	<b>2 577</b>	<b>3 263</b>	<b>3 332</b>	<b>2 540</b>	<b>2 325</b>	<b>1 791</b>	<b>739</b>	<b>181</b>	<b>20 660 *</b>

Totalsumman 20 660 miljoner kronor baseras på prisnivå januari 2016. Totalsumman exklusive KPI-ökning motsvarar 20 581 miljoner kronor. Notera att Landstinget utöver finansieringen ovan ansvarar för att anskaffa fordon och depärer till en kostnad om 6 200 miljoner kronor (angivet i 2013 års prisnivå, januari).

## Bilaga 2. Finansiering av infrastruktur

Tabell: Finansiering av infrastruktur per Part\*

Miljoner kronor

Partfinansiering	Nacka och söderort	Arena- staden	Barkarby	Totalt
<b>Staten</b>	<b>9 435</b>	<b>2 675</b>	<b>2 159</b>	<b>14 270</b>
varav medfinansiering	3 000	125	700	3 825
varav trängselskatter	6 050	1 700	1 250	9 000
varav länsstyrelsen		825		825
varav kostnadstak	385	25	209	618
<b>Stockholms läns landsting</b>	<b>429</b>	<b>264</b>	<b>265</b>	<b>958</b>
varav medfinansiering	250	250	150	650
varav kostnadstak	179	14	115	309
<b>Stockholms stad</b>	<b>2 445</b>	<b>604</b>		<b>3 050</b>
varav medfinansiering	2 350	600		2 950
varav kostnadstak	95	4		100
<b>Nacka kommun</b>	<b>891</b>			<b>891</b>
varav medfinansiering	850			850
varav kostnadstak	41			41
<b>Solna stad</b>		<b>607</b>		<b>607</b>
varav medfinansiering		600		600
varav kostnadstak		7		7
<b>Järfälla kommun</b>			<b>886</b>	<b>886</b>
varav medfinansiering			800	800
varav kostnadstak			86	86
<b>Totalt</b>	<b>13 200</b>	<b>4 150</b>	<b>3 310</b>	<b>20 660</b>

\* Totalsumman 20 660 miljoner kronor baseras på prisnivå januari 2016. Totalsumman exklusive KPI-ökning motsvarar 20 581 miljoner kronor. Notera att Landstinget utöver finansieringen ovan ansvarar för att anskaffa fordon och depärer till en kostnad om 6 200 miljoner kronor (angivet i 2013 års prisnivå, januari). Beroende på decimalavrundningar i tabellen stämmer inte alla summeringar exakt.

## Bilaga 3. Betalningsplan

**Tabell: Betalningsplan\***  
Miljoner kronor

	Fakturerat 2014	Fakturerat 2015	Fakturerat 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totalt
Statlig medfinansiering		133	21	50	0	88	268	655	932	1 377	626			4 150
Statlig medfinansiering (Intäkter för trängselskatt)			280	392	628	656	919	736	375	343	608	285	70	5 294
<b>Statlig medfinansiering</b>	<b>0</b>	<b>133</b>	<b>300</b>	<b>443</b>	<b>628</b>	<b>744</b>	<b>1 187</b>	<b>1 392</b>	<b>1 307</b>	<b>1 720</b>	<b>1 234</b>	<b>285</b>	<b>70</b>	<b>9 444</b>
Stockholms läns landsting	158	163	19	19	71	72	95	65	40	78	79	81	20	959
Förskottering landstinget för länsstyrelsen	28	38	46	96	139	139	121	80	78	59				825
Förskottering landstinget för staten					950	1 050								2 000
<b>Stockholms läns landsting</b>	<b>186</b>	<b>201</b>	<b>64</b>	<b>115</b>	<b>210</b>	<b>1 161</b>	<b>1 266</b>	<b>145</b>	<b>118</b>	<b>137</b>	<b>79</b>	<b>81</b>	<b>20</b>	<b>3 784</b>
Stockholms stad	257	354	120	51	219	242	319	261	164	321	328	333	82	3 050
Förskottering Stockholms stad								553	448					1 001
<b>Stockholms stad</b>	<b>257</b>	<b>354</b>	<b>120</b>	<b>51</b>	<b>219</b>	<b>242</b>	<b>319</b>	<b>814</b>	<b>612</b>	<b>321</b>	<b>328</b>	<b>333</b>	<b>82</b>	<b>4 051</b>
Nacka Kommun			20	18	68	98	143	122	75	147	150	40	10	891
Förskottering Nacka kommun								200	133					333
<b>Nacka Kommun</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>68</b>	<b>98</b>	<b>143</b>	<b>322</b>	<b>208</b>	<b>147</b>	<b>150</b>	<b>40</b>	<b>10</b>	<b>1 224</b>
Solna stad			20	62	148	158	119	73	28					607
Förskottering Solna stad								200	133					333
<b>Solna stad</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>62</b>	<b>148</b>	<b>158</b>	<b>119</b>	<b>273</b>	<b>161</b>					940
Järfälla kommun			40	84	172	174	229	187						886
Förskottering Järfälla kommun								200	133					333
<b>Järfälla kommun</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>84</b>	<b>172</b>	<b>174</b>	<b>229</b>	<b>387</b>	<b>133</b>					1 219
<b>Totalt</b>	<b>442</b>	<b>688</b>	<b>564</b>	<b>772</b>	<b>1 446</b>	<b>2 577</b>	<b>3 263</b>	<b>3 332</b>	<b>2 540</b>	<b>2 325</b>	<b>1 791</b>	<b>739</b>	<b>181</b>	<b>20 660</b>

\* Totalsumman 20 660 miljoner kronor baseras på prisnivå januari 2016. Totalsumman exklusive KPI-ökning motsvarar 20 581 miljoner kronor. Beroende på decimalavrundningar i tabellen stämmer inte alla summeringar exakt.

## Bilaga 4. Kostnadsansvar

Tabell: Kostnadsansvar\*\*

Miljoner kronor

Kostnadsansvar enligt Stockholmsförhandlingen	Kungs-trädgården-Sofia/Sofia-Nacka*	Sofia-Gullmars-plan	Odenplan-Hagastaden	Hagastaden-Arenastaden	Barkarby	Totalt
Staten	717	313	155	147	222	1 554
Stockholms läns landsting	334	146	92	85	122	779
Stockholms stad	157	111	68			336
Nacka kommun	97					97
Solna stad			68			68
Järfälla kommun				91		91
<b>Totalt</b>	<b>1 305</b>	<b>570</b>	<b>315</b>	<b>300</b>	<b>435</b>	<b>2 925</b>

\* Delsträckorna har slagits ihop

\*\* Beloppen avser 2013 års prisnivå, januari.

## Bilaga 5. Bostadstillskott och återbetalning

Tabell: Bostadstillskott och återbetalning\*\*\*

Miljoner kronor

	2023	2024	2025	2026	2027	2030	2031	2032	Totalt per part	Åtagande 2025	Åtagande 2026	Åtagande 2027	Totalt åtagande 2030	Totalt åtagande 2031	Totalt åtagande 2032
<b>Återbetalning till kommun</b>															
Stockholms stad			500,5		500,5				1 001	Bostadstillskott* (lägenheter)	Bostadstillskott* (lägenheter)	Bostadstillskott* (lägenheter)	Bostadstillskott* (lägenheter)	Bostadstillskott* (lägenheter)	Bostadstillskott* (lägenheter)
Nacka kommun			166,5		166,5				333	32 400	8 200		45 900	13 500	
Solna stad			166,5		166,5				333	3 200			4 500		
Järfälla kommun				166,5		166,5			333			9 900**			14 000**
<b>Återbetalning till landsting</b>															
Stockholms läns landsting (Länsplan)	245	280	300						825		Trafikstart (år) Barkarby: 2024				
Stockholms läns landsting				1 000		1 000			2 000	Arenastaden: 2024 Nacka och söderort: 2026					
<b>Summa</b>	<b>245</b>	<b>280</b>	<b>1 133,5</b>	<b>1 000</b>	<b>166,5</b>	<b>833,5</b>	<b>1 000</b>	<b>166,5</b>	<b>4 825</b>						

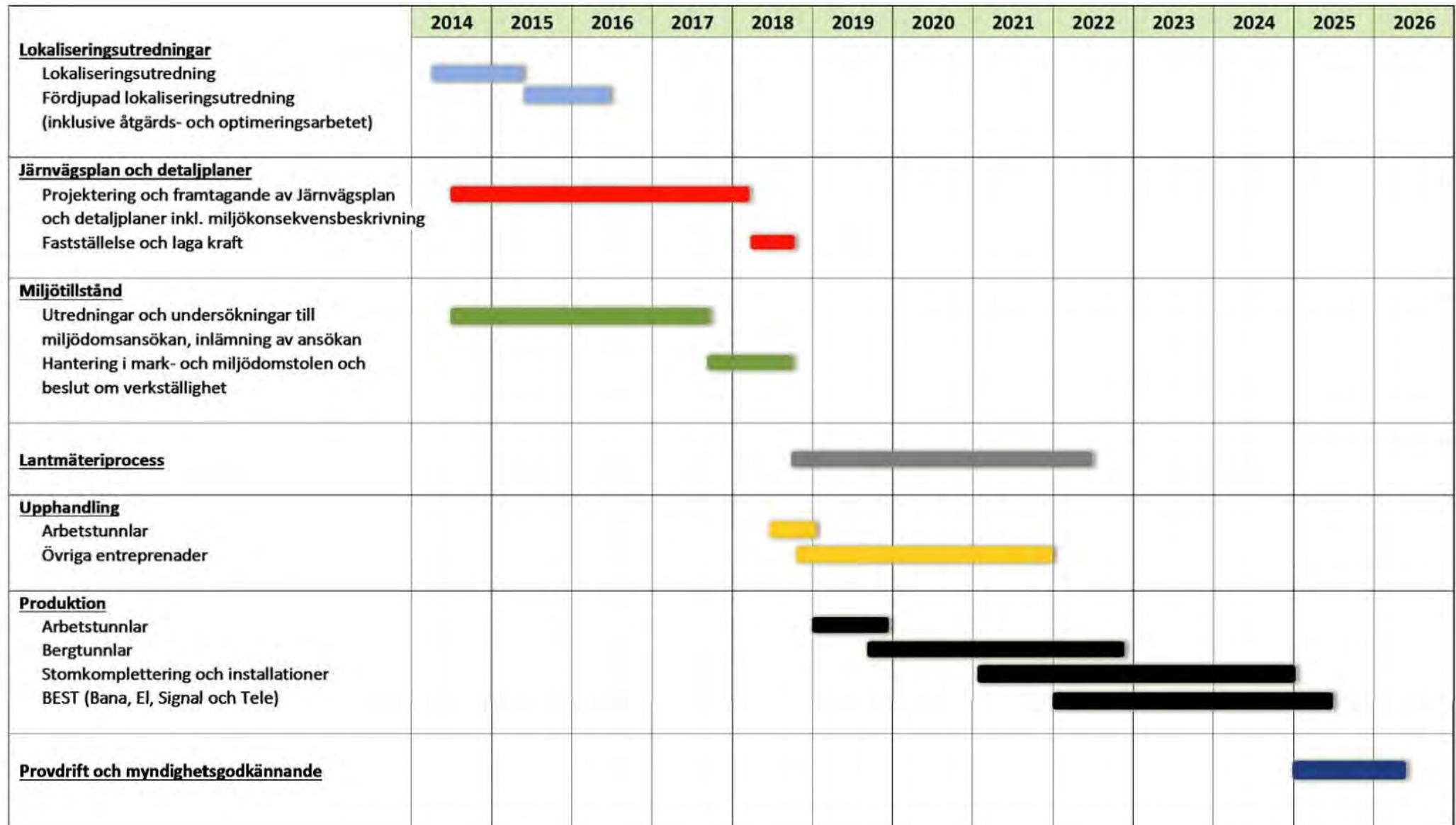
\* Bostadstillskott räknas som färdigställda bostäder, från 2014-01-01 till utgången av angivet år i tabellen, vars detaljplaner antas från och med 2014-01-01.

\*\* Förutsätter fastighetsöverlåtelse i enlighet med punkt 3.3. i Delprojektavtal för tunnelbana till Järfälla/Barkarby.

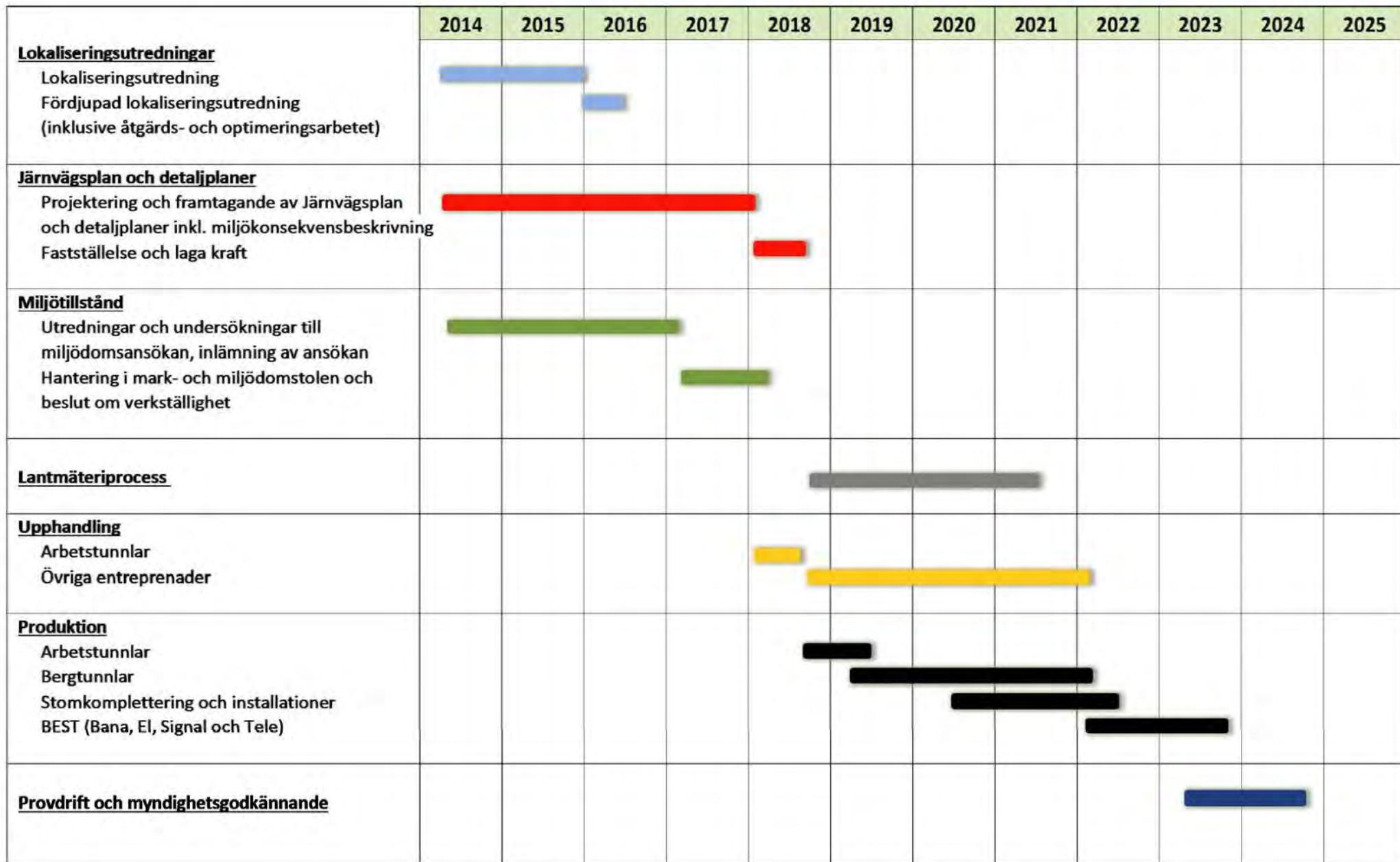
\*\*\* Beloppen avser 2013 års prisnivå, januari.

Om berörd Parts åtagande ej kunnat genomföras enligt Avtalet vid respektive angiven tidpunkt för återbetalning av förskotterade medel ska Statens betalning ske så snart respektive berörd Parts åtagande uppfyllts. Förskotterade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd Part senast 2035 för Stockholm, Nacka och Solna samt 2037 för Järfälla.

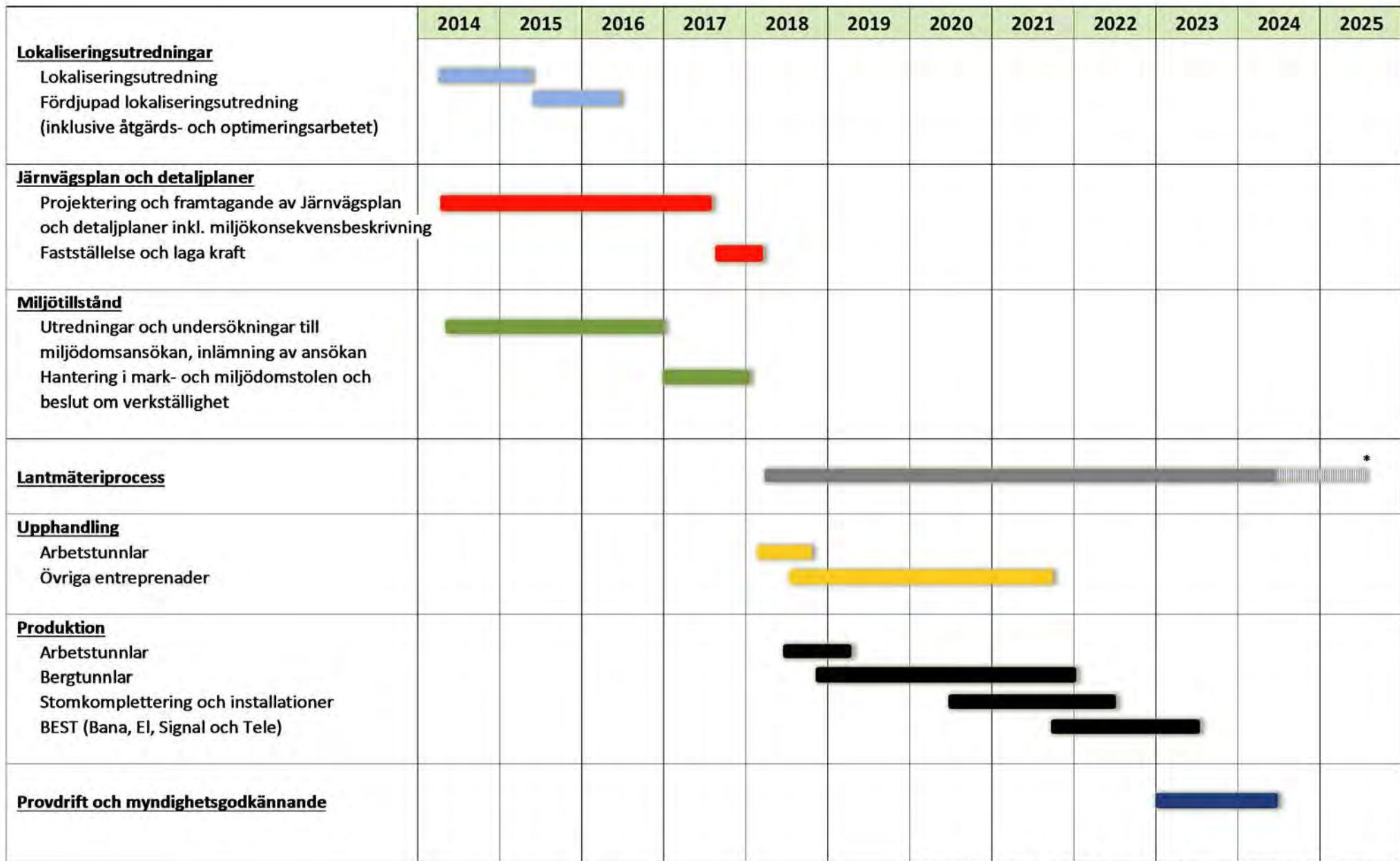
## Bilaga 6 Översiktliga tidplaner per Delprojekt

**Översiktlig tidplan Nacka och söderort**

## Översiktlig tidplan Tunnelbana till Arenastaden



## Översiktlig tidplan Tunnelbana till Barkarby



\* Fastställande av servitutsavgränsning kan komma att ske efter trafikstart.

# **Genomförandeavtal**

för tunnelbana till Nacka och söderort

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>2</b>
1.1	Bakgrund .....	2
1.2	Samverkan .....	2
1.3	Kommande avtal mellan Parterna .....	2
1.4	Kommande avtal med andra parter .....	2
<b>2</b>	<b>OMFATTNING .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>TIDPLAN OCH EKONOMI .....</b>	<b>4</b>
3.1	Tidplan.....	4
3.2	Ekonomi.....	4
<b>4</b>	<b>FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE .....</b>	<b>5</b>
4.1	Planer och tillstånd.....	5
4.1.1	Järnvägsplan .....	5
4.1.2	Detaljplaner .....	5
4.1.3	Miljötillstånd .....	5
4.1.4	Marklov, bygglov etc.....	5
4.1.5	Övriga tillstånd och anmälningar .....	5
4.2	Principer för markanspråk m.m.....	6
4.2.1	Tillfälligt markanspråk.....	6
4.2.2	Permanent markanspråk.....	6
4.2.3	Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m.....	7
4.2.4	Masshantering.....	8
4.2.5	Träd och vegetation.....	8
4.2.6	Återställande .....	8
4.3	Övriga förutsättningar för genomförandet .....	8
4.3.1	Samordning mellan Parterna .....	8
4.3.2	Samordning med andra intressenter .....	8
4.3.3	Ersättningstrafik.....	8
4.3.4	Ledningar.....	9
4.3.5	Boende och verksamheter .....	9
4.3.6	Granskning och dokumentation .....	9
4.3.7	Kommunikation.....	9
<b>5</b>	<b>VILLKOR .....</b>	<b>10</b>
5.1	Avtalets giltighet .....	10
5.2	Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet.....	10

Stockholms stad och Nacka kommun, nedan gemensamt kallade "**Kommunerna**", och Stockholms läns landsting, nedan kallad "**SLL**", gemensamt nedan kallade "**Parterna**", har under villkor som anges i avsnitt 5 nedan träffat följande genomförandeavtal ("**Avtalet**") för utbyggnad av tunnelbana till Nacka och söderort.

## **1 INLEDNING**

### **1.1 Bakgrund**

Parterna har träffat avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling ("**Huvudavtalet**"). Enligt det avtalet och till avtalet hörande delprojektavtal ("**Delprojektavtal**") ska genomförandeavtal upprättas mellan landstinget och berörda kommuner inom respektive delprojekt.

Detta Avtal reglerar mellan Parterna genomförandet av utbyggnaden av tunnelbana till Nacka och söderort ("**Delprojektet**"). Avtalet bygger på, och är underordnat, Huvudavtalet och Delprojektavtalet. De regleringar som återfinns i de avtalen gäller således alltjämt, såvida inte annat uttryckligen har överenskommits mellan Parterna i detta Avtal.

### **1.2 Samverkan**

För att nå Stockholmsöverenskommelsens mål om en snabb utbyggnad av tunnelbananetet och ett kraftigt ökat bostadsbyggande krävs en fortsatt nära samverkan mellan Parterna i planerings- och utbyggnadsfasen. Samordningen är en förutsättning för att klara målen och leder till att bostäder i stationsnära lägen kan stå på plats i samband med att tunnelbanan tas i trafik vilket gynnar hållbara resmönster från start. Parterna är överens om att samverka och stödja varandra i genomförandet av projektet för att nå målen med utbyggnad av tunnelbana och ökat bostadsbyggande i enlighet med den tidplan som är satt. Detta kan ske t.ex. genom att i samförstånd hitta lösningar som möjliggör ett samutnyttjande av tunnelbanans skyddszon. För att inte försena Parternas åtaganden avseende bostadsbyggande och utbyggnad av tunnelbanan åtar sig Parterna att skyndsamt hantera frågor om skyddszonens nyttjande. Skyddszonens utbredning ska inte vara större än vad som krävs för att säkerställa den trafikala driften av tunnelbanan.

Parterna är överens om att informations-, erfarenhets- och kompetensutbyte är av central betydelse för att nå framgång. Parterna åtar sig i förhållande till varandra att lojalt och i god anda samverka för att infria Parternas avsikt vid ingående av detta Avtal.

### **1.3 Kommande avtal mellan Parterna**

Detta avtal reglerar principer och är av övergripande karaktär. Parterna konstaterar att ytterligare och mer specifika avtal kommer att behöva träffas för tunnelbanans utbyggnad, såsom avtal avseende permanenta och tillfälliga markupplåtelser.

### **1.4 Kommande avtal med andra parter**

Separata avtal som behövs för genomförandet av Delprojektet kommer att tecknas med exempelvis fastighetsägare och ledningsägare. Separata avtal kan även behöva tecknas med huvudmän för andra närliggande projekt. SLL ansvarar som utgångspunkt för att sådana avtal kommer till stånd, dock ska Parterna vara varandra behjälpliga.

## **2 OMFATTNING**

Omfattningen av Delprojektet utgår i huvudsak från de förslag till åtgärder och optimeringar som redovisas i rapporten Återrapporering av åtgärds- och optimeringsarbetet, juni 2016, och som innebär i stort bl.a.

- **Linjen:** Den nya spårsträckningen för tunnelbanan omfattar 11,6 km spårtunnel varav 2,3 km är dubbelspårstunnel. Spårsträckningen kommer att gå från befintlig tunnelbanestation vid Kungsträdgården via ny station vid Sofia på Södermalm till ny slutstation vid Nacka centrum. Spårsträckningen omfattar även en gren från ny station vid Sofia via befintlig tunnelbanestation Gullmarsplan till befintlig tunnelbana vid Sockenplan, varpå den befintliga gröna Hagsätralinen blir en del av den blå linjen.
- **Station Sofia:** Stationen är belägen under Stigbergsparken och får en uppgång med en biljetthall belägen under mark i Stigbergsparken. Biljetthallen får två entréer placerade i parken.
- **Station Hammarby kanal:** Stationen byggs under Hammarby kanal och får två uppgångar, en norr respektive en söder om kanalen. Den norra biljetthallen med tillhörande entré placeras i den befintliga byggnaden på fastigheten Hamnvakten 7. Den södra biljetthallen placeras under mark och dess entré i en ny byggnad belägen i Lumaparken i anslutning till tvärbanan.
- **Station Sickla:** Stationen förläggs under Värmdövägen och får två uppgångar, en i den västra respektive en i den östra änden av plattformen. Den västra uppgången får en biljetthall och entré, vilka integreras i ett kommande stations- och kontorshus i anslutning till nya Tvärbanestationen Sickla. Den östra uppgången får en biljetthall belägen under Värmdövägen, med två entréer, norr respektive söder om Värmdövägen. Den södra entrén placeras i det så kallade "Galleriahuset" inom Sickla köpkvarter. Stationen blir en viktig trafikknutpunkt med Tunnelbana, Tvärbanan, Saltsjöbana samt Värmdövägens och Sickla Industrivägs bilar och bussar.
- **Station Järla:** Stationen förläggs norr om Värmdövägen. Biljetthall och entréer förläggs ovan mark vid den östra änden av plattformen.
- **Station Nacka Centrum:** Stationen placeras under Värmdöleden (väg 222) . Den västra uppgången får en biljetthall placerad i närheten av kommande bussterminal och Nacka Forum och får även en entré i den planerade stadsparken. Den östra uppgången med tillhörande biljetthall under mark placeras norr om Värmdöleden och får entré ovan mark samt en koppling till de framtida motorvägshållplatserna.
- **Station Gullmarsplan:** En ny plattform skapas under dagens station och kopplas samman med befintlig station Gullmarsplans biljetthall i söder. En ny uppgång med tillhörande biljetthall och stationsentré byggs i norr till kvarteret Mårtensdal och entrébyggnaden integreras i kommande bebyggelse. Den norra uppgången förutsätter en överenskommelse med den blivande fastighetsägaren. Stationen blir en bytespunkt mellan Grön och Blå linje, Tvärbanan och bussar.
- **Ny Station i Slakthusområdet:** Dagens befintliga stationer Globen och Enskede gård ersätts av en ny station i den centrala delen av slakthusområdet. Stationen får två uppgångar varav den norra får en biljetthall under mark vid kanten av det kommande "Norra entrétorget" med en entré. Den södra uppgången får en biljetthall under den kommande "Centrala parken" och med två entréer.
- **Teknik:** Tunnelbanan byggs med enkel- respektive dubbelspårstunnlar i berg med intilliggande servicetunnel med tillhörande infartsvägar samt teknikutrymmen. Uppställningsspår efter Nacka centrum utformas så att de ej omöjliggör en förlängning till Orminge.

- **Ovanmarksanläggningar:** Nya anläggningar ovan jord för ventilation, brandgas, tryckutjämning och utrymning kommer bli placeras i anslutning till tunnelbaneanläggningen. Vid uppställningsspåren efter slutstationen Nacka C skapas en separat koppling till markytan, vilken mynnar i en ny servicebyggnad.
- **Arbets- och servicetunnlar:** Till anläggningen planeras sju arbetstunnlar varav tre permanentas till service- och räddningstunnlar efter färdigställande. Vid Sockenplan planeras en servicetunnel vilken kommer att utgöra accessväg under såväl byggtid som i permanent skede. Övriga arbetstunnlar kvarlämnas och kan komma att innehålla tekniska installationer.

Ändringar av betydelse ska i så stor utsträckning som möjligt beslutas i delprojektstyrelsen, i annat fall i styrelsen för Stockholmsöverenskommelsen.

Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov. Det innebär bl.a. att stationerna ska utformas enligt mål om "attraktiva resor" i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Stationerna ska utformas så att resenären lätt ska känna igen sig genom en tydlig orienterbarhet. Flödena ska vara självklara och bekanta och miljön präglas av överblickbarhet som skapar känsla av trygghet. Schakt för ventilation, tryckutjämning etc. utgör en del av den helhet som utgör tunnelbaneanläggningen och dessa ska ha en utformning och en lokalisering som integrerar väl med omgivningen.

Möjligheten till omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan (t.ex. bussterminaler och busshållplatser) är en viktig förutsättning för den utbyggda tunnelbanans helhetsfunktion. Det åligger SLL att internt samordna utbyggnaden av omstigningspunkter.

### 3 TIDPLAN OCH EKONOMI

#### 3.1 Tidplan

Parterna har enats om en tidplan med milstolpar gällande järnvägsplan, miljötillstånd, upphandling och byggstart enligt följande (exklusive tid för eventuella överklaganden).

Miljödom	
lagakraftvunnen	Q3-Q4 2018
Järnvägsplan lagakraftvunnen	Q3-Q4 2018
Start upphandling arbetstunnlar	Q3-Q4 2018
Byggstart första arbetstunneln	Q4 2018-Q1 2019
Byggtid	7-8 år

#### 3.2 Ekonomi

Parterna har i ett särskilt tilläggsavtal till Huvudavtalet närmare reglerat ekonomiska frågor, inklusive uppdaterad betalningsplan, för tunnelbaneutbyggnaden.

Produktions- och byggherrekostnaderna för Delprojektet är beräknade till 13 200 miljoner kronor, i prisnivå januari 2016.

## 4 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR GENOMFÖRANDE

### 4.1 Planer och tillstånd

#### 4.1.1 Järnvägsplan

Utbyggnad av tunnelbanan ska planläggas med stöd av järnvägsplan, som SLL ansvarar för att ta fram. En järnvägsplan tas fram per Delprojekt. SLL ska verka för att järnvägsplanen fastställs av Trafikverket och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

Den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram till järnvägsplanen ska uppfylla de formella kraven för såväl MKB för järnvägsplan som MKB för detaljplan. Detta eftersom MKB:n, där så är möjligt, kommer att nyttjas i de detaljplaneärenden som Delprojektet aktualiseras.

#### 4.1.2 Detaljplaner

Kommunerna ansvarar för att ta fram, ändra eller upphäva de detaljplaner och fastighetsplaner som krävs för att tunnelbanan med tillhörande anläggningar ska kunna byggas.

SLL ska svara för plankostnaderna med Projektmedel. Planavtal/plankostnadsavtal har upprättats mellan SLL och Kommunerna.

Målsättningen generellt hos Parterna är att sträva efter ett stort mått av samordning mellan järnvägsplaneprocess och detaljplaneprocesser för att undvika dubbeltarbete samt för att berörda fastighetsägare och andra intressenter inte ska tvingas bevaka onödigt många likartade planprocesser.

Parterna är överens om att samordnat planförfarande (eller förenklat planförfarande för planprocess som påbörjats före årsskiftet 2014/2015) ska tillämpas för detaljplaner/ändring av planer, när så är möjligt. Ett sådant samordnat planförfarande innebär följande.

- Samråd sker inom ramen för järnvägsplanen. Separat samråd för detaljplan krävs inte.
- Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning samutnyttjas genom att detaljplanerna hänvisar till den. Det behövs därför ingen särskild miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan.

Kommunerna ska verka för att samtliga planer för vilka man ansvarar antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan.

#### 4.1.3 Miljötillstånd

SLL ansvarar för att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken. SLL ska verka för att erforderligt miljötillstånd erhålls i enlighet med tidplan.

#### 4.1.4 Marklov, bygglov etc.

SLL ansvarar för att ansöka om de mark- och bygglov, eller övriga lov enligt plan- och bygglagen, som behövs för genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden. SLL ska samråda med Kommunerna om omfattningen av bygglovskrav för tunnelbanan. Parterna förbinder sig att – efter sådant samråd – ömsesidigt verka för att lov erhålls i huvudsaklig överensstämmelse med inlämnade ansökningshandlingar.

#### 4.1.5 Övriga tillstånd och anmälningar

SLL ansvarar för att inhämta de tillstånd och dispenser som kan krävas för undersökningar och ingrepp i skyddade natur- eller kulturmiljöer.

SLL ansvarar även för att övriga tillstånd inhämtas såsom schaktlov, trafikanordningsplaner, polistillstånd för användande av allmän plats och dylikt.

#### **4.2 Principer för markanspråk m.m.**

I detta avsnitt regleras principer för tillfälligt och permanent markanspråk i fastigheter som ägs eller på annat sätt förfogas över av Kommunerna. Kommunerna ska verka för att samma principer även ska gälla fastigheter som ägs av eller uppläts med tomträtt till bolag majoritetsägda av Kommunerna.

SLL ansvarar för att ta i anspråk mark, utrymme, rättigheter, anläggningar m.m. som behövs för att genomföra utbyggnaden av tunnelbanan och vidmakthålla tunnelbaneanläggningarna. Ersättningar som uppkommer i samband med markåtkomst m.m. enligt ovan finansieras med Projektmedel.

Parterna är överens om att upprätta separata avtal för att reglera erforderliga överlätelser/upplåtelser när lokalisering av spårtunnlar, uppgångar, schakt, arbetsområden, resenärsservice m.m. beslutats.

Parterna är medvetna om att överenskommelser kan behöva träffas om markåtkomst med fastighetsägare eller tomträttshavare, som inte är part i detta avtal. Detta kan komma att påverka Delprojektet.

##### **4.2.1 Tillfälligt markanspråk**

###### *Arbetsområden och etableringsytor*

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta erforderlig mark för arbetsområden och etableringsytor. Upplåtelsen ska vara vederlagsfri. SLL ska sträva efter att minimera utrymmena för etableringar i såväl tid som rum. Vid upplåtelse av allmän platsmark erfordras regelmässigt polistillstånd.

###### *Mark för tillfällig vistelse*

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av paviljonger för tillfällig vistelse för dem som störs av tunnelbanebygget. Markområdena bör ligga i närheten av de områden där dem som erbjuds nyttja paviljongerna normalt bor. Upplåtelsen av markområdena ska vara vederlagsfri. SLL ska lämna tillbaka samt återställa områdena så snart behovet av paviljonger inte längre finns.

###### *Markundersökningar*

Kommuner medger att SLL får nyttja Kommunernas mark- och vattenområde för att utföra markundersökningar och installera grundvattenrör, utan ersättning. Samråd angående placering ska ske med Kommunerna. SLL ansvarar för att erforderliga myndighetstillstånd inhämtas.

Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mädata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

##### **4.2.2 Permanent markanspråk**

Det permanenta markanspråket omfattar i huvudsak spårtunnlar med tillhörande anläggningar såsom uppgångar, rulltrappsschakt, biljetthallar inklusive begränsade ytor för resenärsservice, ventilations- och tryckutjämningsschakt, räddnings-, arbets- och servicetunnlar m.m., samt skyddszoner.

Områdena preciseras i järnvägsplan och detaljplan.

###### *Upplåtelseform*

Det permanenta markanspråket i mark som ägs av Kommunerna ska upplåtas till SLL med servitutsrätt, i första hand officialservitut och i andra hand avtalsservitut om inte annat avtalas. Servitut för utbyggnaden ska i första hand kopplas till av SLL ägda fastigheter. Om SLLs befintliga fastigheter inte kan användas som förmånsfastigheter åligger det Parterna att gemensamt och i samförstånd tillse att SLL erhåller en erforderlig och lämplig förmånsfastighet, till vilka servituten kan kopplas.

### *Servitutsbestämmelse*

Servituten ska huvudsakligen ha följande innehörd.

*Rätt att inom servitutsutrymmet anlägga, använda, underhålla och förnya anläggningar, byggnader, tunnlar, bergrum, schakt, skyddsanordningar och andra anordningar för tunnelbaneändamål och därtill kompletterande ändamål [ev. med exemplifierande tillägg "såsom ledningsförläggningar, resenärsservice av begränsad omfattning och skyltar"].*

*Ägaren av belastad fastighet får inte inom servitutsutrymmet, utan medgivande från ägaren av förmånsfastigheten, utföra schaktning, sprängning, pålning, borrring eller andra ingrepp eller arbeten. Avseende åtgärder inom skyddszonerna ska sådant medgivande lämnas om utredning visar att åtgärden inte riskerar att skada förmånsfastighetens anläggnings bestånd och fulla användbarhet. Ägaren av förmånsfastigheten ska vid sådan utredning tillhandahålla tekniskt underlag utvisande de åtgärder som förmånsfastighetens ägare utfört inom skyddszonerna samt annat tekniskt underlag gällande skyddszonerna som ägaren har kännedom om och som är relevant för åtgärdens utförande.*

*Restriktionerna ovan inskränker inte ägaren av belastad fastighets rätt att bibeihålla, använda, underhålla och i övrigt förvalta befintlig byggnad eller anläggning inom servitutsutrymmet. Sådana åtgärder måste dock anmälas till förmånsfastighetens ägare innan de utförs.*

### *Ersättningsprincip*

Områden och utrymmen som behövs för det permanenta markanspråket och som preciseras i järnvägsplanen ska upplatas till SLL utan ersättning.

### *Fastighetsbildning*

SLL ansöker om fastighetsbildning. Förrättningskostnaderna bekostas av Projektmedel. För framtagande av underlag för förrättningen ansvarar SLL.

SLL äger inte utan Kommunernas medgivande ansöka om fastighetsbildningsåtgärd som innebär att mark som innehås av Kommunerna överförs till av SLL eller SL ägd fastighet.

### *Tomträdder*

Om kommunägda fastigheter, upplätna med tomträdd, helt eller delvis behöver tas i anspråk för permanent behov ska SLL ensamt svara för inlösenförfarandet. Kostnaden finansieras med Projektmedel.

Kommunerna ska så långt möjligt verka för att fastighetsbildning kan ske i de tomträdder där Kommunerna, eller annan juridisk person som Kommunerna har ett väsentligt inflytande över, är tomträttshavare.

### **4.2.3 Infiltrationsanläggningar, grundvattenrör m.m.**

Kommunerna ska om möjligt bistå SLL med erforderlig mark för infiltrationsanläggningar, grundvattenrör och anläggningar för bortledande av grundvatten. Parterna ska samråda angående anläggningarnas placering. SLL ska äga och driva anläggningarna. Upplätsen av marken ska ske utan ersättning.

Parterna ska i så stor utsträckning som möjligt samverka kring mätdata och resultat från undersökningar enligt ovan, på så sätt att data och resultat görs tillgängliga för alla Parter.

SLL bekostar eventuell flytt av grundvattenrör och därtill sammanhängande kostnader. Kommunen ska i den mån det är möjligt tillhandahålla likvärdig plats.

Om Kommunerna bedriver vattenverksamhet som påverkar samma grundvattenmagasin som den planerade tunnelbanan ska Parterna samverka avseende infiltrationen i området.

#### **4.2.4 Masshantering**

SLL har ansvaret för masshanteringen till följd av tunnelbaneutbyggnaden om inte annat avtalas med Kommunerna, dock ska Kommunerna om möjligt vara behjälpliga med att finna lämpliga platser för tillfällig lagring av massorna. Parterna ska gemensamt verka för att massorna i första hand kommer till användning i närområdet kring arbetstunnlarna.

SLL ansvarar för och bekostar med Projektmedel erforderlig sanering av förorenade massor vid byggandet av tunnelbanan.

#### **4.2.5 Träd och vegetation**

Innan byggstart ska Parterna gemensamt inspektera sådana träd och annan vegetation som ska bevaras och som kan beröras av genomförandet. Vid denna inspektion ska status och eventuella skyddsåtgärder för berörda träd och vegetation säkerställas.

#### **4.2.6 Återställande**

Det åligger SLL att med Projektmedel återställa alla tillfälligt nyttjade ytor, områden och anläggningar. Återställande ska ske till den standard som föreläg innan arbetena på platsen påbörjades om inte berörda Parter kommer överens om något annat. Projekteringen ska utföras i samråd med berörd Kommun och enligt Kommunens standard. De handlingar som ska ligga till grund för utförandet av respektive anläggning ska godkännas av berörd Kommun. Gemensam syn av berörda ytor ska göras dels innan arbetena påbörjas, dels vid återlämnande. Synen vid återlämnandet ska göras tidsmässigt i samband med slutbesiktningen av entreprenaden. SLL:s åtaganden beträffande återställande ska anses vara fullgjorda då Kommunen efter syn vid återlämnandet skriftligen godkänner och övertar respektive anläggning.

Om Kommunen begär ett annat återställande och kostnaden då överstiger värdet av återställande till ursprungligt skick, eller om Kommunens standard innehåller samma resultat, ska Kommunen bekosta det överstigande värdet.

#### *Arbetstunnlar*

Alla arbetstunnlar, även de som endast används under byggtiden, tas i anspråk av SLL permanent. För de arbetstunnlar som ej ska användas i driftskedet gäller – om Parterna i det enskilda fallet inte kommer överens om annat – att tunnelmynning och mark utanför tunnelmynning tas i anspråk med tillfälligt markanspråk och återställs efter byggskedet.

### **4.3 Övriga förutsättningar för genomförandet**

#### **4.3.1 Samordning mellan Parterna**

Samordning krävs mellan Parterna i gränssnitt mellan tunnelbaneanläggningen och befintlig, pågående eller planerad bebyggelse och anläggningar. Parterna ska arbeta för att precisera förutsättningar och restriktioner för tunnelbane- respektive bostadsutbyggnad för att på bästa sätt underlätta utbyggnaden för respektive Part.

#### **4.3.2 Samordning med andra intressenter**

Projektet genomförs i storstadsmiljö och i områden där exploatering pågår eller planeras och påverkar däremot många. Parterna ska mot den bakgrund verka för en god samordning med sådana berörda intressen.

#### **4.3.3 Ersättningstrafik**

Det är av största vikt att samordning mellan Parterna sker kring planerad ersättningstrafik. Informationen till resenärerna om ersättningstrafik etc. ska vara mycket god.

#### **4.3.4 Ledningar**

Arbeten som berör eller på något sätt påverkar kommunala ledningar ska ske i nära samverkan med Kommunerna och med följdande av Kommunernas ordinarie rutiner. Kommunerna ska verka för att Kommunernas avtal med ledningsägare kan nyttjas av SLL vid genomförandet av Delprojektet.

SLL ska träffa avtal med ledningsägarna och kostnaderna som är förenliga med detta ska belastas Projektmedel. För det fall Kommunen har anläggningsprojekt i anslutning till ledningsflytt som SLL ska utföra inom Projektet, ska SLL i samarbete med Kommunen samordna sådan ledningsflytt med Kommunens anläggningsprojekt.

#### **4.3.5 Boende och verksamheter**

SLL ska genomföra utbyggnaden av tunnelbanan på ett sådant sätt att störningarna på omgivningen begränsas.

##### *4.3.5.1 Tillfällig vistelse*

SLL ska erbjuda möjlighet till tillfällig vistelse till närboende, som under en viss tid under byggskedet förväntas att bli särskilt utsatta för störningar.

Kommunerna ska i möjligaste mån upplåta markområden till SLL för etablering av tillfälliga paviljonger, se ovan under rubriken Tillfälligt markanspråk.

Kommunerna ska verka för att lägenheter och lokaler som ägs av Kommunerna, eller av bolag majoritetsägda av Kommunerna, kan nyttjas av SLL för tillfällig vistelse.

##### *4.3.5.2 Skadeståndersättningar*

SLL ska vidta erforderliga skyddsåtgärder för att minimera omgivningsskador som följd av utbyggnaden av tunnelbanan.

SLL svarar med Projektmedel för samtliga ersättningskostnader för skador som är direkt relaterade till utbygganden av tunnelbanan gentemot tredje man.

Reglerna för skadeståndersättning återfinns huvudsakligen i miljöbalken.

#### **4.3.6 Granskning och dokumentation**

Respektive Part ansvarar för att genomföra överenskomna granskningar. Parterna ska komma överens om tidplan för granskningar. Det är av stor vikt att vid granskningar hålla överenskomna tider, sammanställa synpunkter på ett strukturerat sätt och inte lämna motsägelsefulla synpunkter, t.ex. från olika avdelningar i den egna organisationen.

Parterna ansvarar för att kvaliteten på egna upprättade handlingar är god. Alla handlingar, där så är relevant, ska vara märkta med referens- och höjdsystem.

#### **4.3.7 Kommunikation**

Det åligger Parterna att förankra och följa den gemensamma kommunikationsplattform som har tagits fram av parterna i Huvudavtalet.

För den aktuella Delsträckan ska SLL upprätta en kommunikationsplan, som förankras hos Parterna.

## 5 VILLKOR

### 5.1 Avtalets giltighet

Detta avtal träder i kraft först när följande krav är uppfyllda:

- att Landstingsfullmäktige i Stockholms läns landsting senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,
- att Kommunfullmäktige i Stockholms stad senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,
- att Kommunfullmäktige i Nacka kommun senast den 30 juni 2017 godkänner detta avtal genom beslut som vinner laga kraft,

Parterna är medvetna om att genomförandet av tunnelbaneutbyggnaden förutsätter nödvändiga myndighetsbeslut såsom detaljplaner, järnvägsplan, miljötillstånd och godkännande av Transportstyrelsen. Myndighetsbesluten ska föregås av samråd med dem som berörs av åtgärderna. Parterna är även medvetna om att sakägare har rätt att anföra besvär mot beslut enligt för respektive process gällande lagstiftning. Vad som anges ovan gäller även kommunernas bostadsbyggande.

### 5.2 Ändringar i och tillägg till Avtalet samt Bestämmelses ogiltighet

Ändringar i och tillägg till Avtalet ska för att vara gällande ske i form av skriftliga tilläggsavtal.

För det fall bestämmelser i Avtalet helt eller delvis är ogiltiga ska inte Avtalet i sin helhet anses ogiltigt utan resterande delar av Avtalet ska fortsätta gälla. I den mån ogiltigheten väsentligen påverkar Parternas utbyte av eller prestation enligt Avtalet så ska i stället en skälig anpassning av Avtalet ske.

-----

Detta Avtal har upprättats i tre (3) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

[Ort:]  
[Datum:]

För Stockholms stad  
genom dess exploateringsnämnd

[Ort:]  
[Datum:]

För Stockholms stad  
genom dess trafiknämnd

---

[Namnförtydligande:]

---

[Namnförtydligande:]

[Ort:]  
[Datum:]

För Nacka kommun

[Ort:]  
[Datum:]

För Stockholms läns landsting

---

[Namnförtydligande:]

---

[Namnförtydligande:]

Kommunstyrelsen

## **Överdäckning vid Nacka centrum - Principöverenskommelse om bytespunkt mm med Stockholms läns landsting och Trafikverket**

### **Förslag till beslut**

Under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar att ingå föreslaget genomförandeavtal för tunnelbanans utbyggnad till Nacka och Söderort, föreslår kommunstyrelsen kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att Nacka kommun ska ingå föreslagen principöverenskommelse Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen beslutade den 9 maj 2016 att den fortsatta planeringen i centrala Nacka ska utgå ifrån att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka C stängs. Vidare ska planeringen utgå från en överdäckning och bussterminal i enlighet med förslaget i promemorian ”Förstudie bussterminal och överdäckning i Nacka stad”. En förutsättning för projekten är att avtal tecknas med Stockholms läns landsting och Trafikverket.

Detta beslut avser tecknandet av principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting (SLL), Nacka kommun och Staten genom Trafikverket avseende parternas ansvar gällande planering och finansiering av överdäckning, bussterminal, flytt av väg 222 samt trafikplatser. Innan erforderliga detaljplaner och vägplaner vinner laga kraft ska genomförande- och finansieringsavtal utifrån principöverenskommelsen träffas mellan parterna.

### **Ärendet**

Den 7 januari 2014 undertecknades ett avtal mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun om utbyggnad av ny tunnelbana och till tunnelbanan kopplad bostadsbebyggelse kallad Stockholmsförhandlingens Huvudavtal (Huvudavtalet). I Huvudavtalet fastslås att för



delsträcka Nacka ska Nacka kommun tillsammans med SLL jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan. Tidigare har också en överenskommelse, kallad Överenskommelse om trafikering i Ostsektorn, tecknats mellan SLL, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun enligt vilken deltagande parter är överens om utbyggnad och finansiering av framtida bussterminallösningar för ostsektorn, i Slussen och Nacka C.

Kommunstyrelsen beslutade den 9 maj 2016 att den fortsatta planeringen i centrala Nacka ska utgå från att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka stängs. Vidare ska planeringen utgå från en överdäckning och bussterminal i enlighet med förslaget i promemorian ”Förstudie bussterminal och överdäckning i Nacka stad”. Enligt beslutet är en förutsättning för projekten att avtal tecknas med Stockholms läns landsting och Trafikverket.

Detta beslut avser tecknandet av principöverenskommelse mellan Stockholms läns landsting (SLL), Nacka kommun och Staten genom Trafikverket. Syftet med principöverenskommelsen är att på en övergripande nivå reglera ett antal principiella grundförutsättningar avseende parternas ansvar gällande planering och finansiering av överdäckning, bussterminal, flytt av väg 222 samt trafikplatser. Innan erforderliga detaljplaner och vägplaner vinner laga kraft ska genomförande- och finansieringsavtal utifrån principöverenskommelsen träffas mellan parterna.

## **Ekonomiska konsekvenser**

En överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn är tecknat mellan Stockholms läns landsting (SLL), Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun. Enligt överenskommelsen ska investeringen för bussterminal vid Nacka centrum fördelas 50/50 mellan SLL och Nacka kommun. Varken trafikplatserna eller bussterminalen finns med i gällande länsplan. Principöverenskommelsen reglerar att parterna ska verka för att få med dessa i kommande länsplan.

I detta tidiga skede uppskattas kostnaderna för projektet till 2000–2300 miljoner kronor, vilket innefattar nya trafikplatser, nya lokalgator, bussterminal och överdäckning. Principöverenskommelsen reglerar på en övergripande nivå ett antal principiella grundförutsättningar avseende parternas ansvar gällande finansiering. Trafikverket har inga medel för åtgärderna men kommer att föra fram trafikplatserna i arbetet med revidering av kommande länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för att erhålla finansiering för dem. Detta regleras i ett separat finansieringsavtal (KF 2016-09-12). Som en följd av projektet tillskapas nya byggrätter. Värdet för dessa uppskattas till 500-900 miljoner kronor.



## Konsekvenser för barn

Värmdöleden är idag en barriär i centrala Nacka. Genom att stänga trafikplats Nacka och överdäcka Värmdöleden kommer möjligheterna för barn att röra sig mellan stadsdelarna till idrottsplatser, skolor och gymnasium att bli enklare och upplevas som tryggare.

Med en effektiv bytespunkt nära gymnasium, skola, idrottsplatser, bibliotek etc. kommer möjligheterna för barn att resa till och från centrala Nacka att stärkas. Stor vikt kommer även att läggas på möjligheten att cykla till och från T-banan och bussterminalen.

## Bilagor

Principöverenskommelse daterat 2016-11-30

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Anna Ahlberg  
Projektchef

Mellan Stockholms läns landsting org.nr: 232100–0016 genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och Trafikförvaltningen (TF) samt AB Storstockholms Lokaltrafik org.nr: 556013–0683 (AB SL) nedan gemensamt kallade SLL, Nacka kommun org.nr: 212000-0167 nedan kallad Nacka och Staten genom Trafikverket region Stockholm org.nr: 202100-6297 nedan kallad Trafikverket, nedan gemensamt kallade Parterna, har träffats följande

# Principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka

## 1 Bakgrund

Den 7 januari 2014 undertecknades ett avtal mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun om utbyggnad av ny tunnelbana och till tunnelbanan kopplad bostadsbebyggelse kallad **Stockholmsförhandlingens Huvudavtal** (Huvudavtalet).

SLL har genom FUT ansvaret för planering och utbyggnad av den nya tunnelbanan med tillhörande anläggningar medan respektive kommun ansvarar för bostadsbebyggelsen. Vidare fastslås i Huvudavtalet att för delsträcka Nacka ska Nacka kommun tillsammans med SLL jämnt dela på kostnaden för att möjliggöra omstigning mellan vägburen SL-trafik och tunnelbanan. För att tydligare precisera innehållet i Huvudavtalet kommer genomförandeavtal för utbyggnad av tunnelbana tecknas mellan SLL och berörda kommuner.

Tidigare har också en överenskommelse, kallad **Överenskommelse om trafikering i Ostsektorn**, tecknats mellan SLL, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun enligt vilken deltagande parter är överens om utbyggnad och finansiering av framtida bussterminallösningar för ostsektorn, i Slussen och Nacka C.

Lokaliseringen av ny bussterminal i Nacka C har lagts fast efter att SLLs (TF) utredning med syfte att *"finna ett optimalt läge för bussterminalen vid Nacka C i anslutning till den kommande tunnelbanestationen för att därmed skapa en attraktiv bytespunkt"* och Nackas förstudie med syfte att *"utreda förutsättningarna för en överläckning av en del av Värmdöleden och en ny bussterminal"*, båda har kommit fram till samma lokaliseringförslag. Lokaliseringen innebär att bussterminalen förläggs i direktanslutning till den nya tunnelbanan, mellan en flyttad väg 222 och Nacka Forum.

En konsekvens av placering och val av bussterminal medför att del av väg 222 måste flyttas i sidled jämfört med dagens vägsträckning. Flytten av väg 222 innebär även produktionstekniska fördelar samt färre störningar för trafiken på väg 222 under byggtiden för överläckningen och den nya bussterminalen.

Nacka, SLL (TF) och Trafikverket har gemensamt tagit fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) i syfte att med utgångspunkt från bl a en överdäckning i anslutning till väg 222 och en bussterminal som ansluter till tunnelbanan analysera hur trafiksystemet ska fungera med en planerad bebyggelseutveckling i centrala Nacka. Resultatet av denna ÅVS är ett förslag om att arbeta vidare med ÅVS:ens alternativ B, bifogas inte, vilket bland annat innebär fullständigt utbyggda trafikplatser för Kvarnholmen och Skvaltan samt att trafikplats Nacka C avvecklas.

## *2 Omfattning och syfte*

Parternas syfte med denna principöverenskommelse är att på en övergripande nivå reglera ett antal principiella grundförutsättningar avseende parternas ansvar gällande planering och finansiering av ett antal åtgärder. Överenskommelsen ska även på en övergripande nivå tydligt göra omfattningen av, funktioner för, gränssnitt och samband mellan dessa åtgärder.

Parterna är väl medvetna om att det i samband med tecknandet av denna överenskommelse är alldelvis för tidigt för att i detalj reglera hur åtgärderna ska finansieras och genomföras. Hur detta ska ske kommer att detaljeras i kommande genomförande- och finansieringsavtal. Parterna är också eniga om att innan erforderliga detaljplaner och vägplaner vinner laga kraft ska genomförande- och finansieringsavtal utifrån denna överenskommelse träffas mellan parterna.

De åtgärder som regleras i denna principöverenskommelse är (för en närmare definition av omfattning av respektive åtgärd hänvisas till Kap 3 Definition och beskrivningar nedan):

Överdäckning,

Bussterminal,

Flytt av väg 222,

Trafikplatser

Vidare behöver viktigare beroenden mellan i denna överenskommelse reglerade åtgärder och angränsande projekt beskrivas och beaktas i arbetet. De angränsande projekten omfattas av utbyggnaden av ny tunnelbana, bebyggelse och park samt andra anläggningar ovanpå överdäckning, angränsande ny bebyggelse, åtgärder utöver gemensamma åtgärder enligt ÅVS t ex utformningen av det lokala trafiksystemet i Nacka inklusive mobility managementåtgärder samt trafikplats Skogalund.

En viktig slutsats i ÅVS-arbetet är bland annat att all reseefterfrågan i vägsystemet inte kan tillgodoses i samband med utbyggd bostadsbebyggelse i enlighet med Huvudavtalet. Parterna är därför medvetna om vikten av fortsatt utredning- och genomförande av mobility managementåtgärder samt andra åtgärder för att förbättra framkomligheten för gång och cykel samt kollektivtrafik.

### 3 Definitioner och beskrivningar

I denna principöverenskommelse ska följande begrepp ha den innebörd och omfattning som anges nedan:

- Bytespunkt:** avser en knutpunkt för kollektivtrafiken med anslutande vägnät med god framkomlighet för kollektivtrafik och övriga funktioner såsom; kiss and ride, taxi, cykelparkering.
- Överenskommelse:** avser denna principöverenskommelse inklusive bilagor 1-4.
- Åtgärder:** avser överdäckning, bussterminal, flytt av väg 222 och trafikplatser samt därmed sammanhangande anläggningar, anordningar och provisorier, Bilaga 1.
- Överdäckning:** avser överdäckning med grundläggning, stomme, bjälklag ovan bussterminal, biljetthall för tunnelbana samt vägtunnlar\* för väg 222, Bilaga 2 och 3.  
 \* Vägtunnlar: Tunnel under överdäckning med tillhörande väganordningar, ytskikt med erforderligt brandskydd, installationer och teknikutrymmen samt eventuella utrymningsvägar. Västgående tunneldel ska rymma fyra körfält varav ett för kollektivtrafik. Östgående tunneldel ska rymma tre körfält. Vägtunneldel invid bussterminal ska rymma ett körfält för busstrafiken med tillhörande hållplatslägen.
- Bussterminal:** avser ny bussterminal med dels ytor för resenärer och dels ytor för busstrafiken. Resenärsytor innehåller tillhörande servicefunktioner såsom toaletter, sittbänkar och trygghetsrum, men även för verksamheten nödvändiga tekniska utrymmen och system samt biljettkurer. Ytor för busstrafiken innehåller av- och påstigningsytor, tidsregleringsplatser, vändmöjligheter, platser för annan behörig trafik. En "bussterminal" omfattar även pauslokaler samt ytor mellan resenärsytor och hållplatser, Bilaga 2 och 3.
- Flytt av väg 222:** avser flytt av väg 222 samt motorvägshållplatser\*, Bilaga 1 och 3.  
 \* Motorvägshållplatser: Hållplats anläggs utmed väg 222 i västgående riktning. I östgående riktning förläggs hållplatsen i direkt anslutning till ny bussterminal. Till motorvägshållplatser hör även av- och påfartsramper mellan hållplatser och väg 222.
- Trafikplatser:** avser ersättande av trafikplats Nacka med ny trafikplats Kvarnholmen med östgående av- och påfartsramper och två cirkulationsplatser, ny trafikplats Skvaltan med två cirkulationsplatser och ny lokaltvägskoppling till Skönviksvägen samt ett nytt västgående fjärde körfält från trafikplats Skvaltan t.o.m fd trafikplats Nacka på väg 222, Bilaga 1.

## 4 Samverkan

Parterna förbinder sig i och med denna överenskommelse att ta ansvar för sitt deltagande i enlighet med överenskommelsen samt att aktivt delta i och effektivt bidra till att överenskommelsens åtgärder respektive dess beroenden till angränsande projekt erhåller bästa möjliga lösningar utifrån ett stads-, trafik- samt kollektivtrafiks perspektiv samtidigt som de kan fortlöpa enligt tidplan och budget.

## 5 Planering, projektering och utbyggnad

Parterna är i och med denna överenskommelse ene om ett antal viktigare principer i samarbetet innebärande att:

Parternas egna interna processer för beslut och politisk beredning ska följas och respekteras av övriga parter. Parterna behöver därför redan i ett tidigt skede se över vilka tider och beslutspunkter som gäller inom respektive parts organisation.

Framtagandet av handlingar ska följa tillämpliga och vid tiden gällande lagar samt tillämpliga regelverk i respektive parts organisation. Framtagandet av handlingar ska också följa de processer och krav på redovisning som gäller inom respektive parts organisation.

Nacka ansvarar för att leda och samordna arbetet med framtagandet av detaljplaner, underlagsmaterial och stödjande handlingar till vägplan för flytt av väg 222, i en omfattning som ska överenskommas mellan Trafikverket och Nacka, samt handlingar för överdäckning och bussterminal.

SLL (TF) förbinder sig att leda och samordna arbetet med kravställning på och granskning av handlingar för bussterminal.

Trafikverket ansvarar för planläggningsprocess för flytt av väg 222. Trafikverket ansvarar vidare för och ska utföra samtliga myndighetsutövande delar i planläggningsprocessen. Trafikverket ska även leda och samordna arbete med kravställning och granskning av underlagsmaterial och stödjande handlingar som Nacka ska ta fram i en omfattning som ska överenskommas mellan Trafikverket och Nacka

Trafikverket ansvarar för att leda och samordna arbetet med framtagande av handlingar enligt väglagen för trafikplatser inklusive formell hantering rörande indragning av trafikplats Nacka.

Nackas insyn och deltagande i Trafikverkets arbete med framtagande av vägplaner för trafikplatser ska hanteras i enlighet med separat upprättat finansieringsavtal, Bilaga 4.

I planeringen av utbyggnaden för åtgärderna behöver eventuella konsekvenser för gc-, kollektiv samt biltrafik beaktas varför utbyggnaden/utbyggnaderna ska planeras så att eventuell påverkan för dessa delar minimeras samtidigt som utbyggnaden/utbyggnaderna kan bedrivas så rationellt och kostnadseffektivt som möjligt. Bl a ska framkomligheten för kollektiv- och biltrafik på väg 222 prioriteras samt regionala beslut om skyddsklassade vägar gälla. Vidare ska Trafikplats Skogalund finnas kvar och säkerställas i sin funktion för kollektivtrafiken.

## 6 *Ägande inklusive framtida drift och underhåll samt markåtkomst*

Parterna ska i kommande finansierings- och genomförandeavtal dels reglera ägandet inklusive framtida drift och underhåll för anläggningar ingående i åtgärderna samt dels reglera hur mark och utrymmen som respektive part äger/förfogar över ska överlätas eller upplåtas för anläggningar ingående i åtgärderna.

Parterna är i och med denna överenskommelse däremot ene om att följande viktigare principer ska gälla:

- 1) Ansvaret för reinvestering samt drift och underhåll följer generellt ägandet om inget annat avtalas.
- 2) Nacka ska äga samt ansvara för drift och underhåll av överdäckningen exklusive vägtunnel enligt punkt 6 nedan.
- 3) Utrymme för bussterminal upplåts med officialservitut till SLL (AB SL) om inte annat avtalas. Servitutet avgränsas till ca 5 cm in från liv i för bussterminalen omslutande väggar, tak samt köryta. Om AB SLs befintliga fastigheter inte kan användas som förmånsfastighet åligger det parterna att gemensamt och i samförstånd tillse att AB SL erhåller en erforderlig och lämplig förmånsfastighet, till vilket servitut kan kopplas.

SLL (TF) ska äga samt ansvara för drift och underhåll av till för bussterminalen erforderliga stomkompletteringar, beläggningar och ytskikt, installationer samt utrustningar.

- 4) Bussterminalens rätt att nyttja tunnelbanans entréer, biljetthall samt förbindelsevägar mellan gatuplan och bussterminal för resenärer ska säkras på lämpligt sätt.
- 5) Trafikverket och Nacka ska sinsemellan överläta respektive upplåta erforderlig mark för överdäckning respektive för ny sträckning av väg 222. Överlåtelser och eventuella ekonomiska regleringar ska baseras på vedertagna principer innehållande bl a marknadsvärde utifrån planerat ändamål beaktat skäliga kostnader för att göra marken användbar för planerat ändamål enligt normal hantering i respektive parts organisation, för Trafikverkets del Förordning (1996:1190) om överlåtelse av Statens fasta egendom samt för Nackas del *Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal, försäljning och köp av fastigheter*.
- 6) Trafikverket ska vara väghållare för väg 222 inklusive vägtunnlar, samt motorväghållplatser. Ansvaret för drift och underhåll följer väghållaransvaret om inget annat överenskommes mellan parterna.

För nya trafikplatser med tillhörande av- och påfartsramper ska Trafikverket och Nacka fortsatt vara väghållare enligt nuvarande ansvarsförhållande vad avser kommunala respektive statliga anläggningar. Ansvaret för drift och underhåll följer väghållaransvaret.

- 7) Intrång på privata fastigheter ska undvikas om så är möjligt. I det fall intrång ändå krävs så regleras det i normalfallet inom väg- eller detaljplaneprocesser.
- 8) Under utbyggnadstiden av åtgärderna förbindes sig parterna, i det fall part är ägare av berörd mark, att tillfälligt upplåta denna mark vederlagsfritt. Detta gäller också vid etablering av bodar och upplagsplatser mm beroende av utbyggnad/utbyggnaderna av åtgärderna.

## 7 Tidplan

Parterna är i och med denna överenskommelse i huvudsak ene om nedanstående måltidpunkter för en samordnad planering, projektering och utbyggnad av åtgärderna samt i relation till angränsande projekt. Parterna är dock medvetna om att processer för detaljplaner, vägplaner samt interna beslutsprocesser kan medföra förändring av överenskomna måltidpunkter.

<i>Dec 2016</i>	<i>Projektbeställningar inom respektive berörd parts organisation</i>
<i>2017–2019</i>	<i>Detaljplan/-er och andra handlingar för överläckning inkl bussterminal samt detaljplaner för trafikplatserna upprättas samordnat med vägplaner för trafikplatserna mm med mål att antas/fastställas under 2019</i>
<i>2017 – 2019</i>	<i>Vägplaner och andra handlingar för trafikplatserna samt för flytt av väg 222 upprättas samordnat med erforderliga detaljplaner med mål att vägplanerna antas/fastställas under 2019</i>
<i>2017 – 2019</i>	<i>För respektive åtgärd erforderliga beslut i respektive parts organisation</i>
<i>Våren 2016 – 2017</i>	<i>Förhandlingar med berörda parter t ex staten om delfinansiering av tillämpliga åtgärder</i>
<i>2017–2019</i>	<i>Genomförande- och finansieringsavtal förhandlas och tecknas</i>
<i>2019–2020</i>	<i>Produktionsstarter av åtgärder</i>
<i>2026</i>	<i>Samtliga åtgärder färdigställda</i>

## 8 Finansiering

Parterna är i och med denna överenskommelse ene om att verka för att finansieringen av åtgärderna, men också för eventuella erforderliga beroenden till angränsande projekt, säkras i respektive parts organisation.

Nacka och SLL (TF) ska gemensamt också verka för att erhålla maximal medfinansiering t ex statlig där så är möjligt.

Trafikverket ska ta fram erforderligt underlag till Länsstyrelsen för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till trafikplatser vid kommande revidering av Länsplan.

Det eventuellt utökade ansvaret för finansiering, till följd av att statlig medfinansiering ej erhålls alternativt minskas eller om trafikplatserna inte kommer att omfattas av kommande länspolan, ska följa parternas principer om finansieringen av åtgärder enligt punkt 1–5 nedan.

För utbyggnad av åtgärderna har en tidig totalkalkyl tagits fram, bifogas inte. Parterna är medvetna om att kalkylen är mycket tidig och framtagen utifrån de förutsättningar som gällde vid tiden för framtagandet. Förutsättningarna kan därför komma att förändras i ett senare skede.

I det fortsatta arbetet inför tecknande av finansierings- och genomförandeavtal ska kalkylen förfinas och delas upp på åtgärderna:

Överdäckning,

Bussterminal,

Flytt av väg 222,

Trafikplatser

Parterna ska i kommande finansierings- och genomförandeavtal reglera finansieringen av åtgärderna i detalj. Parterna är dock i och med denna överenskommelse ensa om att principerna för finansieringen av åtgärderna gällande planering, projektering och utbyggnad (omfattningen för respektive åtgärd framgår av Kap 3 Definitioner och beskrivningar) innebär att:

- 1) Överdäckningen finansieras av Nacka inklusive de bärande konstruktioner inom bussterminalen som uteslutande erfordras till följd av ovanpåiggande park, anläggningar och bebyggelse.
- 2) Bussterminal finansieras gemensamt av Nacka och SLL (TF) med 50 % vardera enligt tidigare tecknat avtal "*Överenskommelse om trafikering i Ostsektorn*". I kostnaden för bussterminal ska också ingå de kostnader som exklusivt är bussterminalens andel av kostnaden för flytt av väg 222. Denna kostnad ska preciseras i ett senare skede så att ett eventuellt fast belopp för SLLs (TF) åtagande kan fastställas.
- 3) Flytt av väg 222, exklusive den del som beror av ny bussterminal enligt pkt 2 ovan, finansieras av Nacka.

Ställer Trafikverket krav på funktionen för väg 222 inklusive vägtunnlar utöver vad som föranleds av myndighetskrav eller av Trafikverkets kravställande dokument och vedertagen praxis så ansvarar Trafikverket ensam för denna kostnadsökning.

- 4) Finansieringen för framtagande av vägplaner för trafikplatserna regleras mellan Trafikverket och Nacka enligt separat upprättat finansieringsavtal, Bilaga 4.

Av finansieringsavtalet följer, i det fall trafikplatserna blir finansierade genom kommande Länspolan och när rådighet till detta ges, att Trafikverket ska kompensera Nacka i den omfattning länspolanen medger för de kostnader som Nacka har haft med anledning av framtagandet av vägplanerna.

Parterna är medvetna om att i det fall trafikplatserna inte kommer att omfattas av kommande Länspolan så ska annan part än Trafikverket vara ansvarig för finansieringen av trafikplatsernas produktion. Vidare är parterna medvetna om att vägplanerna för trafikplatserna inte kommer att kunna fastställas utan att finansiering för produktion är säkerställd.

Kostnader för avveckling och rivning av trafikplats Nacka C finansieras av Nacka eller av Nacka utsedd annan part som inte är part i denna överenskommelse.

- 5) Finansiering av eventuell fördyrad drift och underhåll med anledning av förläggning av väg 222 i vägtunnlar ska överenskommas och regleras mellan parterna i samband med kommande finansierings- och genomförandeavtal.

Parterna är också ense om att respektive parts kostnader för arbete och utlägg för tiden innan tecknandet av denna överenskommelse finansieras av respektive part själva om inte annat sägs i denna överenskommelse. I syfte att minska påverkan på övergripande tidsplan har däremot Trafikverket vid undertecknande av denna överenskommelse redan påbörjat arbetet med framtagande av vägplaner i den omfattning som är möjlig utan lagakraftvunna avtal om finansiering samt specialiststöd för framtagande av 3D-modell. Trafikverket har rätt att fakturera Nacka dessa kostnader.

Kostnader från och med undertecknandet av denna överenskommelse för utredningsarbete, framtagande av handlingar, vägplan- och planprocesser mm till följd av åtgärderna finansieras utifrån principer enligt punkt 1-4 ovan. Respektive part ansvarar, om inget annat sägs i denna överenskommelse, själv för kostnader hänförliga till egen tid och som ej omfattas av arbetet enligt punkt 1-4 ovan.

I det fall handlingar och annat material mm kan utnyttjas av annan part i arbetet med och för åtgärderna ska kostnaden fördelas utifrån respektive parts nyta av handlingarna och materialet. Eventuella avvikelser från denna finansieringsprincip beslutas från fall till fall av berörda parter.

Respektive part fakturerar annan part de kostnader som man har rätt till ersättning för. Trafikverket fakturerar Nacka kostnader för framtagande av vägplaner. Till faktura ska bifogas beskrivning av arbetets art samt vid behov nedlagd tid, timkostnad etc. Ersättningen ska erläggas inom 30 dagar. Inga administrativa påslag ska påföras fakturan.

## *9 Organisation*

För att möjliggöra en samordnad utbyggnad av åtgärderna, i tid och till en prognostiseras kostnad, krävs att parterna bemannar egna respektive gemensamma organisationer med resurser i den omfattning som krävs för att genomföra åtgärderna.

Parterna ska verka för att samutnyttja planeringsresurser i arbetet med väg- och detaljplaner samt bruka de möjligheter som ges i respektive lagstiftning till samordning av processerna.

Parterna är i och med denna överenskommelse ense om att samarbetet fram till tecknandet av ett finansierings- och genomförandeavtal i huvudsak ska ske enligt följande:

- 1) En partssammansatt samordningsgrupp med ansvar för att de olika projektgruppernas arbete enligt bland annat punkt 5 ovan bedrivs samordnat. Alla parter ska ha lika stort mandat i samordningsgruppen.
- 2) En projektgrupp bestående av Nacka och SLL med ansvar för framtagande av detaljplaner och andra handlingar för överläckning och bussterminal samt framtagande av underlagsmaterial och stödjande handlingar till vägplan för flytt av väg 222 i en omfattning som ska överenskommas mellan Trafikverket och Nacka.

- 3) Projektgrupper bestående av Trafikverket med ansvar för planläggningsprocess för trafikplatser och flytt av väg 222. Projektgrupp för trafikplatser ansvarar för framtagande av samtliga handlingar som erfordras för planläggningsprocessen för denna. Projektgrupp för flytt av väg 222 ansvarar för all myndighetsutövning samt för kravställning och granskning av underlagsmaterial och stödjande handlingar som Nacka ska ta fram i enlighet med punkt 2 ovan.
- 4) Underordnat respektive projektgrupp kan det komma att bildas delprojektgrupper för bland annat plan- och tillståndsprocesser samt framtagande av handlingar.

Parterna ska vidare gemensamt verka för att allmänheten får den information som behövs i samband med planering och genomförandet av respektive utbyggnad. Nacka har dock huvudansvaret och ska t ex upprätta en kommunikationsplan i samråd med övriga parter.

## *10 Ändringar och tillägg*

Ändringar av och tillägg till denna överenskommelse ska upprättas skriftligen och undertecknas av samtliga parter.

## *11 Överlåtelse*

Överenskommelsen får inte av endera part överlätas på annan utan de andra parternas skriftliga medgivande.

## *12 Giltighet*

Ovanstående överenskommelsens giltighet förutsätter:

- att              Nackas kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen senast 2017-02-28.
- att              SLL på behörig nivå godkänner överenskommelsen senast 2017-02-28.

Vidare är parterna medvetna om att Nackas och Trafikverkets beslutande organ beslutar om att anta detaljplan respektive vägplan.

.....

Denna överenskommelse är upprättat i tre (3) likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Stockholm den / 2017

Nacka den / 2017

För Stockholms läns landsting

För Nacka kommun

**Anne Rundquist**  
Tf Landstingsdirektör

**Mats Gerdau**  
Kommunstyrelsens ordförande

**Lena Dahlstedt**  
Stadsdirektör

Stockholm den / 2017

För Trafikverket

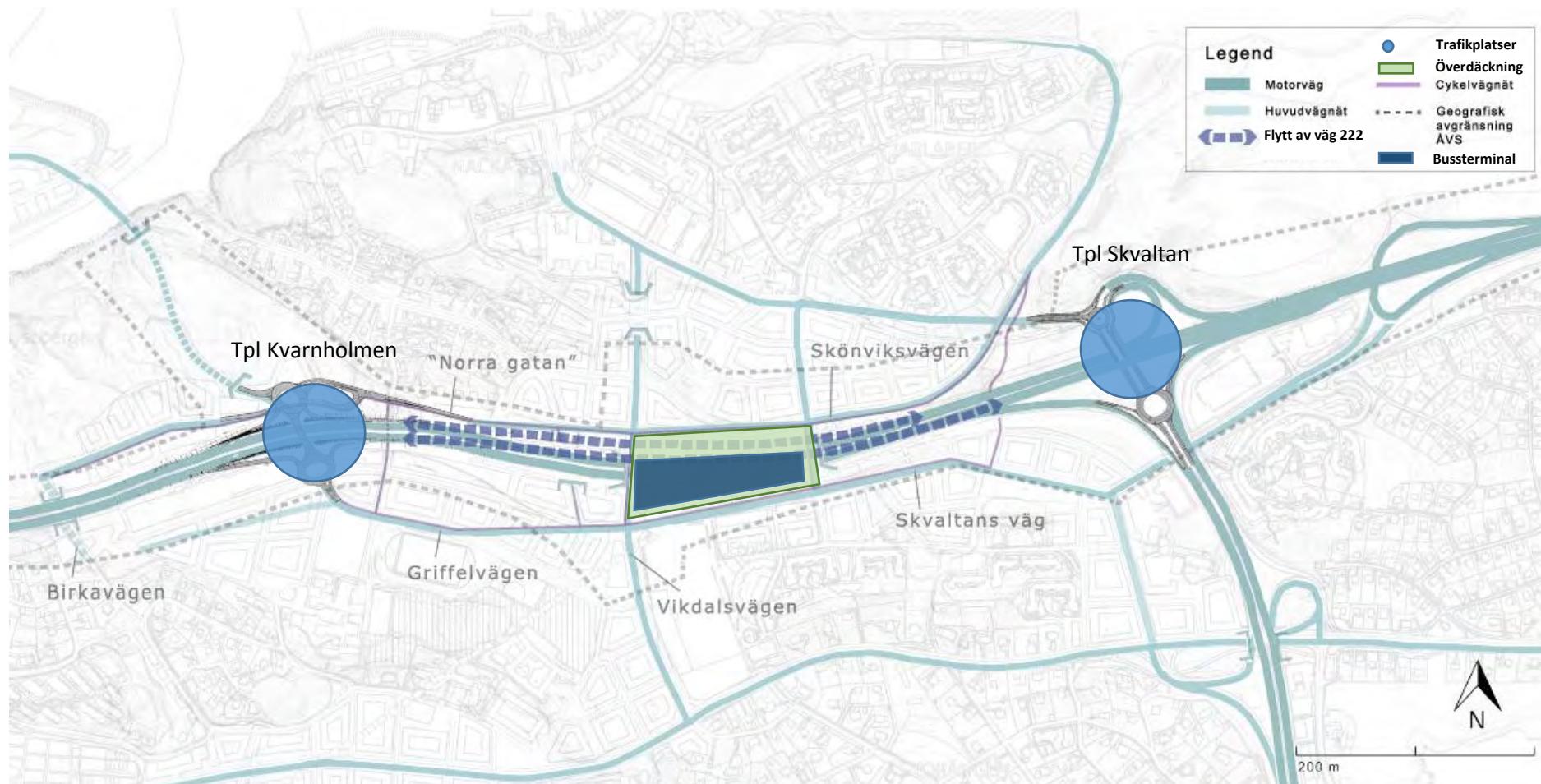
**Helena Sundberg**  
Regional direktör

## BILAGOR

Skisser, kartor och andra figurer i till denna överenskommelse hörande bilagor har till syfte att ge en överblick över de olika åtgärderna. Parterna är införstädda med att detaljer i dessa som, men inte begränsat till, exakta placeringar, skalor och omkringliggande bebyggelse inte utgör en del av denna överenskommelse.

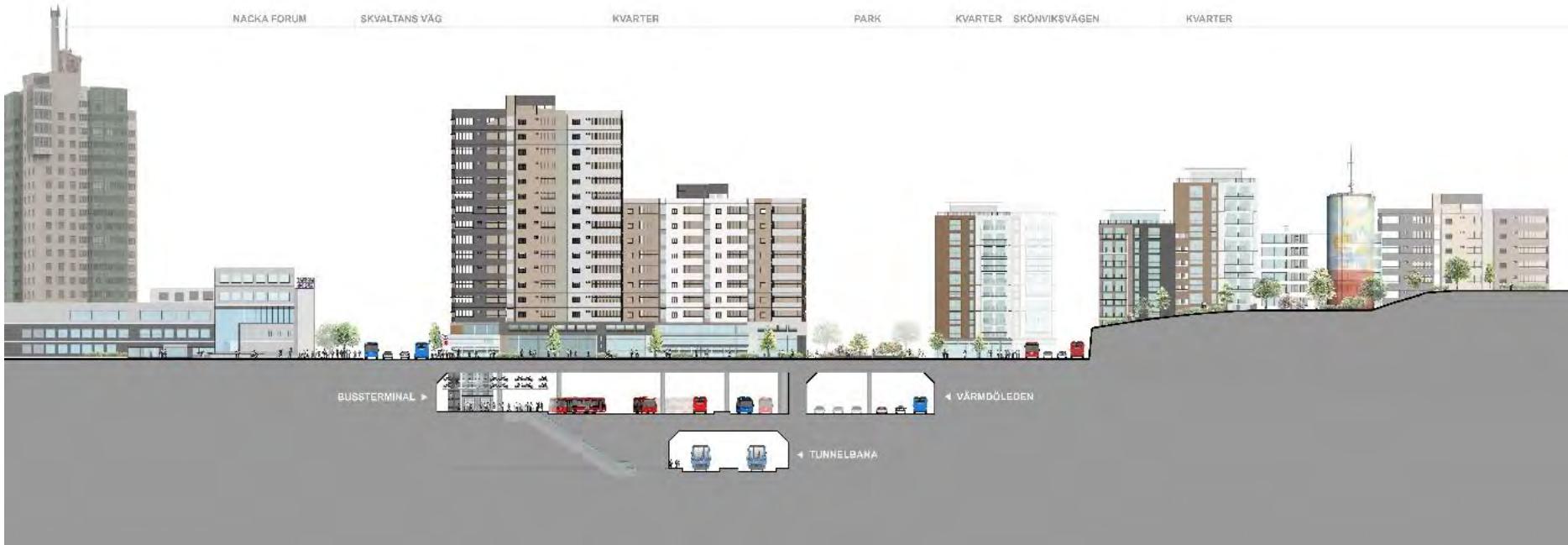
1. Översikt av åtgärder
- 2.1 Principskiss sektion för överdäckning, bussterminal och ny sträckning av väg 222
- 2.2 Principskiss plan för överdäckning
3. Principskiss plan för bussterminal samt östgående motorvägshållplatser
4. Finansieringsavtal för trafikplatser

## Bilaga 1

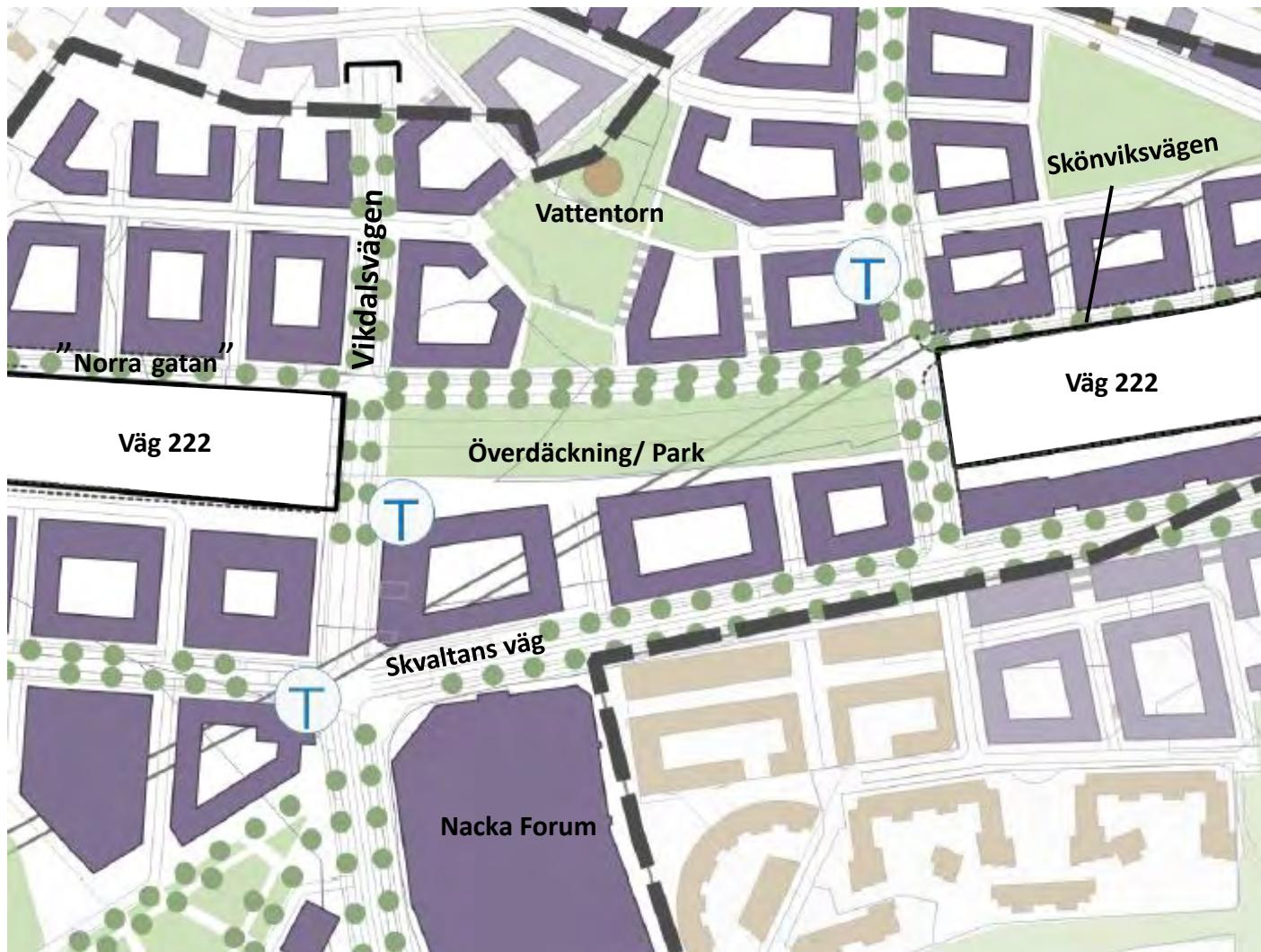


Orienteringskarta åtgärder. Ej skalenlig.

## Bilaga 2.1

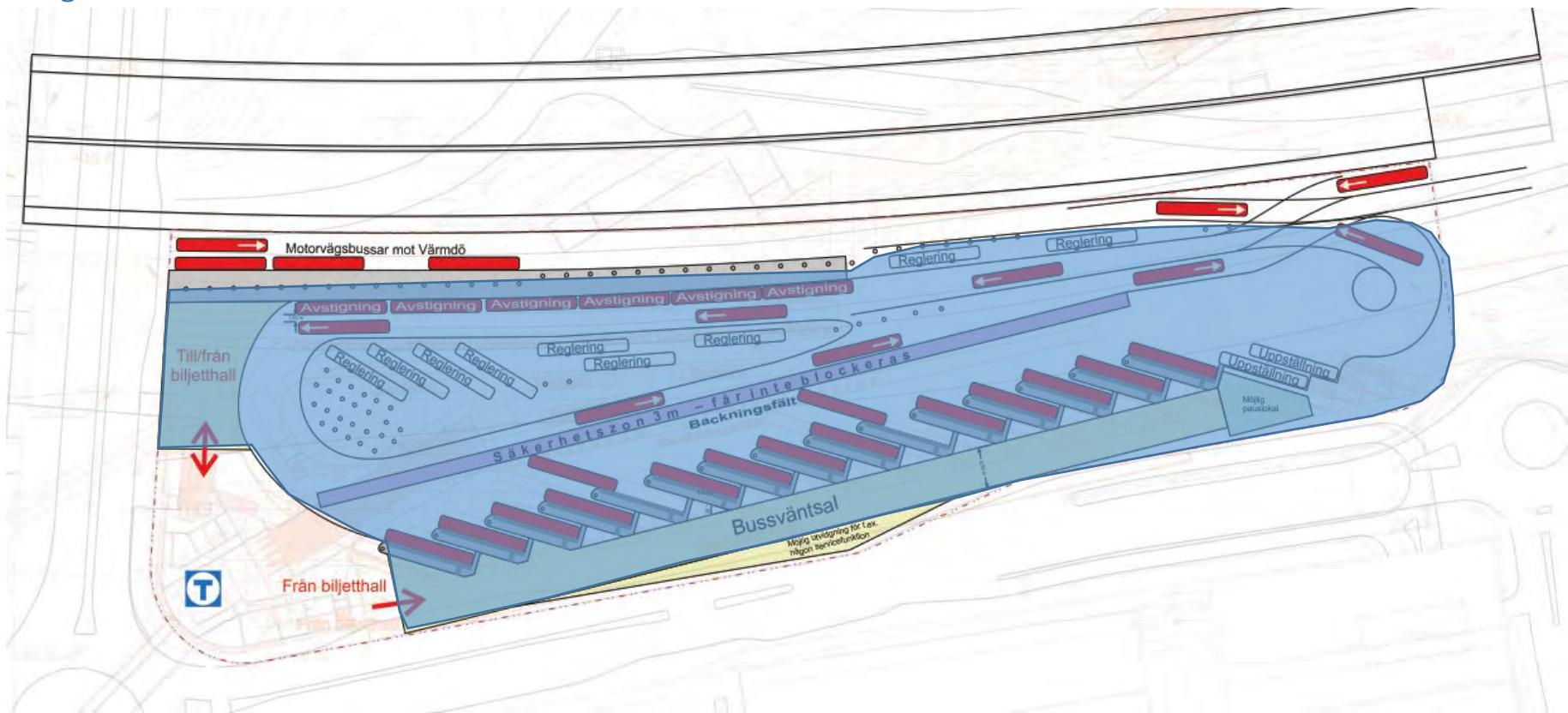


## Bilaga 2.2



Principskiss plan för överdäckningen. Ej skalenlig.

## Bilaga 3



Principskiss plan för bussterminal samt östgående motorvägshållplatser. Ej skalenlig.

Kommunstyrelsen

## **Ny länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029; prioriterade åtgärder och avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning**

Yttrande till länsstyrelsen

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen antar föreslaget till yttrande till länsstyrelsen.

### **Sammanfattning**

Nacka kommun har beretts möjlighet att lämna förslag till prioriterade åtgärder inom ramen för ny länsplan 2018-2019.

Följande objekt föreslås ingå i den nya länsplanen:

- Bussterminal Nacka centrum och Slussen
- Trafikplats Skvaltan och trafikplats Kvarnholmen
- Överdäckning
- Östlig förbindelse
- Boo trafikplats

Det finns även möjlighet att söka medfinansiering till större åtgärder i det kommunala vägnätet förutsatt att det bedöms vara av regional eller delregional betydelse. Åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under perioden 2018-2029 har identifierats, men ytterligare utredningar med projektering måste genomföras. Det är viktigt att medeltilldelningen står i proportion till stockholmsregionens betydelse för Sveriges ekonomi och befolkningstillväxt. Därför bör medfinansieringen utökas.

Ordinarie remisstid går ut den 16 december 2016. Nacka kommun har dock fått anstånd till 17 januari 2017 på villkor att Länsstyrelsen får se de handlingar som beretts i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 13 december.



## Ärendet

Nacka kommun har beretts möjlighet att lämna in förslag om vilka objekt som bör ingå i länsplanen. Länsstyrelsen vill få in förslag på de högst prioriterade åtgärderna i länet, oavsett om åtgärderna är hemmahörande i länsplan, nationell plan eller faller inom ramen för landstingets investeringsansvar. Det finns även möjlighet att söka medfinansiering till större åtgärder i det kommunala vägnätet förutsatt att det bedöms vara av regional eller delregional betydelse. Länsstyrelsen kommer lägga stor vikt vid effektiva åtgärder som stöttar hållbart resande, bostadsbyggande och omställningen mot ett mer klimat- och miljöanpassat transportsystem.

## Förslaget till Nackas synpunkter på brister i transportsystemet och önskade åtgärder

Förslaget till yttrande uttrycker Nackas synpunkter på följande sätt.

Nacka är en av landets och stockholmsregionens snabbast växande kommuner. År 2030 beräknas kommunen ha ökat från dagens 99 000 till 140 000 invånare. År 2050 kan ostsektorn, dvs. Nacka och Värmdö kommun, tillsammans ha omkring 250 000 invånare. För att uppnå en hållbar och attraktiv region krävs ett klimat- och miljöanpassat transportsystem som även är kapacitetsstarkt.

Nedanstående objekt bedöms som nödvändiga för att kunna uppnå denna målsättning och bör därför ingå i den nya länsplanen. Åtgärderna är prioriterade, för närmare beskrivning av respektive objekt se bilagda handlingar:

- Bussterminal Nacka centrum och Slussen
- Överdäckning av Väg 222/Värmdöleden
- Trafikplats Skvaltan och trafikplats Kvarnholmen
- Östlig förbindelse
- Boo trafikplats

Utöver kommande investeringar förutsätter Nacka kommun att Skurubrons finansiering från nuvarande länsplan kvarstår. Detta gäller även trafikplats Kvarnholmen och det regionala cykelstråket längs Ältavägen. Det krävs dock ytterligare medel för att kunna bygga ut cykelstråket i sin helhet. I föregående länsplan låg utökad turtäthet med en ny mötesstation med för Saltsjöbanan. Denna åtgärd sköt SLL Trafikförvaltningen upp och bör därmed finnas med i kommande länsplan.

## Underlag för åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under perioden 2018-2029

Under flera år har utredningar genomförts både regionalt och kommunalt för att främja stadsutveckling och att öka framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister och för kollektivtrafiken. Nacka kommun planerar att genomföra fler och större infrastrukturåtgärder under kommande Länsplans investeringsperiod, men ytterligare utredningar med projektering måste dock genomföras. Det är viktigt att medeltilldelningen



står i proportion till stockholmsregionens betydelse för Sveriges ekonomi och befolkningsökning. Därför anser Nacka kommun att potterna bör utökas.

---

Länk till åtgärdsförfrågan och övriga handlingar som ger direktiv om hur remissinstanserna ska yttra sig: <http://www.lansstyrelsen.se/Stockholm/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/infrastruktur-och-it/vagar-och-jarnvagar/Pages/kommande-lansplan-2018-2029.aspx?keyword=1%C3%A4nsplan>

Ordinarie remisstid går ut den 16 december 2016. Nacka kommun har dock fått anstånd till 17 januari 2017 på villkor att Länsstyrelsen får se de handlingar som beretts i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott 13 december.

## **Ekonомiska konsekvenser**

Fördelningen av statliga medel till objekt och åtgärder inom Nacka kan vara avgörande betydelse för att åtgärderna ska bli av överhuvudtaget.

## **Tidplan**

De föreslagna objekten och åtgärderna ligger inom tidsperioden 2018-2029.

## **Bilagor**

1. Förslag till yttrande
2. Nacka kommuns prioriterade objekt 2018-2029

Andreas Totschnig  
Bitr. stadsbyggnadsdirektör/enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson  
Översiktsplanerare  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Länsstyrelsen i Stockholms län  
[stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:stockholm@lansstyrelsen.se)

## **Ny länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029; prioriterade åtgärder och avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning**

*Länsstyrelsen dnr 342-33807-2016*

### **Nacka och regionen växer**

Nacka är en av landets och Stockholmsregionens snabbast växande kommuner. Västra Sicklaön i Nacka utgör en del av den centrala regionkärnan och har direkt koppling till Stockholms innerstad. År 2030 beräknas Nacka kommun ha ökat från dagens 99 000 till 140 000 invånare. År 2050 kan ostsektorn, dvs. Nacka och Värmdö kommun, tillsammans ha omkring 250 000 invånare. Det kommer ställa stora krav på hur vi reser och förutsätter en långsiktigt hållbar och kapacitetsstark infrastruktur. Åtgärder som förlängd tunnelbana, ny bussterminal, ett utbyggt och tunnelbaneanpassat busslinjenät, förlängd tvärbanan samt satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafik på vatten är därmed viktiga. Utöver detta behöver Värmdöleden och den planerade stadsstrukturen genom centrala Nacka anpassas. För att förstärka och avlasta kopplingen över Saltsjö-Mälarsnittet behövs en Östlig förbindelse, som är ett objekt i den pågående Sverigeförhandlingen.

### **Synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplan och nationell plan**

#### **Nacka stad och 2013 års Stockholmsförhandling**

I tunnelbaneavtalet som tecknades i samband med 2013 års Stockholmsförhandling har regionen tagit ställning för bebyggelse med en tät exploatering inom den utbyggda tunnelbanans influensområde. För Nackas del innebär det tre nya stationer utmed en förlängd blå linje från Kungsträdgården via Södermalm och Hammarby sjöstad. Nacka kommun har åtagit sig att inom tunnelbanans influensområde uppföra minst 13 500 bostäder till år 2030. Det omfattande stadsutvecklingsprojektet, som geografiskt är begränsat till västra Sicklaön, kallas för Nacka stad. Nacka stad beräknas inrymma cirka 50 000 invånare år 2030, vilket motsvarar nära en fördubbling av antalet invånare inom det



geografiska området. Till följd av tunnelbaneavtalet ställs höga krav på befintlig och utbyggd infrastruktur.

### **Bussterminal Nacka centrum och Slussen (prioritet 1)**

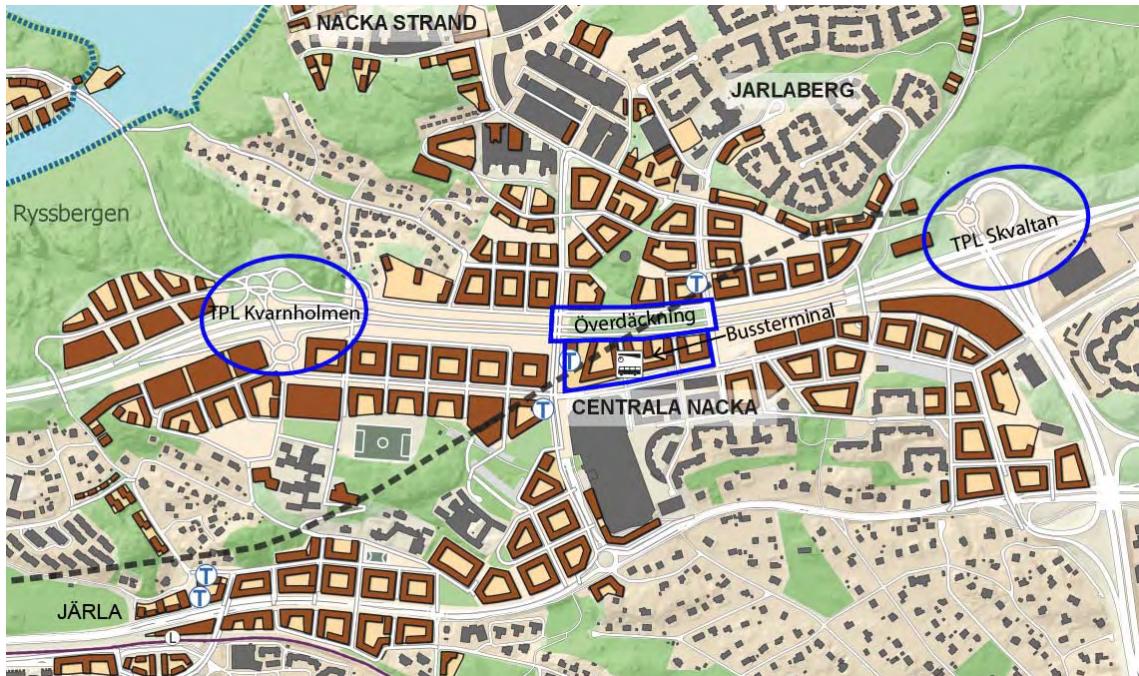
För att säkra kapaciteten för busstrafiken inom ostsektorn (Nacka-Värmdö-Slussen) fram till 2050 krävs en ny bussterminal i Slussen och en i Nacka centrum. Bussterminalernas framtida kapacitet är beroende av varandra eftersom busstrafiken fördelar mellan terminalerna. Om detta träffades en överenskommelse i juli 2014 mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Värmdö kommun och Nacka kommun. Det är viktigt att bussterminalen i Nacka centrum tas med i kommande länsplan och tilldelas medel enligt intentionsavtalet. Bussterminalen ska vara i drift då tunnelbanan öppnar och utgör därmed en attraktiv och kapacitetsstark bytespunkt. Då kan transportsystemets kapacitet nyttjas fullt ut, likaså de gjorda investeringarna. Det är också viktigt att kollektivtrafikprojektet Bussterminal Slussen tilldelas de medel som är möjliga i enlighet med intentionsavtalet.

### **Överdäckning (prioritet 1)**

En 300 meter lång överdäckning av Värmdöleden i centrala Nacka skapar förutsättningar för en tät och blandad stad. Överdäckningen överbryggar den barriär som Värmdöleden utgör. Områdena Nacka strand, Jarlaberg och Bergs gård knyts samman med centrala Nacka och möjliggör ett ökat lokalt resande för gående och cyklister. Överdäckningen är en avgörande pusselbit i Nackas framtida stadskärna med närbild till bostäder, kontor, utbildning, kultur, idrott, torg, parker och handel. En effektiv bytespunkt ihop med en sidoförflyttning av Väg 222 och överdäckningen, bidrar till en tillgänglig, sammanhängande och attraktiv stadsstruktur.

### **Trafikplats Skvaltan och trafikplats Kvarnholmen (prioritet 1)**

Nacka kommun, Trafikverket och SLL Trafikförvaltningen har, i framtagen ÅVS (*Åtgärdsvalsstudie, Samordnad trafik för centrala Nacka*) och efterföljande principöverenskommelse, enats om den framtida regionala trafikförsörjning genom centrala Nacka. Syftet med åtgärdsvalsstudien var att med utgångspunkt från den planerade bebyggelseutvecklingen i centrala Nacka, analysera hur trafiksystemet i anslutning till Värmdöleden ska fungera. De befintliga trafikplatserna på Värmdöleden behöver anpassas till den nya bebyggelseutvecklingen och den övergripande situationen i regionen. Trafikplats Skvaltan byggs om till fullständig trafikplats inklusive komplettering av ett fjärde körfält på del av sträcka av Värmdöleden. Trafikplats Kvarnholmen byggs om till fullständig trafikplats. Befintlig trafikplats Nacka C tas bort. De nya trafikplatserna, tillsammans med ett anpassat, lokalt huvudvägnät på ömse sidor om Värmdöleden, leder till att regional trafik hänvisas till det regionala vägnätet och lokal trafik till det lokala huvudvägnätet. Lösningen ger en god orienterbarhet i hela trafiksystemet.



Strukturplan över centrala Nacka med planerade stadskvarter: De blå markeringarna visar Kvarnholmens och Skvaltans trafikplatser, föreslagen överdäckning av väg 222 samt bussterminal under planerad kvarters- och gatunivå söder om överdäckningen.

### Östlig förbindelse (prioritet 1)

Stora delar av trafiksystemet i Stockholmsregionen är i dag hårt belastat. Under högtrafik har kapacitetstaket nåtts i stora delar. Detta skapar ett sårbart trafiksystem. En Östlig förbindelse binder samman Norra och Södra länken för bil- och kollektivtrafik till en ring runt innerstaden. Den ökar tillgängligheten i regionen och ger ökad redundans i trafiksystemet. Det gäller framförallt kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet. För regionens och Nackas planerade befolkningstillväxt är en Östlig förbindelse nödvändig. Kostnader för Östlig förbindelse har uppskattats till minst 19 miljarder kronor. Utbyggnad planeras pågå under 2022-2031.

### Boo trafikplats (prioritet 2)

I samband med den planerade bostadsutvecklingen i Sydöstra Boo har behovet av en ny anslutning till Värmdöleden, vid Boovägen utretts och identifierats. En ny trafikplats, Boo trafikplats, skulle säkra framkomligheten för kollektivtrafiken och avlasta Orminge trafikplats. Detta skulle medföra en effektivare trafikförsörjning av Boolandet.

### Objekt i föregående Länsplan 2014-2025

Utöver kommande investeringar förutsätter Nacka kommun att Skurubrons finansiering från föregående länsplan kvarstår. Detta gäller även trafikplats Kvarnholmen och det regionala cykelstråket längs Ältavägen. Det krävs dock ytterligare medel för att kunna bygga ut cykelstråket i sin helhet. I föregående länsplan låg utökad turtäthet med en ny



mötessstation med för Saltsjöbanan. Denna åtgärd sköt SLL Trafikförvaltningen upp och bör därmed komma med i kommande länsplan.

## **Underlag för åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under perioden 2018-2029**

Under flera år har utredningar genomförts både regionalt och kommunalt för att främja stadsutveckling och att öka framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister och för kollektivtrafiken. Nacka kommun planerar att genomföra fler och större infrastrukturåtgärder under kommande Länsplans investeringsperiod. Det är viktigt att medeltilldelningen står i proportion till stockholmsregionens betydelse för Sveriges ekonomi och befolkningsökning. Därför anser Nacka kommun att potterna bör utökas.

Flera objekt identifierats men ytterligare utredningar med projektering måste dock genomföras. Många av nedan beskrivna objekt faller in under flera åtgärdspaket såsom trafiksäkerhet, cykel, trimningsåtgärder, miljö, kollektivtrafik och åtgärder för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel.

### **Cykelinfartsparkering**

I samband med utbyggnad av tunnelbanan läggs stort fokus på ”hela-resan-perspektivet” för att tunnelbanan ska kunna användas i så stor utsträckning som möjligt samtidigt som privatbiltrafiken måste minska i den tätta stadsstrukturen. Därmed har ett stort behov av infartsparkering för cykel identifierats. I en tät stadsstruktur kommer det därmed bland annat att finnas behov av garagelösningar. Utredning pågår dock fortfarande för att se på behov och placering vid respektive tunnelbanestation.

*Omfattar åtgärdspaket: kollektivtrafik och cykel*

Cykelparkering i anslutning till saltsjöbanan och strategiskt viktiga busshållplatser, såsom Orminge bussterminal behöver utvecklas. I samband med upprustning av Saltsjöbanan har platser identifierats men djupare studier behöver genomföras inför utbyggnad.

*Omfattar åtgärdspaket: cykel*

### **Gång- och cykelbro över Värmdöleden**

I samband med stadsutvecklingen ska kommunen växa samman. I detta hänseende har ett behov av en cykelbro över Värmdöleden identifierats som binder ihop Kvarnholmen och Vikdalens med centrala Nacka. Detta behov beskrivs i *Åtgärdsvalsstudie, Samordnad trafik för centrala Nacka*. Cykelbron ska länka samman bostadsområdet med viktiga målpunkter, som många unga vill ta sig till, såsom Eklidens skola, Nacka gymnasium och Nacka sportcentrum.

*Omfattar åtgärdspaket: cykel*



## Stadsgator

Stadsutvecklingen på västra Sicklaön och i anslutning till kommundelcentra (Älta, Saltsjöbaden-Fisksätra och Orminge) innebär att stora satsningar behöver göras på det kommunala vägnätet. Idag består vägnätet av genomfartsvägar som ska omvandlas till stadsgator i kvartersstruktur. Gatorna ska ge möjlighet till angöring, attraktiva gång- och cykelstråk med god framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet samt dagvattenhantering med gatuträd och magasin för att skydda Järlasjön. Utöver detta kommer även flera av gatorna behöva goda förutsättningar för busstrafiken som fortsatt kommer att vara en viktig del av kollektivtrafiken. Ett exempel är Värmdövägen på västra Sicklaön som ska byggas om till stadsgata med stombusstrafik samt med regionalt cykelstråk enligt standard. Ett annat exempel är en ny nordsydlig körbar koppling där Planiavägen förlängs till Värmdövägen genom att Saltsjöbanan höjs upp på en bro. Åtgärden fördelar trafiken jämnare och onödiga omvägar kan undvikas. Sammankopplingen bryter den barriäreffekt som Saltsjöbanan idag utgör samtidigt som en mer sammanhängande och stadsmässig bebyggelsemiljö möjliggörs.

*Omfattar åtgärdspaket: miljö, cykel, trafiksäkerhet, kollektivtrafik, trimningsåtgärder, åtgärder för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel*

## Regionala cykelstråk

Nacka kommun planerar att fortsätta, det redan påbörjade arbetet, med utbyggnad av det regionala cykelstråket i enlighet med Nackas cykelstrategi som grundar sig på den Regionala cykelplanen. De kommande åren kommer utbyggnaderna uppgå till omkring 20-25 miljoner per år.

*Omfattar åtgärdspaket: cykel*

## Dagvattenrening

Att bygga en tätare stad innebär större andel hårdgjorda ytor, vilket minskar den naturliga reningen av dagvatten, jämfört med dagens situation. Därför blir dagvattenanläggningar i stadsmiljö mer komplicerade och måste prioriteras. En betydande del av Nacka stads exploatering ligger inom avrinningsområdet till Järlasjön/Sicklasjön och Strömmen. Hårdare krav kommer att ställas på rening och fördöjning av dagvatten eftersom Sicklasjön föreslås bli vattenförekomst. Strömmen är redan idag en hårt belastad vattenförekomst. I samband med bebyggelseförtätning av Nackas centrumområden behöver motsvarande åtgärder genomföras.

*Omfattar åtgärdspaket: miljö*

## Reservvattentäkt

Åtgärder kommer att behöva göras vid Ältavägen för att skydda kommunens reservvattentäkt vid Sandasjön.

*Omfattar åtgärdspaket: miljö*

## Kollektivtrafik på vatten

Kollektivtrafik på vatten är en viktig infrastruktur som fortsatt bör utvecklas för att avlasta Saltsjö-Mälarsnittet. Den ökar tillgängligheten i regionen och ger ökad redundans i



trafiksystemet. Kollektivtrafik på vatten kan bidra till att uppnå målet om en ökad kollektivtrafikandel i länet. En viktig del i detta arbete är att få samsyn kring bryggor i hela länet. Bidrag till finansiering av bryggor kommer att bli viktig i framtiden. Flera av bryggorna längs SjöVägen i Nacka kommun är privatägda men kommunens intention är att ta över brygganläggningarna.

*Omfattar åtgärdspaket: kollektivtrafik*

### **Trimningsåtgärder**

I enlighet med ÅVS, *Åtgärdsvalsstudie, Samordnad trafik för centrala Nacka* planeras trimningsåtgärder för att öka framkomligheten för busstrafiken till den kommande bussterminalen i Nacka centrum. Trafikplats Skogalund ska endast trafikeras av buss och ett körfält i vardera riktning på Skvaltans väg ska konverteras till busskörfält. Dessa åtgärder skapar god framkomlighet och tillgänglighet för busstrafiken och möjliggör framtida stombusstrafik.

*Omfattar åtgärdspaket: trimningsåtgärder*

### **Avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning**

Nacka kommun har inga synpunkter på avgränsningen i detta skede.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Gunilla Glantz  
Stadsbyggnadsdirektör

#### Bilagor:

1. Nacka kommunens prioriterade objekt 2018-2029
2. Protokollsutdrag från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott i Nacka kommun, 2016-12-13

## Bilaga 1. Nacka kommuns prioriterade objekt 2018-2029

Objekt	Brist i förutsättningarna i transportsystemet	Plats/sträcka	Önskad åtgärd	Effektbeskrivning	Namn ÅVS	Ev. väg-nummer	Prio Nr
Östlig förbindelse	Tillgänglighet till övriga regionen. Kapacitetsbrist över Saltsjö/Mälarsnittet	E20-75-Väg 222	Östlig förbindelse med kapacitetsstark busstrafik	Förbättrad framkomlighet över Saltsjö/Mälarsnittet med restidsvinster för kollektivtrafiken	Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) "Tillgänglighet för Stockholm, Nacka, Värmdö och Lidingö	E20-75-Väg 222	1
Trafikplats Skvaltan	Nuvarande utformning med halva trafikplatser i centrala Nacka hindrar Nackas bostadsbyggande kopplat till tunnelbaneavtalet. En ny utformning av trafikplatserna krävs för att uppfylla avtalet.	Väg 222 mellan Skvaltans Trafikplats och Trafikplats Nacka C.	Anlägga en fullständig trafikplats Skvaltan med cirkulationsplatser inklusive ett fjärde körfält på Väg 222 för att säkerställa framkomlighet.	Skapar ett tydligt och effektivt trafiksystem för hela centrala Nacka. En nödvändig åtgärd i till följd av tunnelbaneavtalet.	Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) samordnad trafikplanering i centrala Nacka	222	1
Trafikplats Kvarnholmen	Nuvarande utformning med halva trafikplatser i centrala Nacka hindrar Nackas bostadsbyggande kopplat till tunnelbaneavtalet. En ny utformning av trafikplatserna krävs för att uppfylla avtalet.	Väg 222 vid Kvarnholmsförbindelsen	Anlägga en fullständig trafikplats Kvarnholmen med cirkulationsplatser	Skapar ett tydligt och effektivt trafiksystem för hela centrala Nacka. En nödvändig åtgärd i till följd av tunnelbaneavtalet.	Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) samordnad trafikplanering i centrala Nacka	222	1
Bussterminal Nacka centrum	I samband med utbyggd tunnelbana behövs en effektiv bytespunkt i Nacka C. Dessutom förutsätts att denna terminal byggs ut tillsammans med ny terminal i Slussen, för att tillgodose ostsektorns framtida kollektivtrafik.	Väg 222 vid Nacka Trafikplats	En ny bussterminal i direkt anslutning till tunnelbanestation Nacka C.	Tillsammans med utbyggd bussterminal i Slussen är kapacitetsbehovet för busstrafiken inom denna sektor säkrad till 2050. Bytespunkt mellan tunnelbana och buss leder till fungerande och attraktiv helhetslösning för kollektivtrafiken i Ostsektorn.	Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) samordnad trafikplanering i centrala Nacka samt Förstudie Bussterminal och överläckning i Nacka stad.	222	1

## Bilaga 1. Nacka kommuns prioriterade objekt 2018-2029

Objekt	Brist i förutsättningarna i transportsystemet	Plats/sträcka	Önskad åtgärd	Effektbeskrivning	Namn ÅVS	Ev. väg-nummer	Prio Nr
Överdäckning av Väg 222	Barriären som Värmdöleden utgör.	Väg 222 vid Nacka Trafikplats	Överdäck Värmdöleden så att områdena Nacka strand och Jarlaberg knyts samman med centrala Nacka och möjliggör ett ökat lokalt resande för gående och cyklister.	Binder samman staden. Överdäckningen är en avgörande pusselbit i Nackas framtida stadskärna med närbild till bostäder, kontor, utbildning, kultur, idrott, torg, parker och handel.	Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) samordnad trafikplanering i centrala Nacka samt Förstudie Bussterminal och överdäckning i Nacka stad.	222	1
Boo Trafikplats	Avlastar Orminge trafikplats och skapar en effektivare trafikförsörjning av Boolandet.	Väg 222 vid Boovägen.	Anlägga en ny, fullständig trafikplats.	Ger förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i sydöstra Boo.	Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) pågår.	222	2
Skurubro							Objekt flyttas med från gällande länsplan
Ältastråket							Objekt flyttas med från gällande länsplan
Trafikplats Kvarnholmen							Objekt flyttas med från gällande länsplan

Kommunstyrelsen

## **Kompletterande yttrande till Trafikverket angående vägplan, granskningshandling för upprustning av gång- och cykelväg, Väg 260 Ältastråket**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår att fatta följande beslut.

1. Kommunstyrelsen antar förslag till kompletterande yttrande daterat 2016-11-30 angående vägplan, granskningshandling för Väg 260 Ältastråket.
2. Kommunstyrelsen beslutar om omedelbar justering.

### **Sammanfattning**

Trafikverket har under hösten 2016 gått ut på granskning till berörda fastighetsägare och allmänheten för ombyggnad av gång- och cykelvägen längs Ältavägen.

Granskningshandlingen avser planläggning av vägplan för projektet Ältastråket, del av cykelsatsning Södertörn. Upprustningen syftar till att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Den befintliga gång- och cykelvägen planeras att breddas, gående och cyklister separeras och säkerheten mellan cyklister och bussresenärer att ökas.

Nacka kommun har redan yttrat sig i granskningsskedet för förslag till vägplan men har efter kommunikation med Trafikverket gjort bedömningen att en komplettering av tidigare yttrande är nödvändig. Detta eftersom det tidigare yttrande hänvisade till planprogrammet för Älta centrum och därmed indirekt motsatte sig den föreslagna cykelvägens föreslagna sträckning. I det kompletterande yttrandet tydliggör kommunen att det i pågående planprojekt (Detaljplan för Ältas nya centrum, etapp A och B) inte finns några ambitioner att ändra Ältavägens funktion eller sträckning i nuläget och motsäger sig därmed inte den aktuella vägplanen. Kommunen understryker dock vikten av att Trafikverket hörsammar de ambitioner som finns för Ältavägen på sikt och tar i beaktande att målet är att omgestalta Ältavägen till en stadsgata samt att läget för denna del av Ältavägen kan komma att behövas över. Yttrandet avser endast beröra del av Ältastråket mellan Hedvigslundsvägen och Solvägen, längs med Älta centrum, en sträcka om cirka 250 meter.



## Ärendet

Detta yttrande är en komplettering av det yttrande i ärendet som skickades den 10 oktober 2016 till Trafikverket (dnr KFKS 2015/552-513). Med detta yttrande vill Nacka kommun tydliggöra sin syn på förslaget till utveckling av Ältavägen, avseende sträckan längs med Älta centrum.

Nedan följer en sammanfattningsvisning av förutsättningarna som angavs i det tidigare yttrandet och som föranlett detta kompletterande yttrande:

- I det yttrande som Nacka kommun skickade till Trafikverket under oktober 2016 hänvisades till detaljplaneprogrammet för Älta centrum, antaget under hösten 2015. I programmet skiljer sig Ältavägens föreslagna sträckning, längs Älta centrum, från nuvarande vägsträckning.
- Detta innebär indirekt att kommunen (genom sitt yttrande under oktober 2016) motsatte sig den föreslagna utvecklingen av gång- och cykelvägen som redovisats av Trafikverket eftersom kommunen hänvisade till en sträckning av Ältavägen som inte stämmer överens med Trafikverkets förslag till placering av gång- och cykelväg.
- I programmet för Ältas nya centrum föreslås Ältavägen omgestaltas till stadsgata, vilket kräver ändring av vägplan.

Utifrån detta har stadsbyggnadsprojektet för Älta centrum sett behovet av att komplettera yttrandet med ett förtydligande om att Nacka kommun är positiva till utvecklingen av cykelstråket och att pågående detaljplanering för Älta centrum (detaljplan för Ältas nya centrum, etapp A+B) inte i nuläget avser att ändra Ältavägens sträckning eller föreslå andra åtgärder som kräver ny vägplan, längs sträckan vid Älta centrum.

Det ska dock tydliggöras att kommunen har för avsikt att initiera arbetet med en ny vägplan för att på sikt möjliggöra för en justering av Ältavägens sträckning samt omgestalta Ältavägen (längs Älta centrum) till stadsgata. Detta arbete bör dock ske i samband med att detaljplanerna öster om Ältavägen (benämnt etapp F i planprogrammet för Ältas nya centrum) påbörjas. Varför detta inte görs i detaljplanen för Ältas nya centrum, etapp A+B är att tidsplanen för ett antagande av detaljplanen kommer att framskjutas med cirka 2-3 år och att osäkerheten att få berörd detaljplan antagen ökar.



## Bilagor

Bilaga 1. Förslag till kompletterande yttrande gällande granskningshandling väg 260  
Ältastråket

Bilaga 2. Kommunens granskningsyttrande från oktober 2016

Nina Åman  
Planchef

Christian Nützel  
Planarkitekt



Trafikverket

**NACKA  
KOMMUN**

## **Kompletterande yttrande till Trafikverket angående vägplan, granskningshandling för upprustning av gång- och cykelväg, väg 260 Ältastråket**

Detta yttrande är en komplettering av det yttrande i ärendet som skickades den 10 oktober 2016 till Trafikverket. Med detta yttrande vill Nacka kommun tydliggöra sin syn på förslaget till utveckling av Ältavägen, avseende sträckan längs med Älta centrum.

Kommunen ser fortsättningsvis positivt på en utveckling av Ältavägen och välkomnar en ombyggnad av gång- och cykelvägen längs Ältavägen. I det tidigare yttrandet (KFKS 2015/552-513) hänvisades till det planprogram för utvecklingen av Älta centrum som antogs i Kommunfullmäktige hösten 2015. I planprogrammet redovisas en förändrad sträckning av Ältavägen jämfört med nuvarande sträckning samt en ändring av gatans funktion med syftet att tillskapa en stadsgata längs Älta centrum. Den föreslagna sträckningen av Ältavägen innebär en uträtnings av vägen som inte överensstämmer med det förslag till vägplan som översänts av Trafikverket.

Eftersom Nacka kommun inte har för avsikt att fördröja eller omöjliggöra projektet med cykelvägen vill kommunen genom detta kompletterande yttrande tydliggöra att det i pågående planprojekt (Detaljplan för Ältas nya centrum, etapp A och B) inte finns några ambitioner att ändra Ältavägens funktion eller sträckning.

Kommunen vill dock fortfarande understryka vikten av att Trafikverket hörsammar de ambitioner som finns för Ältavägen på sikt och tar i beaktande att målet är att omgestalta Ältavägen till en stadsgata samt att läget för denna del av Ältavägen kan komma att behöva ses över. Nacka kommun önskar därför att Trafikverket väntar med genomförandet av cykelvägen längs med Älta centrum samt inleder en process med syftet att ändra



vägplan/upprätta en ny vägplan för Ältavägen, längs med Älta centrum (ca 250 meter). Från kommunens sida önskar vi att Trafikverket ser till möjligheten att samordna framtagandet av ny vägplan med de kommande detaljplaner som föreslås öster om Ältavägen och som då även kan innehålla vägområdet för sträckan längs Älta centrum.

Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

Dag Björklund  
Trafik- och fastighetsdirektör

**Yttrande**  
KFKS 2015/552-513

Trafikverket  
Ärendenummer TRV 2015/57782

## **Yttrande över granskningshandling för utbyggnad av cykelväg längs väg 260, Ältastråket**

Nacka kommun välkomnar en ombyggnad av gång- och cykelvägen längs Ältavägen (väg 260). En ombyggnad är till stor nytta för Nackas medborgare, inte minst för boende i Älta. Ökad trafiksäkerhet och framkomlighet är ett viktigt led i att få fler att cykla och gå vilket i sin tur är en betydelsefull del av kommunens övergripande mål om attraktiva livsmiljöer i hela Nacka.

Nacka kommun instämmer i att särskild gestaltningsmässig omsorg behöver läggas på vissa platser där situationerna är komplexa eller landskapet har särskilda värden att hantera. Natur-, vatten och kulturvärden är viktiga att ta hänsyn till men omsorg av gestaltning är även viktigt där privata fastighetsägare berörs i Sickla och i Älta. Kommunen har god lokalkändedom och bistår gärna i arbetet med gestaltning av dessa platser.

Kommunen ser positivt på att passager över Ältavägen åtgärdas. Dessa är extra viktiga för boende i närområdet och inte minst för barn då Ältavägen på delar fungerar som skolväg. Vid Älta skola behövs tydliga markeringar av gångstråk och cykelväg av typen fartnedsättande ränder och röd asfalt. Området omfattar passage över Ältavägen till och från skola, tillfart till busshållplats och cykelväg - i alla riktningar. Detta innebär att det är stor konkurrens om utrymmet, särskilt i rusningstid där man kan räkna med att nyttjarna av området har ett öga på klockan och varje störning är ett stressmoment.

Kommunen vill även att det byggs en gångväg längs hela den västra delen av väg 260 genom Älta samhälle. Det ökar säkerheten för såväl cyklister som gående om de inte genom större delen av området är hänvisade till en enda gemensam gång- och cykelväg, för transport åt båda hållen.

Kommunen är mer tveksam till de åtgärderna om beskrivs vid Ulfsjövägen och Gråsparvsvägen. Upphöjning eller inte så måste bilföraren köra hela vägen fram till Ältavägen för att kunna avgöra när den kan köra ut på den vägen. Även om det är bra om upphöjningen medför att farten sänks så kommer det att stå bilar på övergångsstället. Det

finns en risk att ett behov att stanna två gånger minskar uppmärksamheten vid det andra stoppet.

Nacka kommun vill poängtala att sträckan mellan Hästhagen och Sickla är en viktig skolbarnsväg och transportväg för cykelpendlare, varför det behövs full bredd på gång- och cykelbanan hela den sträckan. Det är inte dock en lösning att ta av vägbanan för att bredda gång- och cykelvägen. Det skulle medföra att biltrafiken inte tryggt och säkert kan komma förbi en buss som stannat för hållplats och därmed skapa en ny fara i trafikmiljön. Trafikverket bör överväga en lösning med stödmur i slänten trots att detta är en dyrare lösning.

För att få ett sammanhängande regionalt cykelvägnät av hög standard i regionen är det av vikt att samtliga delar åtgärdas. Nacka kommun tycker det är synd att finansieringsproblem har minskat projektet och anser att Trafikverket redan nu bör se över finansieringen så att resterande delar av Ältastråket kan byggas ut. Det är beklagligt att delar med betydande framkomlighet- och trafiksäkerhetsproblem har lämnats utanför planen, däribland sträckan genom Nackanäs samt en bättre lösning än en trafiksignal vid Hämplingevägen.

### **Cykelparkeringsar för byte mellan cykel och kollektivtrafik**

Kommunen vill påpeka vikten av att planera för cykelparkeringsar. Cykelparkeringsar av god standard är en viktig del i att främja kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Längs Ältavägen finns flertalet busshållplatser och det finns stor potential att göra förbättringar inom detta område. Det är viktigt att planera för detta i ett tidigt skede eftersom det kan vara svårt att få till attraktiva parkeringsplatser senare i processen.

### **Planering i Nacka kommun som påverkar utbyggnaden av cykelväg Ältastråket**

Nacka kommun vill observera Trafikverket på planering som pågår i kommunen, som påverkar Trafikverkets utbyggnad av cykelvägen längs väg 260.

### **Stadsutveckling av Älta centrum**

Ältavägen har en viktig funktion i Älta och har en central roll i de stadsutvecklingsplaner som finns i och med detaljplaneprogrammet för Ältas nya centrum. Det är av stor vikt att utbyggnaden av Ältastråket sker i samspel med det planprogram<sup>1</sup> och de detaljplaner som tas fram av kommunen. Den första detaljplanen för Ältas nya centrum beräknas antas i december 2017 och utbyggnad av bostäder i Älta centrum, väster om och intill Ältavägen planeras påbörjas kvartal 1 2018.

<sup>1</sup>

[http://infobank.nacka.se/ext/Bo\\_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/Älta%20torg%201/Program/Planprogram.%20högupplöst.pdf](http://infobank.nacka.se/ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/Älta%20torg%201/Program/Planprogram.%20högupplöst.pdf)



Inom ramen för stadsbyggnadsprojektet genomförs under hösten 2016 en förstudie för utbyggnad av allmänna anläggningar i Ältas nya centrum där ett nytt torg (Älta Torg) i anslutning till Ältavägen blir Älta centrums nya mittpunkt (nuvarande infart till centrum från Ältavägen). En delsträcka av Ältavägen förbi Älta Torg ingår i förstudien och en eventuell tillkomst av cirkulationsplatser kommer att utredas i tre korsningspunkter mellan Ältabergsvägen och Almvägen. Förstudien utreder bland annat framtidens utformning av Ältavägen förbi Älta centrum (se bilaga B) där utmaningen är att uppnå tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet såväl som en god gestaltning av Ältavägen intill nya Älta Torg.

Älta våtmark som GC-vägen passerar kommer troligen att utvecklas för att kunna hantera en större mängd dagvatten och bidra med ökad reningsverktyg. Det innebär bland annat att den eventuellt kommer få större yta och att befintliga och nya dagvattenledningspassager under Ältavägen utreds.

Förorenade massor kan ha deponerats i höjd med Älta våtmark, precis väster om Ältavägen. MIFO-punkten på Sandsborgsskolan ligger enligt kommunens bedömning fel.

Nacka kommun önskar att kommunens planer beaktas så långt det går, det vill säga att Trafikverket inom ramen för den nya vägplanen möjliggör för eventuella cirkulationsplatser i den vägplan som nu tas fram.

Nacka kommun förutsätter att breddningen av GC-vägen görs åt öster på sträckan förbi Älta centrum, alltså så att nuvarande körbana inte påverkas. Detta är av vikt för att

Vidare ser Nacka kommun gärna att ett möte bokas in med Trafikverket under hösten där Trafikverket får möjlighet att delges utfallet av den förstudie som pågår.

### **VA och övrigt ledningsnät**

Ältavägen innehåller en rad ledningar, servisledningar för VA och brunnar som kommer att beröras av en ombyggnad. Även här bistår kommunen gärna med sakkunskap och deltagande i samordning av planering, projektering och utförande av arbetena.

Under 2017 planeras en större omläggning av den huvudvattenledning som idag går genom Älta centrum och i del av Ältavägen (se bilaga A). Dessa anläggningsarbeten kan därför komma att behöva samordnas med Trafikverkets utbyggnad av Ältastråket förbi Älta centrum.

## Övrigt

### Hänsyn till vatten och miljö

Ältavägen passerar genom den primära skyddszonens i Sandasjöns vattenskyddsområde. En del av denna vägsträcka, ca 300 m, som ligger inom den primära skyddszonens, bedöms vara en av de största potentiella riskerna för att förorena reservvattentäkten (se bilaga C). En olycka med utsläpp av olja eller andra farliga ämnen i området kan innehåra att vattentäkten blir skadad eller förstörd för en lång tid framåt med stora saneringsåtgärder som följd. Kommunen är medveten om att upprustningen av gång- och cykelbanan inte direkt berör denna fråga, men vill påpeka vikten av att påskynda skyddsåtgärder för att undvika utsläpp från vägområdet till reservvattentäkten.

I och med att en större yta (totalt sett) hårdgörs behövs en bedömning av om föroreningsmängderna till recipient kommer att öka, om extra åtgärder behövs på grund av det och vad det innebär vad gäller påverkan på miljökvalitetsnormen för vatten. Förutom grundvattenförekomsten Sandasjön är Ältasjön och Sicklasjön föreslagna ytvattenförekomster vilket innebär att kommunen lägger ner stor energi på att inte försämra dess ekologiska eller kemiska status vid utbyggnaden av Älta centrum och Nacka stad.



Mats Gerdau  
Kommunstyrelsens ordförande

*Detta yttrande avges av kommunstyrelsens ordförande med stöd av 6 kap 36 § kommunallagen och punkten 1 i kommunstyrelsens delegationsordning.*