

Kommunstyrelsen kallas till sammanträde

Dag	Måndagen den 2 juni 2014
Tid	Kl. 15.00
Plats	Nacka stadshus, sammanträdesrummet Orminge
Ordförande	Mats Gerdau
Nämndsekreterare	Liselotte Lexén
Gruppmöte	Kl. 14.00 Orminge M, FP, C, KD
Gruppmöte	Kl. 14.00 Kummelberget S, MP, V

Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Anmälningar	
3.	Delegationsbeslut, anmälan	
	Förslag till kommunfullmäktige	
4.	Ramavtal med Nacka strand Fastighets AB om förutsättningar inför fortsatt detaljplanering i Nacka strand <i>Antagande</i> KFKS 2014/158-251, KSSU § 117	
5.	Exploateringsavtal för detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön <i>Antagande</i> KFKS 2009/482-251	
6.	Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl fastigheter på Västra Sicklaön <i>Antagande</i> KFKS 1996/82-214, KSSU § 120, MSN § 170	
7.	Exploateringsavtal för del av Sicklaön 83:22 m fl inom detaljplan för Tvärbanan <i>Antagande</i> KFKS 2013/20-251 Direkt till KS, handlingar senare	

Nr	Ärende	Noteringar
8.	Detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m fl <i>Antagande</i> KFKS 2012/660-214, MSN § 125	
9.	Förvärv av fastigheten Sicklaön 73:119, Gamla Landsvägen KFKS 2014/385-252, KSSU § 129	
10.	Upplåtelse av tomträtt och försäljning av byggnader på fastigheten Sicklaön 38:10 på Kvarnholmen, ”röda villorna” och ”gamla Konsumbutiken” för förskola KFKS 2014/417-256 Direkt till KS	
11.	Tertialbokslut 1 2014 KFKS 2013/182-040	
12.	Exploateringsredovisning T1 2014 KFKS 2014/339-040, KSSU § 116	
13.	Investeringsbeslut och -sammanställning Nacka kommun totalt tertialbokslut 1 år 2014 KFKS 2013/182-040	
14.	Lokala miljömål för Nacka KFKS 2014/351-011, KSAU § 72	
15.	Bestämmelser om omställningsstöd och pension till förtroendevalda (OPF-KL) KFKS 2014/375-022, KSAU § 76	
16.	Förbättrad ärendebehandling vid nedläggningshotande skolor <i>Motion den 12 mars 2012 av Sidney Holm och Magnus Sederström (MP)</i> KFKS 2012/177-630, KSVU § 27	
	Egna beslutsärenden	
17.	Detaljplaneprogram för Nacka strand på Sicklaön <i>Antagande</i> KFKS 2012/495-214, KSSU § 118, MSN § 82	
18.	Information om regeringens proposition 2013/14:126 - En enklare planprocess KSSU § 122	
19.	Generell krishanteringsplan för fastighetsområdet KFKS 2014/344-513, KSSU § 124	

Nr	Ärende	Noteringar
20.	Uppföljning av beslut om rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen KFKS 2012/524-040, KSAU § 70	
21.	Justerade föreskrifter för Nackas naturreservat KFKS 2013/284-26, KSAU § 71	
22.	Strategi för att genomföra Nacka kommuns klimatprogram KFKS 2014/369-409, KSAU § 73	
23.	Uppföljning av nämndespecifika risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner KFKS 2012/83-012, KSAU § 74	
24.	Trygga och säkra förtroendevalda i Nacka kommun KFKS 2014/377-100, KSAU § 75	
25.	Exemplifiering av firmatecknare för kommunstyrelsen KFKS 2014/406-002 Direkt till KS	
26.	Kommunstyrelsens bokslut tertial 1 KFKS 2013/512-040 Direkt till KS	
27.	Övriga frågor	

§ 114

KFKS 2014/24-019

Anmälningar


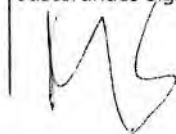

Beslut

Anmälningarna noteras till protokollet.

Handlingar i ärendet

Anmälningar KSSU 2014-05-13

Ärende	Åtgärd/ansvar
Skrivelser	
Två skrivelser ang Sicklaön 37:46 KFKS 1996/82-214 och	Svar från mark- och exploateringsenheten och planenheten
Cirkulär, SKL	
Cirkulär 14:18	

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

Anmälningar KSAU 2014-05-20

Ärende	Åtgärd/ansvar
Rapporter	
Granskningsrapport för Nacka Stadshus och Nysätra Fastighets AB 2013 <i>KFKS 2013/191-040</i>	Johanna Magnusson
Signad årsredovisning Nacka stadshus AB 2013 <i>KFKS 2013/191-040</i>	Johanna Magnusson
Signad årsredovisning Nysätra Fastighets AB 2013 <i>KFKS 2013/191-040</i>	Johanna Magnusson
Cirkulär, SKL	
Cirkulär 14:17	
Cirkulär 14:19	
Cirkulär 14:20	
Övrigt	
Remiss – Översyn av Mälardalsrådets utskott 2014-04-07	
Mälardalsrådet – Rådsmötesprotokoll 2013-05-11	
Mälardalsrådet – Mälarting, inriktningsmål, revisionsberättelse, granskningsrapport mm	
Kallelse till föreningsrådet i Älta 2014-01-28	

§ 115

KFKS 2014/25-009

Delegationsbeslut

Beslut

Delegationsbesluten noteras till protokollet.


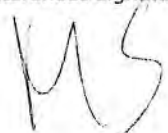

Handlingar i ärendet

Delegationsbeslut, anmälningar KSSU 2014-05-13

Ärende	Beslutsfattare
Beslutsdelegation fastighet 02-2014	Fastighetsdirektören Jenny Asmundsson
Fråga om överklagande av dom	Kommunstyrelsens ordförande Mats Gerdau
Fullmakt mål nr F 1299-14 gatukostnader	Stadsdirektören Lena Dahlstedt
Delegationsbeslut mark- och exploateringschefen, separat lista	

Delegationsbeslut mark- och exploateringsenheten

Datum	Nr	Typ av beslut	Stadsbyggnadsprojekt	Fastighet/-er
2014-04-14	30	Överenskommelse om fastighetsreglering	9528	Älgö 71:1, 71.4
2014-04-29	42	Återlämnande av säkerhet	9527	Rösunda 2:2 m.fl

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

§ 117

Dnr KFKS 2014/158-251

Ramavtal med Nacka strand Fastighets AB om förutsättningar inför fortsatt detaljplanering i Nacka strand

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att kommunen ska ingå föreslaget ramavtal med Nacka Strand Fastighets AB.



Ärende

Ett förslag till ramavtal för Nacka strand har upprättats mellan kommunen och Nacka Strand Fastighets AB. Ramavtalet syftar till att klargöra förutsättningarna för den fortsatta processen med detaljplanering av området såsom etapp- och detaljplaneindelning med tillhörande starttidplan, ange principiella förutsättningar för genomförandet av nya detaljplaner och innehåll i kommande exploateringsavtal. Avtalet innebär bland annat att exploatören överläter blivande allmän platsmark utan ersättning till kommunen, erlägger den faktiska kostnaden till kommunen för åtgärder på den allmänna platsen och erlägger medfinansiering till tunnelbanan. Parternas intention är att skapa en levande stadsdel med blandad bebyggelse och att cirka 1500 nya bostäder ska tillkomma inom programområdet. Ramavtalet upphör att gälla när exploateringsavtal har träffats för samtliga detaljplaneområden inom Nacka strand.

Handlingar i ärendet

Mark- och exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 8 maj 2014

1. Kartbilaga Programrådets utredning
2. Befintliga avtal och rättigheter
3. Kartbilaga etapp- och detaljplaneindelning
4. Objekt enligt MIFO-databasen
5. Allmänna anläggningar
6. Sammanbyggda anläggningar
7. Infrastrukturåtgärder på västra Sicklaön

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Yrkanden

Hans Peters (C) yrkade att ärendet återremitteras i syfte att de två södra husen i delområde 6 ska utgå och att även den befintliga byggrätten i delområde 7 ska utgå.

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade, med instämmande av Anders Tiger (KD), Carl-Magnus Grenninge (S) och Stefan Saläng (FP), bifall till mark- och exploateringsenhetens förslag.

Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade avslå Hans Peters återremissyrkande.

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Cathrin Bergenstråhles yrkande.

Protokollsanteckningar

Anders Tiger lät anteckna följande.

”Nacka strand är ett väl genomarbetat program. Tre aspekter vill vi kristdemokrater dock lyfta fram:

1. Övergången mellan kollektivtrafikens bussar och båtar behöver förbättras. Det måste bli närmare mellan buss och båt, gå snabbare och vara enklare att byta trafikslag. Det gäller förstås även tunnelbanan den dag den är på plats.

Nacka strand är den viktigaste angringspunkten för Sjövägen i Nacka. Båttrafiken utgör ett viktigt komplement inom kollektivtrafiken. Den måste utvecklas med moderna båtar, funktionshindersvänliga, miljövänliga och snabba. Det måste därför gå smidigare att byta mellan bussarna och de kommande moderniserade båtarna.




2. Området är inte tillräckligt barnvänligt. Det är svårt att hitta ytor lämpade för bollsport, därför bör någon annan idé hittas på, som kan bli ett kännetecken för området och som karakteriserar det.

Exempel som skulle kunna ge fantasin en skjuts: Tom Tits, Mulle Meck, året-runt-kalkbacke, parkour-park, dataspelscenter, temaidéer från områdets industrihistoria eller som är kopplat till vattnet...

3. Området bör underkastas kommunens expertis vad gäller brottsförebyggande utformning.”

Leif Holmberg (C) lät anteckna följande.

”I arbetet med att bygga stad ska en mängd bostäder byggas ut. Nackas modell är att det i stor utsträckning är privata aktörer som bygger ut på privatägd mark. I byggandet av den hållbara staden finns det även ett antal sociala behov av bostäder, det handlar om äldreboenden, bostäder till socialtjänsten, gruppboenden och bostäder till flyktingar. Nacka

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		




kommun vill och ska ta ansvar för att dessa boenden finns tillgängliga. Eftersom byggandet till stor del sker av privata markägare, måste även dessa vara med och ta ansvaret för att dessa sociala behov tillgodoses.

Carlyle, som äger Nacka strand, kommer genom program- och planarbete få en stor mängd byggrätter för nya bostäder. I detta arbete är det viktigt att Carlyle åtar sig att även bidra till de sociala behoven. Vi förväntar oss att Carlyle tillsammans med kommunen ser till att dessa behov kan tillgodoses i Nacka Strand. Det är inte nödvändigt att det sker i denna plan, men i någon/några av de planer som ger byggrätter på Carlyles mark.”

Stefan Saläng (FP) instämde i Leif Holmbergs protokollsanteckning.

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Med den finansieringsmodell med fördyrande kostnader som Nackas majoritet har valt för kommande exploateringar i samband med T-baneutbyggnaden, så innebär det dyrare bostäder och lokaler än normalt. I sin tur innebär det på bostadssidan att enbart personer med mycket god ekonomi har möjlighet att flytta till Nacka vilket Nackalistan tycker är negativt med tanke på den sociala hållbarheten. Detta gäller även på företagssidan. Att i ett avtal för tunnelbana bli så bakbunden att man är tvungen att säga Ja till alla exploateringar för att i årtal kunna ro projektet i hamn är bedrövligt och inkräktar negativt på den politiska valfriheten tycker Nackalistan. Kollektivtrafikförsörjning är mycket viktigt till området.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Ramavtal med Nacka strand Fastighets AB om förutsättningar inför fortsatt detaljplanering i Nacka strand

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att kommunen ska ingå föreslaget ramavtal med Nacka Strand Fastighets AB.

Sammanfattning

Ett förslag till ramavtal för Nacka strand har upprättats mellan kommunen och Nacka Strand Fastighets AB. Ramavtalet syftar till att klargöra förutsättningarna för den fortsatta processen med detaljplanering av området såsom etapp- och detaljplaneindelning med tillhörande starttidplan, ange principiella förutsättningar för genomförandet av nya detaljplaner och innehåll i kommande exploateringsavtal. Avtalet innebär bland annat att exploitören överlåter blivande allmän platsmark utan ersättning till kommunen, erlägger den faktiska kostnaden till kommunen för åtgärder på den allmänna platsen och erlägger medfinansiering till tunnelbanan. Parternas intention är att skapa en levande stadsdel med blandad bebyggelse och att cirka 1500 nya bostäder ska tillkomma inom programområdet. Ramavtalet upphör att gälla när exploateringsavtal har träffats för samtliga detaljplaneområden inom Nacka strand.

Ärendet

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling. Ett förslag till ramavtal har upprättats mellan kommunen och Nacka Strand Fastighets AB, i egenskap av ägare till de fastighetsbolag som äger merparten av Nacka strand.

Huvudsakligt innehåll i förslag till ramavtal

Ramavtalet har samma avgränsning som detaljplaneprogrammet för Nacka strand och avgränsas i norr av Saltsjön, i öster av Bergs oljehamn och Jarlaberg, i söder av Värmdöleden (väg 222) samt i sydväst av Vikdalens bostadsområde.

Avtalet innehåller utöver sedvanliga avtalsvillkor i huvudsak följande:

- att exploatören överlåter de markområden och anläggningar som utgör allmän platsmark i kommande detaljplaner. Ingen ersättning utgår för överlåtelseerna. Försäljning av kommunal kvartersmark ska ske enligt kommunens riktlinjer för markanvisning,
- att etapp 1 kommer att startas upp under 2014, etapp 2 under 2015 och etapp 3 under 2016,
- att ett samordningsprojekt ska startas upp för att ta fram systemhandlingar för allmänna anläggningar och upprätta budget, ta fram en fördjupad, parkeringsutredning, dagvattenutredning och VA-utredning, genomföra tillståndsbedömningar på anläggningar som ska tas över av kommunen eller som är sammanbyggda med framtida allmänna anläggningar, samordna entreprenader, arbetsområden, detaljplanegränser och dylikt, utreda markföreningar samt att ta fram fördelningsnycklar mellan berörda fastighetsägare för kostnader för åtgärder på allmän platsmark. Vidare ska samordningsprojektet hantera frågor som rör organisationen av det framtida genomförandet och övriga frågor som kan uppkomma under arbetets gång,
- att exploatören bekostar samtliga fastighetsrättsliga åtgärder rörande allmän plats eller allmänna anläggningar,
- att exploatören medfinansierar till tunnelbaneutbyggnaden med 800 kr/kvm BTA för bostadsrätter/ägarlägenheter, 400 kr/kvm BTA för hyresrätter, 150 kr/kvm BTA för handel, 1000 kr/kvm BTA för kontor och 150 kr/kvm BTA för konvertering av kontor till bostäder. Om detaljplanerna antas mellan 2014-2019 erlägger exploatören ett reducerat belopp enligt följande: 2014 - 70 %, 2015 - 75 %, 2016 - 80 %, 2017 - 85 %, 2018 - 90 % och 2019 - 95 %. Medfinansieringen erläggs 30 dagar efter lagakraftvunnen detaljplan. Om en detaljplan vinner laga kraft innan år 2016 ska Exploatören erlägga medfinansiering senast den 31 december 2015. Om tunnelbaneutbyggnaden av någon anledning skulle avbrytas kommer kommunen att fatta ett beslut om återbetalning till de exploatörer som har medfinansierat till utbyggnaden, under förutsättning att Staten återbetalar medfinansiering till kommunen,
- att kommunen ska projektera och utföra merparten av de allmänna anläggningarna. Exploatören ska projektera och utföra de allmänna anläggningar som är sammanbyggda med anläggningar som förblir enskilda,
- att kommunen ska projektera och utföra såväl nyanläggning som erforderlig omläggning av VA-ledningar. Exploatören erlägger VA-anläggningsavgift för nytillkommande exploatering enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

Exploatören bekostar även sådana omläggningar av befintliga kommunala VA-ledningar som krävs på grund av att ny bebyggelse tillkommer, exempelvis när ny bebyggelse placeras ovanpå ett befintligt kommunalt ledningsstråk,

- att 15 nya förskoleavdelningar ska tillkomma inom Nacka strand och exploatören ska upplåta utrymme för förskoleavdelningar med tillhörande utomhusgårdar inom utpekade delområden,
- att en busslinga från JV Svenssons torg ner till kajen ska utredas.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen kommer att tilldelas en fördelningsnyckel såsom fastighetsägare för delområde 12, Sicklaön 14:1, avseende fördelning av kostnader för åtgärder på allmän plats. Kommunen kommer att sälja den kommunala marken i enlighet med kommunens riktlinjer för markanvisning. Enligt ramavtalet kommer kommunen att få in tillfredsställande säkerheter i exploateringsavtalen från exploatören. Vid den kommande detaljplaneläggningen av Nacka strand ska detaljplaneavtal upprättas för att reglera kostnaderna för framtagande av planhandlingar samt för samordningsprojektet. Exploateringsavtal ska, med detta ramavtal till grund, träffas mellan kommunen och exploatören för att bland annat reglera marköverlåtelse, kostnader och utförande av allmänna anläggningar.

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Sara Bolander
Projektledare/Exploateringsingenjör

Bilagor:

1. Kartbilaga Programområdets utredning
2. Befintliga avtal och rättigheter
3. Kartbilaga etapp- och detaljplaneindelning
4. Objekt enligt MIFO-databasen
5. Allmänna anläggningar
6. Sammanbyggda anläggningar
7. Infrastrukturåtgärder på västra Sicklaön

Kommunstyrelsen

Ramavtal med Nacka strand Fastighets AB om förutsättningar inför fortsatt detaljplanering i Nacka strand

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att kommunen ska ingå föreslaget ramavtal med Nacka Strand Fastighets AB.

Sammanfattning

Ett förslag till ramavtal för Nacka strand har upprättats mellan kommunen och Nacka Strand Fastighets AB. Ramavtalet syftar till att klargöra förutsättningarna för den fortsatta processen med detaljplanering av området såsom etapp- och detaljplaneindelning med tillhörande starttidplan, ange principiella förutsättningar för genomförandet av nya detaljplaner och innehåll i kommande exploateringsavtal. Avtalet innebär bland annat att exploatören överlåter blivande allmän platsmark utan ersättning till kommunen, erlägger den faktiska kostnaden till kommunen för åtgärder på den allmänna platsen och erlägger medfinansiering till tunnelbanan. Parternas intention är att skapa en levande stadsdel med blandad bebyggelse och att cirka 1500 nya bostäder ska tillkomma inom programområdet. Ramavtalet upphör att gälla när exploateringsavtal har träffats för samtliga detaljplaneområden inom Nacka strand.

Ärendet

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling. Ett förslag till ramavtal har upprättats mellan kommunen och Nacka Strand Fastighets AB, i egenskap av ägare till de fastighetsbolag som äger merparten av Nacka strand.



Huvudsakligt innehåll i förslag till ramavtal

Ramavtalet har samma avgränsning som detaljplaneprogrammet för Nacka strand och avgränsas i norr av Saltsjön, i öster av Bergs oljehamn och Jarlaberg, i söder av Värmdöleden (väg 222) samt i sydväst av Vikdalens bostadsområde.

Avtalet innehåller utöver sedvanliga avtalsvillkor i huvudsak följande:

- att exploatören överlåter de markområden och anläggningar som utgör allmän platsmark i kommande detaljplaner. Ingen ersättning utgår för överlåtelseerna. Försäljning av kommunal kvartersmark ska ske enligt kommunens riktlinjer för markanvisning,
- att etapp 1 kommer att startas upp under 2014, etapp 2 under 2015 och etapp 3 under 2016,
- att ett samordningsprojekt ska startas upp för att ta fram systemhandlingar för allmänna anläggningar och upprätta budget, ta fram en fördjupad, parkeringsutredning, dagvattenutredning och VA-utredning, genomföra tillståndsbedömningar på anläggningar som ska tas över av kommunen eller som är sammanbyggda med framtida allmänna anläggningar, samordna entreprenader, arbetsområden, detaljplanegränser och dylikt, utreda markföreningar samt att ta fram fördelningsnycklar mellan berörda fastighetsägare för kostnader för åtgärder på allmän platsmark. Vidare ska samordningsprojektet hantera frågor som rör organisationen av det framtida genomförandet och övriga frågor som kan uppkomma under arbetets gång,
- att exploatören bekostar samtliga fastighetsrättsliga åtgärder rörande allmän plats eller allmänna anläggningar,
- att exploatören medfinansierar till tunnelbaneutbyggnaden med 800 kr/kvm BTA för bostadsrätter/ägarlägenheter, 400 kr/kvm BTA för hyresrätter, 150 kr/kvm BTA för handel, 1000 kr/kvm BTA för kontor och 150 kr/kvm BTA för konvertering av kontor till bostäder. Om detaljplanerna antas mellan 2014-2019 erlägger exploatören ett reducerat belopp enligt följande: 2014 - 70 %, 2015 - 75 %, 2016 - 80 %, 2017 - 85 %, 2018 - 90 % och 2019 - 95 %. Medfinansieringen erläggs 30 dagar efter lagakraftvunnen detaljplan. Om en detaljplan vinner laga kraft innan år 2016 ska Exploatören erlagga medfinansiering senast den 31 december 2015. Om tunnelbaneutbyggnaden av någon anledning skulle avbrytas kommer kommunen att fatta ett beslut om återbetalning till de exploatörer som har medfinansierat till utbyggnaden, under förutsättning att Staten återbetalar medfinansiering till kommunen,
- att kommunen ska projektera och utföra merparten av de allmänna anläggningarna. Exploatören ska projektera och utföra de allmänna anläggningar som är sammanbyggda med anläggningar som förblir enskilda,
- att kommunen ska projektera och utföra såväl nyanläggning som erforderlig omläggning av VA-ledningar. Exploatören erlägger VA-anläggningsavgift för nytillkommande exploatering enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.



Exploatören bekostar även sådana omläggningar av befintliga kommunala VA-ledningar som krävs på grund av att ny bebyggelse tillkommer, exempelvis när ny bebyggelse placeras ovanpå ett befintligt kommunalt ledningsstråk,

- att 15 nya förskoleavdelningar ska tillkomma inom Nacka strand och exploatören ska upplåta utrymme för förskoleavdelningar med tillhörande utomhusgårdar inom utpekade delområden,
- att en busslinga från JV Svenssons torg ner till kajen ska utredas.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunen kommer att tilldelas en fördelningsnyckel såsom fastighetsägare för delområde 12, Sicklaön 14:1, avseende fördelning av kostnader för åtgärder på allmän plats.

Kommunen kommer att sälja den kommunala marken i enlighet med kommunens riktlinjer för markanvisning. Enligt ramavtalet kommer kommunen att få in tillfredsställande säkerheter i exploateringsavtalen från exploatören. Vid den kommande detaljplaneläggningen av Nacka strand ska detaljplaneavtal upprättas för att reglera kostnaderna för framtagande av planhandlingar samt för samordningsprojektet.

Exploateringsavtal ska, med detta ramavtal till grund, träffas mellan kommunen och exploatören för att bland annat reglera marköverlåtelse, kostnader och utförande av allmänna anläggningar.

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Sara Bolander
Projektledare/Exploateringsingenjör

Bilagor:

1. Kartbilaga Programområdets utredning
2. Befintliga avtal och rättigheter
3. Kartbilaga etapp- och detaljplaneindelning
4. Objekt enligt MIFO-databasen
5. Allmänna anläggningar
6. Sammanbyggda anläggningar
7. Infrastrukturåtgärder på västra Sicklaön

RAMAVTAL FÖR NACKA STRAND

§ 1 PARTER

Nacka Strand Fastighets AB, c/o Carlyle Group, Kungsgatan 30, 111 35 Stockholm (org.nr 556793-1273), nedan kallat "Exploatören", i egenskap av ensam ägare till nedanstående fastighetsbolag (samtliga med samma adress som angivits för Exploatören), nedan var för sig och gemensamt kallade "Dotterbolag":

1. Fastighetsbolaget Augustendal KB, org.nr. 916635-9084, ägare till Sicklaön 369:37
2. Fastighetsbolaget Båthamnen KB, org.nr. 916626-5711, ägare till Sicklaön 13:87
3. Fastighetsbolaget Disponenten KB, org.nr. 916626-5646, ägare till Sicklaön 369:32
4. Fastighetsbolaget Ellensvik KB, org.nr. 916625-6991, ägare till Sicklaön 13:82
5. Fastighetsbolaget Fabrikören KB, org.nr. 916626-5620, ägare till Sicklaön 369:33
6. Fastighetsbolaget Gustafshög KB, org.nr. 916625-6983, ägare till Sicklaön 13:24
7. Fastighetsbolaget Jakobsdal KB, org.nr. 916625-6967, ägare till Sicklaön 13:81
8. Fastighetsbolaget Klaraberg KB, org.nr. 916625-6975, ägare till Sicklaön 13:78
9. Fastighetsbolaget Kusken KB, org.nr. 916626-5612, ägare till Sicklaön 13:79
10. Fastighetsbolaget Mässan KB, org.nr. 916626-5653, ägare till Sicklaön 369:35
11. Fastighetsbolaget Oljekällaren KB, org.nr. 916626-5638, ägare till Sicklaön 13:77
12. Fastighetsbolaget Philipin KB, org.nr. 916626-5679, ägare till Sicklaön 369:34
13. Fastighetsbolaget Ravinen KB, org.nr. 916626-5661, ägare till Sicklaön 362:1 och 362:3
14. Fastighetsbolaget Saluhallen KB, org.nr. 916626-5695, ägare till Sicklaön 369:36
15. Fastighetsbolaget Skönvik KB, org.nr. 916625-7015, ägare till Sicklaön 13:80

och

Nacka kommun (org. nr. 212000-0167) genom dess kommunstyrelse, nedan kallad "Kommunen", har denna dag träffat följande ramavtal avseende Nacka strand i Nacka kommun, nedan kallat "Avtalet".

Exploatören och Kommunen benämns nedan gemensamt för "Parterna" och var för sig "Part".

§ 2 BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Arbetet med detaljplaneprogrammet, nedan kallat "Programmet", påbörjades formellt i och med att kommunstyrelsen antog ett start-PM den 17 december 2012, efter att en ansökan om att påbörja planläggning inkommit från Exploatören. Programområdet innefattar stora delar av Nacka strand, se omfattning i bilaga 1, nedan kallat "Programområdet".

En stor del av Programområdet ägs indirekt av Exploatören genom Dotterbolag. Övriga fastighetsägare inom Programområdet är Nacka kommun, Brf Gustafshög 1 och Jarlabergs Samfällighetsförening.

Kommunen och Exploatören har gemensamt tagit fram Programmet för att pröva möjligheten att utveckla Nacka strand till en tät och levande stadsdel genom en ökad andel bostäder, mer flexibla arbetsplatser och ökad tillgång till attraktiva mötesplatser, närservice och rekreation.

2.1 Befintliga rättigheter och avtal

Inom Programområdet finns idag många servitut och andra rättigheter, se en sammanställning i bilaga 2.

§ 3 OMRÅDE

Detta Avtal gäller för Programområdet. Programrådets översiktliga avgränsning utgörs i norr av Saltsjön, i öster av Bergs oljehamn och Jarlaberg, i söder av Värmdöleden (väg 222) samt i sydväst av Vikdalens bostadsområde.

§ 4 SYFTE

Detta Avtal syftar till att:

- Klargöra för den fortsatta processen med detaljplanering av Nacka strand.
- Ange förutsättningar för marköverlåtelse.
- Ange principiella förutsättningar för genomförandet av nya detaljplaner och innehåll i kommande exploateringsavtal.
- Fastställa principer för Exploatörens ansvar och kostnader för allmänna och enskilda anläggningar.

Till Avtalet hör följande handlingar:

Bilaga 1 *Kartbilaga Programrådets utbredning*

Bilaga 2 *Befintliga avtal och rättigheter*

Bilaga 3 *Kartbilaga Etapp- och detaljplaneindelning*

Bilaga 4 *Objekt enligt MIFO-databasen*

Bilaga 5 *Allmänna anläggningar*

Bilaga 6 *Sammanbyggda anläggningar*

Bilaga 7 *Infrastrukturåtgärder på västra Sicklaön*

§ 5 ALLMÄNNA FÖRUTSÄTTNINGAR

Detta Avtal träder i kraft först när det undertecknats av båda Parter.

§ 6 TIDPLAN, ETAPPINDELNING OCH DETALJPLANLÄGGNING

Planläggning kommer att ske enligt förutsättningar angivna i det antagna Programmet. Programområdet är indelat i tre etapper, som därefter är indelade i föreslagna detaljplaneområden och etapper, vilka framgår av Bilaga 3. Huvuddragen är att bostäder byggs med handel i bottenplan på bostadshusen främst utmed Augustendalsvägen. Allmänhetens tillträde till grönområden, parker och kajer ska säkerställas och förbättras, bland annat genom att anlägga en strandpromenad och anlägga nya säkra gångvägar, utegym, väderskydd med mera.

Intentionerna från båda Parter är att skapa en levande stadsdel med blandad bebyggelse och att cirka 1 500 bostäder ska tillkomma inom Programområdet.

Parterna är medvetna om att planläggning och successiv fastighetsbildning kommer att behöva ske i flera områden.

6.1 Preliminär starttidplan

Parternas intention är att planläggningen av Programrådets olika etapper ska inledas enligt nedanstående tidplan.

Etapp 1

Detaljplan 1 – Nacka strand, norra branten Sicklaön 13:79	2014
Detaljplan 2 - Nacka strand, norra branten Sicklaön 369:32	2014
Detaljplan 3 – Delområde 1, 2, 7, torggarage, kaj mm	2014
Detaljplan 4 - Delområde 3, 4, 10, aktivitetspark	2014

Etapp 2

Detaljplan 1 – Delområde 5, 6	2015
-------------------------------	------

Etapp 3

Detaljplan 1 – Delområde 8, 9	2016
Detaljplan 2 – Delområde 11 och 12	2016

6.2 Samordning av allmänna anläggningar inom Nacka strand

Parterna ska omgående inleda ett samordningsprojekt inom vilket en särskilt tillsatt styrgrupp, nedan ”Styrgruppen”, ska hantera frågor om samordning inom stadsbyggnadsprojekt i, och i anslutning till, Programområdet. Styrgruppen ska dessutom upprätta budget för vissa kostnader som beräknas uppkomma med anledning av kommande detaljplaners genomförande samt besluta om hur de faktiska kostnaderna ska fördelas mellan berörda fastighetsägare.

Styrgruppen ska bestå av två (2) tjänstemän från Kommunen och två (2) representanter från Exploatören. Kommunen är sammankallande i Styrgruppen. Exploatören sköter, genom egen försorg eller med hjälp av externa konsulter, det praktiska arbetet med att ta fram de utredningar och underlag som ska tas fram inom samordningsprojektet. Styrgruppen ska ta fram en tidplan över arbetet i samordningsprojektet omgående efter ingång av detta Avtal.

Samordningsprojektet ska utreda och bestämma status på vissa befintliga anläggningar genom så kallade ”Tillståndsbedömningar” samt ta fram systemhandlingar som beskriver framtida standard och kvaliteter för de allmänna anläggningarna som avses utföras inom Programområdet, se § 11 Allmänna anläggningar. Med allmänna anläggningar avses i detta sammanhang infrastruktur och åtgärder inom allmän platsmark. Åtgärder enligt upprättade systemhandlingar ska därefter prissättas varefter budget avseende allmänna anläggningars kostnad ska upprättas. Det är Parternas intention att upprättad budget ska hållas. Faktiska kostnader kommer senare att fördelas på framtida byggrätter inom respektive detaljplan i enlighet med i Styrgruppen överenskomna fördelningsnycklar.

Utöver ovan nämnda systemhandlingar och budget ska Styrgruppen tillse att följande utredningar genomförs:

a. Parkeringsutredning

Utredningen syftar till att utreda hur samutnyttjande av parkeringsplatser ska anordnas. Antal parkeringsplatser, metod för att säkra boendes och verksammas rätt till parkeringsplatser med mera ska redovisas i utredningen.

b. Tillståndsbedömningar

Tillståndsbedömningar ska genomföras på västra kajen, strandskoningar, kaj för tilläggning av pendelbåtar, torggaraget, VA-anläggningar och övriga anläggningar som ska tas över av Kommunen eller som är sammanbyggda med anläggningar som kommer att utgöra allmänna anläggningar i kommande detaljplaner.

Tillståndsbedömningen syftar till att klarlägga anläggningarnas tekniska status och funktionella tillstånd.

c. Dagvattenutredning och samordning

Utredningen syftar till att studera befintliga dagvattenanläggningar för befintlig bebyggelse och studera hur dessa lösningar påverkas av kommande exploatering i Programområdet avseende flöden och föroreningar. Dagvattenanläggningarna för den allmänna platsen kommer att planeras och genomföras i olika stadsbyggnadsprojekt, vilket kräver samordning.

d. Samordning av entreprenader, arbetsområden mm

Syftet är att samordna entreprenader, arbetsområden, arbetsvägar och övriga frågor

som behöver samordnas när flera entreprenörer kommer att arbeta i Nacka strand samtidigt.

e. Samordning av detaljplanegränser

Programområdet innehåller flertalet sammanbyggda anläggningar där fastighetsbildning och planläggningar kan komma att behöva ske i tre dimensioner. Gränserna behöver samordnas mellan stadsbyggnadsprojekten.

f. Utredning av markföroreningar

En första utredning som syftar till att studera de områden som har klassificerats till riskklass 1.

g. VA-utredning

Kapacitetsutredning för hela vatten- och spillvattenledningsnätet inom Programområdet med hänsyn till kommande exploatering. Enskilda ledningar som övertas av Kommunen ska bland annat TV-inspekteras och profilmätas. Information om dimensioner, material och utförande på det enskilda ledningsnätet ska tas fram för de ledningar som eventuellt ska tas över. Brunnar och ventiler mm ska inmätas och avvägas. Samordningsprojektet ska ta fram ett förslag till vilka ledningar som ska övertas av Kommunen, vilka sträckor som behöver dimensioneras upp samt vilka ledningar som förblir enskilda. VA-avgift för befintlig bebyggelse som ändrar användning ska utredas i samordningsprojektet.

h. Fördelningsnyckel

En nyckel för hur kostnader för åtgärder inom allmän platsmark i Programområdet ska fördelas mellan berörda fastigheter ska upprättas i samordningsprojektet. Ett avtal gällande fördelningen ska därefter tecknas.

Utöver ovanstående är Parterna överens om att Styrgruppen ska hantera frågor som rör organisation av det framtida genomförandet och övriga frågor som kan uppkomma under arbetets gång.

Ett avtal som reglerar kostnaderna för samordningsprojektet ska tecknas mellan Parterna. Kommunen upprättar förslag till sådant avtal.

§ 7 MARKÖVERLÅTELSE OCH SERVITUT

Områden inom Exploatörens fastigheter som i kommande detaljplaner utgör allmän platsmark ska Exploatören överlåta till Kommunen utan ersättning. Exploatören ska även upplåta servitut och ledningsrätter för allmänna anläggningar av olika slag utan ersättning. Mark som överlåts eller upplåts ska inte innehålla otillåtet höga halter av föroreningar med hänsyn till planerad användning.

Försäljning av kommunal kvartersmark ska ske enligt kommunens Riktlinjer för markanvisning.

§ 8 MARKFÖRORENINGAR

Inom eller i anslutning till Programområdet finns tre objekt i Länsstyrelsens databas över eventuellt förorenade områden, se Bilaga 4. Aktuella objekt tillhör branscherna verkstadsindustri med klorerade lösningsmedel och ytbehandling av metaller fritidsbåtshamn

och förorenade sediment, oljedepå och hamnar – handelstrafik med miljöfarliga varor och drivmedelshantering. Spill, läckage och eventuella dumpningar i omgivningarna kan inte uteslutas. Provtagningar har konstaterat förekomst av PAH, klorerade kolväten, cyanid och tungmetaller. Klorerade lösningsmedel påträffades vid provtagning av jordmassor innan byggnation 1998 och risken för att de och dess nedbrytningsprodukter har spridits till omgivande miljö är stor. J. V. Svenssons gamla industriområde är riskklassat till en riskklass 1, mycket stor risk för människors hälsa och för miljön. En utredning över de områden som har riskklass 1 ska genomföras inom ramen för samordningsprojektet. Vidare ska en utredning av markföroreningar genomföras i respektive detaljplan där så erfordras. Syftet med undersökningarna är att visa vilka åtgärder som, med avseende på markföroreningar, krävs för att detaljplanerna ska gå att genomföra.

§ 9 FASTIGHETSÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

Kommunen ansvarar för ansökan om nödvändiga fastighetsrättsliga åtgärder som berör allmän plats eller allmänna anläggningar. Kommunen ansöker om ledningsrätt för samtliga kommunala, allmänna ledningar som krävs för exploateringen genomförande. Exploatören bekostar samtliga fastighetsrättsliga åtgärder rörande allmän plats eller allmänna anläggningar.

§ 10 MEDFINANSIERING AV INFRASTRUKTURÅTGÄRDER PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

Ett avtal mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Kommunen, Solna stad och Järfälla kommun har träffats angående finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling. Huvuddragen i avtalet presenteras i [bilaga 7](#) och innebär att Exploatören kommer att få medfinansiera tunnelbaneutbyggnaden enligt nedan.

10.1 Medfinansiering från exploatörer för tunnelbanan i Nacka

Utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum möjliggör en kraftig utökad bostadsbebyggelse på västra Sicklaön, vilket definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken. Exploatörer 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, enligt Tabell 1.

Tabell 1 – Medfinansiering från exploatörer på västra Sicklaön

Bostadsrätter/ägarlägenheter	800 Kr/kvm BTA
Hysesrätter	400 Kr/kvm BTA
Handel	150 Kr/kvm BTA
Kontor	1 000 Kr/kvm BTA

Konvertering av kontor till bostäder	150 Kr/kvm BTA
--------------------------------------	----------------

BTA beräknas enligt svensk standard SS 021054:2009. Garage räknas inte in i de ytor som genererar bidrag.

Beloppen är angivna i 2013 års prisnivå (januari). Vid erläggande av beloppet ska ovan angivna belopp justeras i förhållande till förändring i konsumentprisindex (KPI) från januari 2013.

Medfinansieringen är reducerad för de detaljplaner som antas före år 2020 enligt följande:

Detaljplaner antagna år:	Erlägger x % av ovan angivna belopp i Tabell 1:
2014	70 %
2015	75 %
2016	80 %
2017	85 %
2018	90 %
2019	95 %

Belopp beräknat enligt Tabell 1 ovan ska erläggas till Kommunen 30 dagar efter det att respektive detaljplan vinner laga kraft. Om en detaljplan vinner laga kraft innan år 2016 ska Exploatören erlægga medfinansiering senast den 31 december 2015.

Under förutsättning att tunnelbaneprojektet (Staten) återbetalar medfinansiering till Kommunen om tunnelbaneutbyggnaden av någon anledning inte skulle genomföras, kommer Kommunen i sin tur att fatta ett beslut om återbetalning till de exploatörer som har medfinansierat till utbyggnaden av tunnelbanan.

§ 11 ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

11.1 Allmänna anläggningar

En utbyggnad av nya bostäder och lokaler inom Nacka strand enligt Programmet innebär att den gemensamma infrastrukturen i Programområdet, såsom gator, parker, gc-vägar, VA-anläggningar mm måste åtgärdas genom om- och nybyggnad. I Programmet föreslås Kommunen vara huvudman för allmän platsmark, dvs. mark som i kommande detaljplaner är betecknade som gata, park, natur etc. De idag aktuella anläggningarna redovisas i bilaga 5, dock kommer förändringar att ske vid detaljplaneläggning. Parterna är medvetna om att förändringar i gränsdragning kan ske vid detaljplaneläggning på grund av genomförda utredningar, samråd eller granskningstillfällen.

Tillståndsbedömningar ska genomföras på västra kajen, strandskoningar, kaj för tilläggning av pendelbåtar, torggaraget, bergbanan, VA-anläggningar och övriga anläggningar som ska tas över av Kommunen eller som är sammanbyggda med anläggningar som kommer att utgöra allmänna anläggningar i kommande detaljplaner. Tillståndsbedömningarna syftar till att klarlägga anläggningarnas tekniska status och funktionella tillstånd. Kommunen avser att i kommande exploateringsavtal ställa krav på underliggande konstruktioners tekniska status

och funktionella tillstånd. Övertagandebesiktningar ska genomföras vid överlämnande för att säkerställa att samtliga tekniska krav och dokumentationskrav är uppfyllda.

11.2 Allmänna anläggningar - genomförande

Frågor av betydelse för genomförandet av kommande detaljplaner, så som till exempel trafik under byggtiden, praktiska förutsättningar och eventuella villkor ska utredas inom ramen för samordningsprojektet. Det arbete som i dessa frågor utförs inom ramen för samordningsprojektet ska läggas till grund för kommande exploateringsavtal.

Kommunen, som också ska äga och förvalta de allmänna anläggningarna inom Programområdet ska, med undantag för de anläggningar som redovisas under punkt 11.3, projektera och utföra dessa. De allmänna anläggningarna ska uppfylla kommunal standard och övriga villkor i kommande exploateringsavtal. Vad som avses med kommunal standard ska framgå av de systemhandlingar som ska upprättas inom ramen för samordningsprojektet. Fastighetsägarna inom programområdet för Nacka strand, vilka erhåller byggrätter i nya detaljplaner, ska bekosta dessa åtgärder genom att erlægga den faktiska kostnaden till Kommunen. Fördelning av kostnaderna mellan delområdena för den allmänna platsen ska utredas och avtalas om i samordningsprojektet.

11.3 Sammanbyggda anläggningar - genomförande

Exploatören förbinder sig att projektera och utföra de allmänna anläggningar som är sammanbyggda med anläggningar som förutsätts förbli enskilda och som redovisas översiktligt i bilaga 6. Bilagan grundar sig på Programmets föreslagna bebyggelse. Vid förändring av bebyggelsens utformning kan förändringar även ske i bilaga 6. Sådana förändringar ska hanteras i kommande exploateringsavtal.

De allmänna anläggningarna ska uppfylla kommunal standard och övriga villkor i kommande exploateringsavtal. Vad som avses med kommunal standard ska framgå av de systemhandlingar som ska upprättas inom ramen för samordningsprojektet.

11.4 Vatten- och avloppsanläggningar och övriga ledningar

Kommunen föreslås vara huvudman för den övergripande försörjningen av vatten och avlopp. Idag går ett huvudledningsstråk genom Nacka strand som Kommunen innehar med ledningsrätt. Gemensamhetsanläggningar för VA-ledningar ska undvikas för ny bebyggelse.

En översyn av det kommunala och enskilda ledningsnätet för vatten och avlopp ska göras som VA-utredning inom ramen för samordningsprojektet, se vidare under punkt 6.2 g. Därvid ska även läge, kapacitet och status hos befintliga dagvattenanläggningar, media- och teleledningar utredas. Vad gäller dagvattenhantering ska även det som stadgas i § 14 beaktas. Kommunen projekterar och utför såväl nyanläggning som erforderlig omläggning av VA-ledningar inom Programområdet. Eventuellt erforderlig omläggning av dagvattenledningar och andra ledningar inom Programområdet ska utredas inom samordningsprojektet.

Exploatören ska till Kommunen erlægga va-anläggningsavgift för nytillkommande exploatering enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa. VA-avgift på grund av ändrad

användning av befintliga byggnader ska utredas i samordningsprojektet. Exploatören bekostar även sådana omläggningar av befintliga kommunala VA-ledningar som krävs på grund av att ny bebyggelse tillkommer, exempelvis när ny bebyggelse placeras ovanpå ett befintligt kommunalt ledningsstråk. Tillkommande ledningar som erfordras till följd av ändrad användning av befintlig bebyggelse ska bekostas av Exploatören. Erforderlig omläggning av kommunala dagvattenledningar i Programområdet bekostas av Exploatören.

11.5 Förskolor och idrottshall

15 nya förskoleavdelningar krävs när Nacka strand förtätas. De nya förskolorna ska tillkomma inom respektive detaljplaneområde som föreslås i Programmet. Programmet föreslår att en förskola i två plan med cirka 6 avdelningar anläggs på kommunal mark intill föreslagen förlängning av Tändkulevägen, vilken utförs och bekostas av Kommunen. Vidare ska en förskola med cirka 4 avdelningar anläggas i ett av de befintliga konverteringshusen som omvandlas till bostäder, där Exploatören ska upplåta utrymme för förskoleavdelningarna inom den ena kontorsbyggnaden samt utrymme för tillhörande utomhusgård i direkt anslutning till förskoleavdelningarna. Vidare ska en förskola med cirka 4 avdelningar inrymmas i delområde 11. I område 9, Öster om Jakobsdalsvägen, finns en befintlig förskola, Nacka strands förskola, som föreslås ersättas med ny bostadsbebyggelse. Nacka strands förskola ska ersättas och utökas med cirka en avdelning i den nya bebyggelsen i delområde 9. Exploatören ska upplåta utrymme för förskoleavdelningarna inom den nya bebyggelsen i delområde 9 och 11 samt utrymme för tillhörande utomhusgård i direkt anslutning till förskoleavdelningarna. Samtliga utomhusgårdar ska ha en storlek om cirka 15 kvadratmeter per barn.

Exploatören kan upplåta ytorna till en privat aktör, alternativt hyra ut lokalen till Kommunen. I det fall Kommunen blir hyresgäst ska högsta internhyra i Nacka kommun för förskolelokaler tillämpas. Lokalens beskaffenhet ska följa Nacka kommuns rekommendationer för förskola.

En idrottshall föreslås i delområde 3 i Programmet. Idrottshallen ska kunna användas av skolorna i Nacka strand. Alternativa placeringar i delområde 3 eller i anslutande befintlig bebyggelse ska utredas under detaljplanarbetet.

Dessa frågor ska regleras närmare i exploateringsavtal för respektive detaljplan.

§ 12 SAMUTNYTTJANDE AV PARKERING

I detaljplanering av Programområdet måste säkerställas att all tillkommande bebyggelse tillgodoser sitt eget parkeringsbehov för cyklar och bilar, antingen på den egna fastigheten eller i utbyggt gemensamt garage genom gemensamhetsanläggning. Parkering i garage är nödvändigt för Nacka strands tillkommande bebyggelse, dels för att markparkering i större omfattning inte är effektivt ur markutnyttjandesynpunkt och dels på grund av Programområdets terräng.

En parkeringsutredning har tagits fram i samband med Programmet, PM Parkering 2013-06-24, rev 2013-07-04. Det framtida parkeringsbehovet i Nacka strand kommer enligt utredningen att vara cirka 2 700 platser, samtidigt som parkeringsutbudet i Nacka strand kommer att vara cirka 2 250 platser, vilket innebär ett underskott på drygt 450 platser. I syfte

att uppnå ett högre nyttjande av parkeringsplatserna kan olika verksamheter samutnyttja dessa, vilket främst bör kunna ske mellan kontor och bostäder. En parkeringsutredning ska tas fram inom ramen för samordningsprojektet alternativt i det första planarbetet som startas. De första projekten som tillkommer i Nacka strand får inte förhindra att ett samutnyttjande kan ske när Programområdet är färdigexploaterat.

I detaljplan för Brf Gustafshög förutsattes att en gemensamhetsanläggning för parkering skulle bildas. Detta genomfördes dock aldrig, varför bostadsrättsföreningen inte har en säkrad rätt till parkeringsplatser. Föreningens rätt till parkering ska säkras genom gemensamhetsanläggning eller annan likvärdig lösning i detaljplanen över hus 15 och/eller torggaraget.

§ 13 BUSSLINGA

En utredning har tagits fram för att studera möjligheten att anordna en busslinga dels från torget till kajen, dels från Bergs oljehamn till Nacka strand. Utredningen visar att det krävs mycket stora ingrepp för att få till en lutning på 7 % på Augustendalsvägen, ny anslutning till Ellensviksvägen och en anslutning för busstrafik till Bergs oljehamn, varför dessa alternativ är avfärdade. I planarbetet ska det vidare utredas om en busslinga mellan torget och kajen ska anordnas med en lutning på 10 %. Ansvars- och kostnadsfördelning för detta ska framgå av kommande exploateringsavtal om det blir aktuellt att genomföra. Frågan ska utredas vidare i samordningsprojektet.

§ 14 DAGVATTEN

Recipienten Lilla Värtan är kraftigt förorenad beroende på både gamla och pågående utsläpp. I det fortsatta planarbetet ska stadsbyggnadsprojekten utveckla och detaljera dagvattenhanteringen så att den klarar att rena dagvattnet i enlighet med Kommunens ambitioner enligt Programmets dagvattenutredning. Föroreningsbelastningen från Programområdet ska totalt sett minska efter exploatering. Nya områden med flerfamiljshus utförs med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) på kvartermark, helst utnyttjas småskaliga gröna lösningar. Separering av rent och förorenat dagvatten ska ske så långt det går. Dagvattenhanteringen för befintlig bebyggelse som konverteras till bostäder ska studeras vidare inom ramen för samordningsprojektet.

§ 15 ERSÄTTNING

Exploatören ska utge ersättning till Kommunen enligt vad som framgår av detta Avtal. Exploatören ska ersätta Kommunen med faktisk kostnad för arbete med upphandling, projektering, byggledning, samordning, utbyggnad, besiktning samt för Kommunens interna administrationskostnader i samband med projektet och utbyggnaden av de allmänna anläggningarna enligt § 11.

Kommunens interna arbete ska ersättas enligt vid varje tidpunkt gällande timpriser.

Ersättning ska erläggas efter att Kommunen utfört ersättningsgillt arbete och mot faktura med förfallotid om minst 30 dagar, till vilken ska fogas erforderliga verifikationer och övrigt underlag.

§ 16 UTSEENDE AV BYGGHERRAR

Exploatören avser att överlåta såväl mark som byggnader inom kommande etapper till andra företag. Sådana överlåtelser ska vara förenade med övertagande av rättigheter och skyldigheter enligt detta Avtal. Om fastighetsöverlåtelse görs utan sådant villkor och om det medför att delar av överenskommelserna i detta Avtal inte kan genomföras och att Kommunen därigenom lider skada, ska Kommunen vara berättigad till skadestånd från Exploatören.

§ 17 AVBRYTANDE AV PLANARBETET

Om Exploatören vill avbryta planarbetet före antagandeprövning ska Kommunen ha ersättning för hittills nedlagt arbete och kostnader. Om planarbetet avbryts på initiativ av Kommunen ska vardera Part stå för sina nedlagda kostnader. Om någon av Parterna vill avbryta planarbetet, ska detta omedelbart skriftligen meddelas den andra Parten.

§ 18 SÄKERHET

Tillfredsställande säkerhet ska lämnas i exploateringsavtal.

§ 19 ÖVRIGA AVTAL

Planavtal ska upprättas för respektive detaljplan innan planarbetet påbörjas. I avtalen regleras vilket arbete som utförs av respektive Part och vilken timkostnad som utgår för Kommunens arbete.

Ett avtal för kostnaderna som uppstår i samordningsprojektet ska tecknas mellan Parterna. I avtalet regleras vilket arbete som utförs av respektive Part och vilken timkostnad som utgår för Kommunens arbete.

Ett avtal gällande fördelning av kostnader mellan delområden för den allmänna platsen ska tecknas i samordningsprojektet.

Exploateringsavtal upprättas innan detaljplan antas av Kommunen. I exploateringsavtalen ska regleras bland annat marköverlåtelser, rättighetsupplåtelser, kostnader och utförande av allmänna anläggningar mer detaljerat. Härvid noteras att kostnadsansvar enligt Avtalet, genom exploateringsavtalen ska fördelas på fastighetsägare inom Programområdet i enlighet med den fördelningsnyckel som ska upprättas inom ramen för samordningsprojektet. När Exploatören överlåter del av etapper till andra byggherrar enligt § 16 och § 22 övergår ansvaret för Avtalet på den nya byggherren som därmed övertar Exploatörens samtliga rättigheter och skyldigheter för överlåten etapp enligt Avtalet. När ett exploateringsavtal träffas upphör Avtalet att gälla inom det område som exploateringsavtalet avser.

Kommunen förbinder sig inte att anta en detaljplan genom att ingå ramavtal.

§ 20 TVIST

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

§ 21 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Ändringar av och tillägg till detta Avtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda Parter.

§ 22 ÖVERLÅTELSE

Detta Avtal får inte utan Kommunens, genom kommunstyrelsen, skriftliga medgivande överlåtas på annan.

Detta Avtal är upprättat i två likalydande exemplar, varav Parterna tagit var sitt.

Nacka den

..... den

För Nacka kommun

För Nacka Strand Fastighets AB i egenskap av
ägare till fastighetsbolagen enligt § 1

.....
Mats Gerdau

Kommunstyrelsens ordförande

.....
Ulf Crichton

Mark- och exploateringschef



Programområdets avgränsning. Kommunägd mark är markerad i gult.

Befintliga avtal och rättigheter

Gemensamhetsanläggningar

Det finns inte några gemensamhetsanläggningar inom programområdet.

Sicklaön 13:24

01-IM8-64/2059

Ett avtalsservitut gällande huvudavloppsledning belastar Sicklaön 13:24. Enligt en utredning som genomfördes av Nacka kommun, stadsingenjörskontoret 1991-05-16 ingår servitutsrätten i område för ledningsrätt akt 0182K-90/131. Servitutet 01-IM8-64/2059 torde med kommunens medgivande kunna dödas i Sicklaön 13:24.

0182IM-01/38836

Ett utsiktsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 belastar Sicklaön 13:87. Avtalsservitutet innebär att ägarna till Sicklaön 13:87 inte äger rätt att uppföra högre byggnader eller andra anläggningar framför Brf Gustafshög än idag befintliga byggnader.

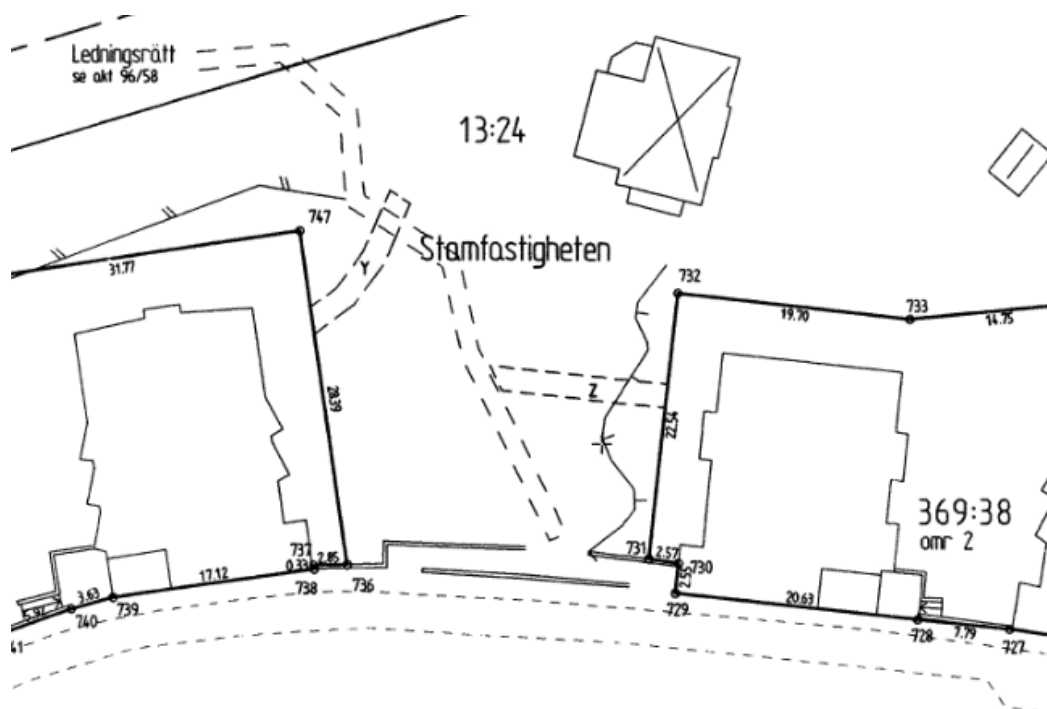
0182IM-02/28774

Tre avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande gata belastar Sicklaön 13:24, 369:32 och 13:77. Servituten kommer att vara onyttiga och kan upphävas när kommunen tar över huvudmannskapet för berörda gator.

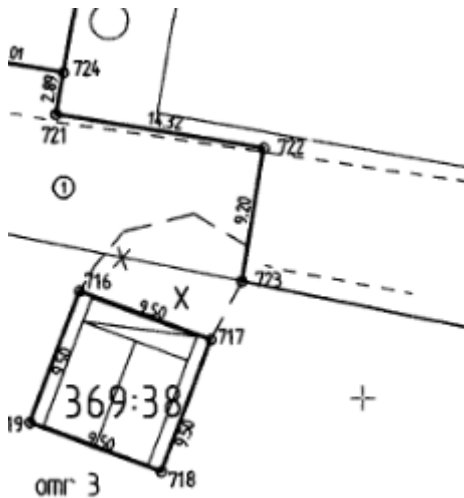
0182K-1999/62

Sicklaön 369:38 har rätt att anlägga, underhålla och förnya ledning för spillvatten inom område y på Sicklaön 13:24.

Sicklaön 369:38 har rätt att anlägga, underhålla och förnya ledning för vatten och avlopp inom område z på Sicklaön 13:24.



Sicklaön 369:38 har rätt att ta utfart över område x Sicklaön 13:24.



0182K-96/58

Sicklaön 13:24 belastas av en ledningsrätt rörande vatten- och avloppsledningar.

0182K-1999/62

Sicklaön 13:24 belastas av en ledningsrätt rörande vatten- och avloppsledningar.

Sicklaön 13:77

01-IM8-93/33014

01-IM8-93/33015

Fastigheterna 13:80 och 13:77 äger ömsesidig rätt att uppföra och för all framtid bibehålla, underhålla, reparera och förbättra det betongdäck mellan hus 27 och hus 83 som överbryggar frischakten mellan fastigheterna. Däcket är grundlagt på hus 83, garage 130 samt på fristående grundläggningsplintar. Kostnader för underhåll, reparationer och förbättringar av betongdäcket med tillhörande grundläggning och tätskikt bekostas med 1/3 av Sicklaön 13:77 och med 2/3 av Sicklaön 13:80.

01-IM8-93/33018

01-IM8-93/33019

Sicklaön 13:79 äger rätt att på Sicklaön 13:77 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra grundläggningsplintar.

Sicklaön 13:77 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra grundläggningsplintar. Sicklaön 13:77 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra upplag för del av betongdäcket mellan hus 83, 130 och 27. Respektive fastighet äger rätt att ansluta byggnads tätskikt mot byggnad på angränsande fastighet, ävensom rätt till erforderligt utrymme på angränsande fastighet för nödvändiga reparations-, underhålls- och förbättringsarbeten på byggnad eller anläggning på respektive härskande fastighet.

01-IM8-93/33020

Ett avtalservitut rörande grundläggning till förmån för Sicklaön 369:33 belastar Sicklaön 13:77.

01-IM8-93/33021

Sicklaön 369:33 belastas av ett avtalservitut rörande grundläggning till förmån för 13:77.

0182IM-02/28775

Ett avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande gata belastar Sicklaön 13:77. Servitutet kommer att vara onyttigt och kan upphävas när kommunen tar över huvudmannskapet för berörda gator.

0182IM-02/57223

Ett avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande antenn mm belastar Sicklaön 13:77.

0182K-96/58

Sicklaön 13:79 belastas av en ledningsrätt rörande vatten- och avloppsledningar.

Sicklaön 13:78

01-IM8-93/33016

Sicklaön 13:81 äger rätt att uppföra och för all framtid bibehålla grundläggningsplintar inom fastigheten 13:78 samt underhålla, reparera ävensom förbättra desamma.

01-IM8-93/33017

Sicklaön 13:78 äger rätt att uppföra och för all framtid bibehålla grundläggningsplintar inom fastigheten 13:81 samt underhålla, reparera ävensom förbättra desamma.

0182IM-02/57224

Ett avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande antenn mm belastar Sicklaön 13:78.

FAKO 1994 1930

Ett avtal angående Nacka strands förskola löper ut 2014-12-31. Kommunen har byggt en förskola som hyrs ut till Nacka Strand Fastighets AB. Förskolan är belägen på fastigheten Sicklaön 13:78, vilken ägs av Fastighetsbolaget Klaraberg KB. Parterna är överens om att avtalet ska förlängas och gälla till dess att ny detaljplan vinner laga kraft över området. Ett separat avtal tecknas för att reglera förlängningen. Frågor kring förskolan ska därefter regleras i det exploateringsavtal som reglerar genomförandefrågorna i ny detaljplan.

TN 2011/352-332

Ett nyttjanderättsavtal avseende äventyrslekplats är upprättat mellan Nacka Strand Förvaltnings AB och Nacka kommun. Kommunen har upplåtit ett område om cirka 2 200 kvm av Sicklaön 14:1 för äventyrslek till förmån för Nacka Strand Förvaltnings AB. Området är beläget direkt norr om Nacka Strands förskola på Sicklaön 13:78. Nyttjanderätten ska hanteras i samband med planläggning av området.

Sicklaön 13:79

01-IM8-93/33027

01-IM8-93/33032

Sicklaön 13:80 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra grundläggningskontreforter och förbindelsegång till undercentral. Sicklaön 13:80 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra upplad för del av betongdäcket mellan hus 83, 130 och 27.

Sicklaön 13:79 äger rätt att inom Sicklaön 13:80 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra luftintag med tillhörande kulvertar samt rökluckor och rökschakt. Sicklaön 13:79 äger rätt att i händelse av krigstillstånd eller annat liknande tillstånd som kräver användning av skyddsrum utbytja planerade skyddsrum inom Sicklaön 13:80.

Respektive fastighet äger rätt att ansluta byggnads tätskikt mot byggnad på angränsande fastighet, ävensom rätt till erforderligt utrymme på angränsande fastighet för nödvändiga reparations-,

underhålls- och förbättringsarbeten på byggnad eller anläggning på respektive härskande fastighet.

01-IM8-93/33018

01-IM8-93/33019

Sicklaön 13:79 äger rätt att på Sicklaön 13:77 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra grundläggningsplintar.

Sicklaön 13:77 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra grundläggningsplintar. Sicklaön 13:77 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra upplag för del av betongdäcket mellan hus 83, 130 och 27. Respektive fastighet äger rätt att ansluta byggnads tätskikt mot byggnad på angränsande fastighet, ävensom rätt till erforderligt utrymme på angränsande fastighet för nödvändiga reparations-, underhålls- och förbättringsarbeten på byggnad eller anläggning på respektive härskande fastighet.

01-IM8-93/33022

Sicklaön 369:33 har rätt att uppföra anläggning i fastighetsgräns, vilket belastar Sicklaön 13:79.

01-IM8-93/33023

Sicklaön 13:79 har rätt att uppföra anläggning i fastighetsgräns, vilket belastar Sicklaön 369:33.

0182K-96/58

Sicklaön 13:79 belastas av en ledningsrätt rörande vatten- och avloppsledningar. Ledningsrätten berörs av planläggning av etapp 1 (strandparken).

Sicklaön 13:80

01-IM8-93/33014

01-IM8-93/33015

Fastigheterna 13:80 och 13:77 äger ömsesidig rätt att uppföra och för all framtid bibehålla, underhålla, reparera och förbättra det betongdäck mellan hus 27 och hus 83 som överbryggar frischakten mellan fastigheterna. Däcket är grundlagt på hus 83, garage 130 samt på fristående grundläggningsplintar. Kostnader för underhåll, reparationer och förbättringar av betongdäcket med tillhörande grundläggning och tätskikt bekostas med 1/3 av Sicklaön 13:77 och med 2/3 av Sicklaön 13:80.

01-IM8-93/33027

01-IM8-93/33032

Sicklaön 13:80 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra grundläggningskontreforter och förbindelsegång till undercentral. Sicklaön 13:80 äger rätt att på Sicklaön 13:79 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra upplad för del av betongdäcket mellan hus 83, 130 och 27.

Sicklaön 13:79 äger rätt att inom Sicklaön 13:80 uppföra, bibehålla, underhålla, reparera och förbättra luftintag med tillhörande kulvertar samt rökluckor och röschakt. Sicklaön 13:79 äger rätt att i händelse av krigstillstånd eller annat liknande tillstånd som kräver användning av skyddsrum utbytta planerade skyddsrum inom Sicklaön 13:80.

Respektive fastighet äger rätt att ansluta byggnads tätskikt mot byggnad på angränsande fastighet, ävensom rätt till erforderligt utrymme på angränsande fastighet för nödvändiga reparations-, underhålls- och förbättringsarbeten på byggnad eller anläggning på respektive härskande fastighet.

Sicklaön 13:81

01-IM8-93/33016

Sicklaön 13:81 äger rätt att uppföra och för all framtid bibehålla grundläggningsplintar inom fastigheten 13:78 samt underhålla, reparera ävensom förbättra desamma.

01-IM8-93/33017

Sicklaön 13:78 äger rätt att uppföra och för all framtid bibehålla grundläggningsplintar inom fastigheten 13:81 samt underhålla, reparera ävensom förbättra desamma.

Sicklaön 13:82

01-IM8-60/7010

Sicklaön 13:82 belastas av en nyttjanderätt för teleledningar.

0182K-96/58

Sicklaön 13:82 belastas av en ledningsrätt rörande vatten- och avloppsledningar.

Sicklaön 13:87

0182IM-01/38838

Ett utsiktsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 belastar Sicklaön 13:87. Avtalsservitutet innebär att ägarna till Sicklaön 13:87 inte äger rätt att uppföra högre byggnader eller andra anläggningar framför Brf Gustafshög än idag befintliga byggnader.

01-IM8-64/2059

Ett avtalservitut gällande ledningar belastar Sicklaön 13:87. Enligt en utredning som genomfördes av Nacka kommun, stadsingenjörskontoret 1991-05-16 ingår servitutsrätten i område för ledningsrätt akt 0182K-90/131. Servitutet 01-IM8-64/2059 torde med kommunens medgivande kunna dödas i Sicklaön 13:87.

Övrigt

Enligt en utredning som genomfördes av Nacka kommun, stadsingenjörskontoret 1991-05-16 innefattar Sicklaön 13:87 del av område som omfattas av nyttjanderätt Tele 01-IM8-61/2465. Om ledningen ska ligga kvar inom 13:87 bör nyttjanderättsavtal upprättas och inskrivning ske i 13:87. En utredning kan företas under planläggning.

0182K-96/58

Sicklaön 13:87 belastas av en ledningsrätt rörande vatten- och avloppsledningar.

0162-01/15

Sicklaön 13:87 belastas av en ledningsrätt rörande teleledningar.

0182K-2012/78

Sicklaön 13:87 belastas av en ledningsrätt rörande avloppsledningar.

Sicklaön 14:1

0162-01/15

Sicklaön 13:24 belastas av en ledningsrätt rörande teleledningar.

0182K-2012/78

Sicklaön 13:87 belastas av en ledningsrätt rörande avloppsledningar.

TN 2011/352-332

Ett nyttjanderättsavtal avseende äventyrslekplats är upprättat mellan Nacka Strand Förvaltnings AB och Nacka kommun. Kommunen har upplåtit ett område om cirka 2 200 kvm av Sicklaön 14:1 för äventyrslek till förmån för Nacka Strand Förvaltnings AB. Området

är beläget direkt norr om Nacka Strands förskola på Sicklaön 13:78. Nyttjanderätten ska hanteras i samband med planläggning av området.

Sicklaön 362:3

01-IM8-43/5827.1

Sicklaön 362:3 belastas av ett villaservitut.

01-IM8-40/1068

Enligt anteckning i fastighetsregistret belastas Sicklaön 362:3 av en officialnyttjanderätt gällande teleledningar. Enligt en utredning som genomfördes av Nacka kommun, stadsingenjörskontoret 1991-05-16 berör nyttjanderätten enligt kartan ej Sicklaön 362:3.

Anteckningen kan om fastighetsägaren yrkar det och nyttjanderättshavaren medger det avföras från Sicklaön 362:3.

01-IM8-61/2465

Enligt anteckning i fastighetsregistret belastas Sicklaön 362:3 av en officialnyttjanderätt gällande teleledningar. Enligt en utredning som genomfördes av Nacka kommun, stadsingenjörskontoret 1991-05-16 berör nyttjanderätten enligt kartan ej Sicklaön 362:3.

Anteckningen kan om fastighetsägaren yrkar det och nyttjanderättshavaren medger det avföras från Sicklaön 362:3.

Fastigheten belastas även av två ledningsrätter.

Sicklaön 369:32

01-IM8-43/5827

Sicklaön 369:32 belastas av ett villaservitut. Servitutet

0182IM-02/28771

Ett avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande gata belastar 369:32. Servituten kommer att vara onyttiga och kan upphävas när kommunen tar över huvudmannaskapet för berörda gator.

0182IM-02/57225

Ett avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande antenn mm belastar Sicklaön 369:32.

0182K-96/58

Sicklaön 369:32 belastas av en ledningsrätt gällande vatten- och avloppsledningar.

Sicklaön 369:33

01-IM8-93/33020

Ett avtalsservitut rörande grundläggning till förmån för Sicklaön 369:33 belastar Sicklaön 13:77.
Saknar kartor i färg.

01-IM8-93/33021

Sicklaön 369:33 belastas av ett avtalsservitut rörande grundläggning till förmån för 13:77. *Saknar kartor i färg.*

01-IM8-93/33022

Sicklaön 369:33 har rätt att uppföra anläggning i fastighetsgräns, vilket belastar Sicklaön 13:79.
Saknar kartor i färg.

01-IM8-93/33023

Sicklaön 13:79 har rätt att uppföra anläggning i fastighetsgräns, vilket belastar Sicklaön 369:33.
Saknar kartor i färg.

01-IM8-43/5827.1

Sicklaön 369:33 belastas av ett villaservitut.

0182K-96/58

Sicklaön 369:33 belastas av en ledningsrätt gällande vatten- och avloppsledningar.

0182K-2008/121

Sicklaön 369:33 belastas av en ledningsrätt gällande teleledningar.

Sicklaön 369:34

01-IM8-43/5827.1

Sicklaön 369:34 belastas av ett villaservitut.

0182K-96/58

Sicklaön 369:34 belastas av en ledningsrätt i Jakobsdalsvägen till förmån för Nacka kommun.

Sicklaön 369:35

01-IM8-43/5827.1

Sicklaön 369:35 belastas av ett villaservitut.

Sicklaön 369:36

01-IM8-43/5827.1

Sicklaön 369:36 belastas av ett villaservitut.

Sicklaön 369:37

01-IM8-40/1068

Enligt anteckning i fastighetsregistret belastas Sicklaön 369:37 av en officialnyttjanderätt gällande teleledningar. Enligt en utredning som genomfördes av Nacka kommun, stadsingenjörskontoret 1991-05-16 innefattar Sicklaön 369:37 inte område för nyttjanderätt Tele 01-IM8-40/1068. Anteckningen kan om fastighetsägaren yrkar det och nyttjanderättshavaren medger det avföras från Sicklaön 369:37.

01-IM8-61/2465

Sicklaön 369:37 belastas av en officialnyttjanderätt gällande teleledningar.

01-IM8-43/5827.1

Sicklaön 369:37 belastas av ett villaservitut.

Sicklaön 369:38

01-IM8-64/2059

Ett avtalsservitut gällande huvudavloppstunnel belastar Sicklaön 369:38.

0182IM-01/38836

0182IM-01/38838

Två utsiktsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 belastar Sicklaön 13:24 och 13:87. Avtalsservituten innebär att ägarna till Sicklaön 13:24 och 13:87 inte äger rätt att uppföra högre byggnader eller andra anläggningar framför Brf Gustafshög än idag befintliga byggnader.

0182IM-02/28771

0182IM-02/28774

0182IM-02/28775

Tre avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande gata belastar Sicklaön 13:24, 369:32 och 13:77. Servituten kommer att vara onyttiga och kan upphävas när kommunen tar över huvudmannskapet för berörda gator.

0182IM-02/57223

0182IM-02/57224

0182IM-02/57225

Tre avtalsservitut till förmån för Sicklaön 369:38 gällande antenn mm belastar Sicklaön 369:32, 13:77 och 13:78.

0182IM-05/7580

Ett avtalsservitut avseende ledningar belastar Sicklaön 369:38.

0182K-1999/62

Se Sicklaön 13:24.





Objekt enligt MIFO-databasen.

Allmänna anläggningar Nacka Strand med kommunalt huvudmannskap

Allmänna anläggningar som idag är kommunala

Planerad som:

1. Augustendalsvägen (Lokomobilvägen till Tändkulevägen)	Huvudgata med busstrafik
2. Lokomobilvägen	Huvudgata med busstrafik
3. Tunneln	Huvudgata med busstrafik
4. Korsning Augustendalsvägen, Cylindervägen, Lokomobilvägen	Huvudgata med busstrafik
5. Gångväg mellan Fabrikörvägen och Klarabergsvägen	
6. Del av järllastigen	
7. Enspännarvägen	
8. Strandparken	
9. Västra hållmarksparken	
10. Östra skogen	

Allmänna anläggningar som idag är enskilda

Vägar, torg och trappa

11a. Del av Fabrikörvägen del 1	Lokalgata (cykel i blandtrafik)
11b. Del av Fabrikörvägen del 2	
12a. Augustendalsv mellan Tändkulevägen och Fabrikörvägen	Huvudgata med busstrafik
12b. Augustendalsv JV Svenssons torg och Ellensviksvägen	Lokalgata (cykel i blandtrafik)
12c. Augustendalsv längs med kajen inom etapp 1 till Ellensviksvägen	Lokalgata (cykel i blandtrafik)
12d. Augustendalsv inom etapp 2	Lokalgata (cykel i blandtrafik)
13. Bussvändplats	
14. Tändkulevägen del 1	Lokalgata (cykel i blandtrafik)
15. Jakobsdalsvägen	Lokalgata (cykel i blandtrafik)
16. Cylindervägen (från korsning till vändplats)	Lokalgata (cykel i blandtrafik)
17. JV Svenssons torg	

Parker

- 18. Gröna foten
- 19. Terrassparken

20. Dagvattenpark

Gång- och cykelbanor, trappa

- 21. Stig mellan Fabrikörvägen och kajområdet
- 22. Trappa mellan JV Svenssons torg och kajområdet
- 23. Gångväg i blivande dagvattenparken
- 24. Trappa mellan kajen och Fabrikörvägen.

Kaj

25. Östra kajen

26. Västra kajen

Övriga anläggningar

27. Bergbana/hiss/rulltrappa eller annan lösning

Nya planerade allmänna anläggningar

28. Tändkulevägen del 2

29. Ellensviksvägen/Skönviksvägen

30. Gång- och cykelväg längs Tändkulevägen

31. Trappa från busstorget till Västra hållmarksparken

32. Trappa mellan Teliahuset och delområde 3

33. Trappa öster om delområde 10

34. Gångväg från Fabrikörvägen till Västra Hällmarksparken

35. Gångväg från Tändkulevägen till Västra Hällmarksparken

36. Gångväg från Jakobsdalsvägen till Östra skogen

37. Cykelparkeringsplats vid kaj för båtpendling

38. Cykelparkeringsplats på Augustendalstorget

39. Serviceplats för cykel med verktyg och luftpump - Augustendalstorget

40. Låncykelstationer - Augustendalstorget

41. Ny kaj för båtpendling

42. Strandpromenad del 1

43. Strandpromenad del 2

44. Gångväg Augustendalstorget

45. Vatten-, spill- och dagvattenledningar, dammar mm

Lokalgata (cykel
i blandtrafik)

Anläggning**Ettapp 1**

1. Augustendalsvägen (Lokomobilvägen till Tändkulevägen)
2. Lokomobilvägen
3. Tunneln
4. Korsning Augustendalsvägen, Cylindervägen, Lokomobilvägen
6. Del av järllastigen
7. Enspännarvägen
8. Strandparken

9. Västra hällmarksparken

11a. Del av Fabrikörvägen del 1

12a. Augustendalsv mellan Tändkulevägen och Fabrikörvägen

12b. Augustendalsv mellan JV Svenssons torg och Ellensviksvägen

12c. Augustendalsv längs med kajen inom ettapp 1 till Ellensviksvägen

13. Bussvändplats

14. Tändkulevägen del 1

16. Cylindervägen (från korsning till vändplats)

17. JV Svenssons torg

18. Gröna foten

19. Terrassparken

20. Dagvattenpark

21. Stig mellan Fabrikörvägen och kajområdet

22. Trappa mellan JV Svenssons torg och kajområdet

23. Gångväg i blivande dagvattenparken

24. Trappa mellan kajen och Fabrikörvägen.

25. Östra kajen

27. Bergbana/hiss/rulltrappa eller annan lösning

30. Gång- och cykelväg längs Tändkulevägen

31. Trappa från busstorget till Västra hällmarksparken

32. Trappa mellan Teliahuset och delområde 3

35. Gångväg från Tändkulevägen till Västra Hällmarksparken

37. Cykelparkeringsplats vid kaj för båtpendling

38. Cykelparkeringsplats på Augustendalstorget

Byggs ut av

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Exploatören

Exploatören

Exploatören

Exploatören

Exploatören

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Exploatören

Exploatören

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Exploatören

Exploatören

Kommunen

Kommunen

Exploatören

Exploatören

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Kommunen

Bebyggelse

1. Västra sidan av torget (Sicklaön)

2. Korsningen Augustendalsvägen-Fabrikörsvägen (Sicklaön)

3. Södra sidan av Augustendalsvägen och Tändkulevägen

4. Komplettering vid fabriksbyggnaden (mässan)

7. Komplettering vid Augustendalsvägen

10. I anslutning till tunneln

Hus 13 - Ombyggnation kontorshus Augustendalsvägen (Sicklaön 13:79)

Hus 15 - Ombyggnation kontorshus Fabrikörsvägen (Sicklaön 369:32)

39. Serviceplats för cykel med verktyg och luftpump - Augustendalstorget	Kommunen
40. Låncykelstationer - Augustendalstorget	Kommunen
41. Ny kaj för båtpendling	Kommunen
42. Strandpromenad del 1	Kommunen
44. Gångväg Augustendalstorget	Kommunen
45. Vatten-, spill- och dagvattenledningar, dammar mm	Kommunen

Ettapp 2

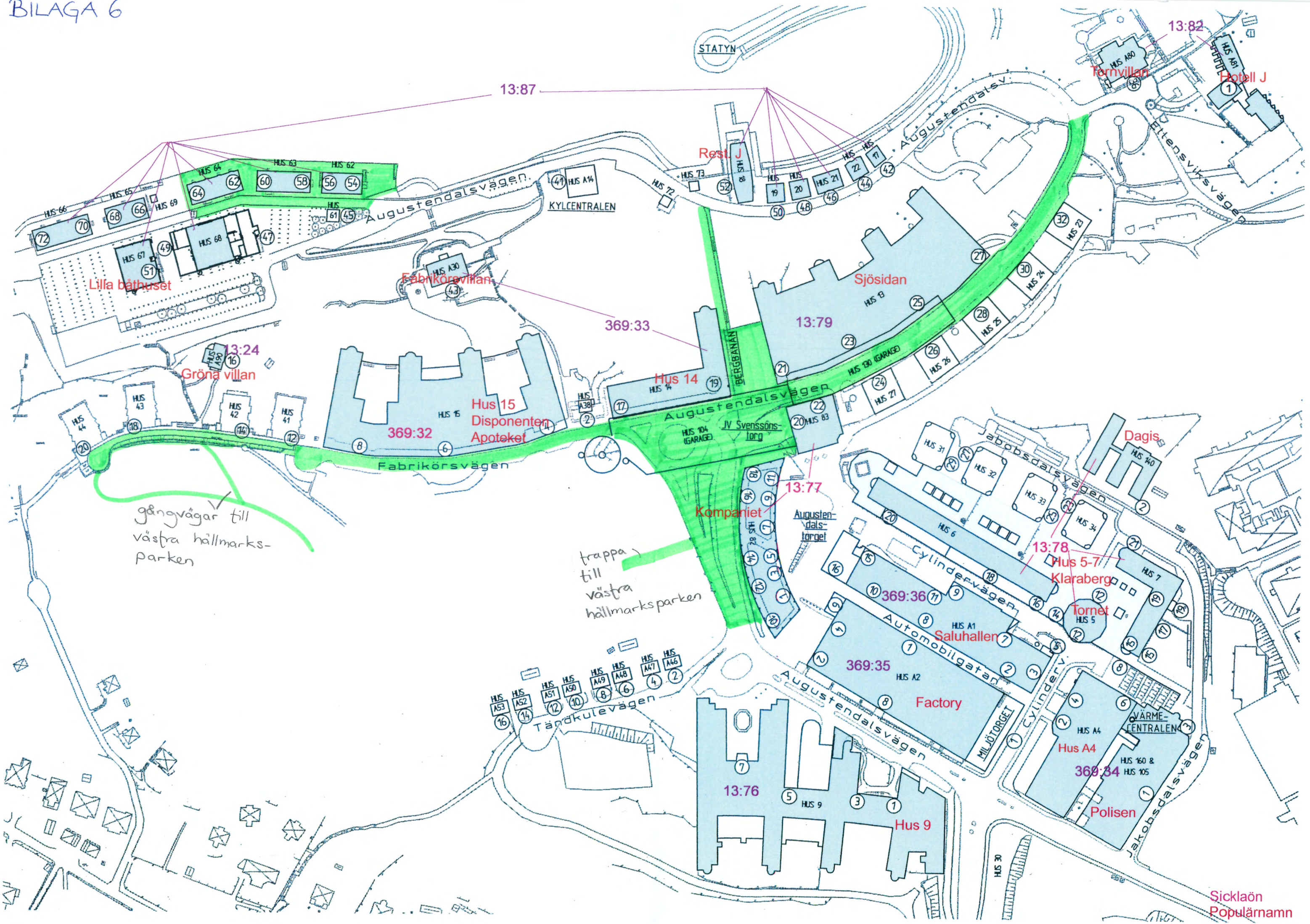
5. Gångväg mellan Fabrikörvägen och Klarabergsvägen	Kommunen
11b. Del av Fabrikörvägen del 2	Exploatören
12d. Augustendalsv inom ettapp 2	Kommunen
26. Västra kajen	Exploatören
34. Gångväg från Fabrikörvägen till Västra Hällmarksparken	Exploatören
43. Strandpromenad del 2	Kommunen/ Exploatören
45. Vatten-, spill- och dagvattenledningar, dammar mm	

Ettapp 3

10. Östra skogen	Kommunen
15. Jakobsdalsvägen	Kommunen
28. Tändkulevägen del 2	Kommunen
29. Ellensviksvägen/Skönviksvägen	Kommunen
33. Trappa öster om delområde 10	Kommunen
36. Gångväg från Jakobsdalsvägen till Östra skogen	Kommunen
45. Vatten-, spill- och dagvattenledningar, dammar mm	Kommunen

8. Mellan Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen
9. Öster om Jakobsdalsvägen
11. Öster om tunneln
12. Väster om tunneln





INFRASTRUKTURÅTGÄRDER PÅ VÄSTRA SICKLAÖN

Ett avtal mellan Staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Kommunen, Solna stad och Järfälla kommun har träffats angående finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

I Stockholmsregionen finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner år 2022. Den höga befolkningstätheten möjliggör resurseffektiva lösningar och en effektiv arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Tillväxten i regionen ställer således krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och effektiva kollektivtrafiktransporter.

Spårkapaciteten i tunnelbanan utnyttjas under högtrafik i stort sett maximalt redan idag. Tunnelbanan är det mest utnyttjade färdmedlet i Stockholm och är hårt belastad i de centrala delarna. Vid störningar uppstår lätt överbelastningar. Effekterna av att Stockholm växer syns också på bostadsmarknaden. I länet finns en brist på bostäder.

Att minska bostadsbristen och dimensionera bostadsmarknaden för framtida behov samt att bygga ut kollektivtrafiken i länet är sålunda en förutsättning för att Stockholmsregionen ska kunna fortsätta utvecklas på ett positivt sätt.

En tunnelbaneutbyggnad i denna omfattning möjliggör en kraftigt utökad bostadsbebyggelse. Utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka sker med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka Centrum. Slutlig sträckning avgörs inom ramen för planläggningsarbetet.

Kommunen ska bidra med 850 miljoner kronor i 2013 års prisnivå (januari) i medfinansiering av utbyggnad av tunnelbana. Kommunen ska betala ut de 850 miljoner kronorna som ett årligt bidrag till tunnelbanan mellan åren 2016 och 2025. Kommunen ska själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra cirka 13 500 bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030. Av dessa bostäder ska 8 200 bostäder ha tillkommit på västra Sicklaön senast år 2025. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antas från och med 2014. Kommunen ska verka för att nya detaljplaner, som möjliggör utbyggnad av tunnelbanan, antas och vinner laga kraft i enlighet med tidplan. Kommunen ska göra en tidig inbetalning/förskottering av medel för tunnelbaneutbyggnaden, genom att erlagga 200 miljoner kronor år 2020 och 133 miljoner kronor år 2021. Under förutsättning att Kommunen uppfyller sina åtaganden återbetalar Staten 166,5 miljoner kronor år 2025 och 166,5 miljoner kronor år 2030. Förskottrade medel betalas dock under alla omständigheter ut av Staten till berörd part senast 2035. Eventuella kostnadsökningar upp till ett tak på 97 miljoner kronor ska bäras av Kommunen.

Utöver detta har Kommunen en målsättning att skapa minst 10 000 nya arbetsplatser till 2030.

10.1 Tidplan

Tabell 1: Kungsträdgården – Gullmarsplan/Söderort och Kungsträdgården - Nacka

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Planering*	Start senast 2014											
Detaljplaner/Järnvägsplan												
Tillståndsprövn vattenverksamhet												
Upphandling/utbyggnad	Start senast 2018											
Trafikstart	Cirka 2025											

* Avser t.ex. Förstudie, Fördjupad förstudie, Systemhandling och Bygghandling

Bild från Bilaga 3, Tidplan för projekten, vilken utgör bilaga till Delprojektavtal – tunnelbana till Nacka och Gullmarsplan/Söderort, vilken utgör bilaga till Huvudavtal, Avtal om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling.

Justering av tidplanen kan komma att ske till följd av processer i anslutning till besvär/överklagande i samband med plan- och tillståndprocesser samt övriga rättsprocesser.

§ 121

Dnr KFKS 2009/482-251

Exploateringsavtal för detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön

Antagande

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att återremittera förslagen till exploateringsavtal för omarbetning i enlighet med det reviderade planförslaget.

Ärende

I ärendet Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön, § 121, har stadsutvecklingsutskottet beslutat att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta planförslaget med undantag för plåtområdet med parvillorna och parkeringsplatsen för fastigheten Sicklaön 37:46. Det innebär att exploateringsavtalet måste omarbetas.

Handlingar i ärendet

Mark- och exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 29 april 2014

- a-k Avtal med HSB Bostad och HSB Ekonomisk förening, med bilagor
- 1 a-i Avtal med Stiftelsen Danviks hospital, med bilagor

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till mark- och exploateringsenhetens förslag.

Stefan Saläng (FP) yrkade att återremittera förslagen till exploateringsavtal för omarbetning i enlighet med det reviderade planförslaget.




Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Stefan Salängs yrkande.

Reservationer

Mats Gerdau reserverade sig för Moderaternas stadsutvecklingsutskottsgrupp mot beslutet och ingav följande.

”Det är med stor besvikelse vi konstaterar att övriga partier inte längre står upp för fler bostäder och intäkter till kommunen, utan väljer att bevara en stor parkeringsplats.




Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Arbetet med att ta fram detaljplanen och exploateringsavtalet har pågått i 12 år och resultatet är en kompromiss mellan olika intressen. Vi tycker att den kompromissen är rimligt avvägd.

Förslaget är en helhet som det inte går att lyfta bort delar från, utan att det får konsekvenser för helheten. Att ta bort parvillorna, vilket övriga partier nu vill, innebär att de ekonomiska förutsättningarna för att kunna genomföra detaljplanen försvinner. Därmed faller HELA projektet. Konsekvensen blir att inget händer i området under flera år, att ca 150 lägenheter inte byggs, att kommunen inte får in 8,6 Mkr i bidrag till tunnelbanan och att väntetiden till äldreboende blir längre. Den påstådda "naturen" som övriga partier vill bevara är i själva verket parkeringsplatser och en boulebana (som man flyttar). I planförslaget ska de stora fina ekarna bevaras och nya allmäntillgängliga grönytor skapas.

Vi tycker att man som ansvarstagande politiskt parti måste vara konsekvent och långsiktig i sitt agerande. I februari i år ingick fullmäktige, i nära total politisk enighet, ett avtal om tunnelbana som också innebär att Nacka ska bygga minst 13 500 bostäder på västra Sicklaön och bidra till tunnelbanan med 850 miljoner kronor. Avsikten är att detta bidrag ska finansieras med exploateringsbidrag för nya byggrätter. Nu, när det första konkreta ärendet kommer upp om att förverkliga de nya bostäderna och få in 8,6 Mkr i tunnelbanebidrag, så backar övriga partier. S och MP röstade t ex för planen i miljö- och stadsbyggnadsnämnden, men har nu bytt fot.

För oss moderater är det grundläggande att ta ett långsiktigt ansvar för att få fram nya bostäder, ny kollektivtrafik i form av tunnelbanan och att ta ansvar för kommunens ekonomi. Därför reserverar vi oss mot beslutet att inte ingå den överenskommelse som efter många års arbete har förhandlats fram med våra samarbetspartners kring utvecklingen av Danvikshemsområdet."

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Exploateringsavtal för detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön

Antagande

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande.

1. Nacka kommun ska ingå föreslaget exploateringsavtal med HSB Bostad och HSB Ekonomisk förening för Sicklaön 37:77.
2. Nacka kommun ska ingå kommunen ingår föreslaget exploateringsavtal med Stiftelsen Danviks hospital för Sicklaön 37:42.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt ovan, att uppdra till mark- och exploateringschefen att underteckna därmed erforderliga handlingar.

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att kunna komplettera området med ca 100 nya lägenheter i bostäder för åldersgruppen 55+, 8 lägenheter i parhus och totalt 30-60 nya platser i gruppboende. Östra Finnbodavägen rustas upp och byggs ut med kommunalt VA och gångbana.

Till planen hör två exploateringsavtal, ett avtal med Stiftelsen Danvikshems hospital, ägare av fastigheten Sicklaön 37:42 och ett avtal med HSB Bostad och HSB Ekonomisk förening som gemensamt äger den nybildade fastigheten Sicklaön 37:77.

Exploateringsavtalet förutsätter att kommunfullmäktige antar förslaget till detaljplan för Danvikshem Sicklaön 37:42 m.fl. senast 2014-12-31. Exploateringsavtalet innebär att finansiering av utbyggnaden av allmänna anläggningar samt kommunens arbete i samband med detta säkerställs, att kommun och exploatör är överens om fastighetsrättsliga åtgärder i enlighet med detaljplaneförslaget samt medfinansiering till övergripande trafikinfrastruktur.

Ärendet

Bakgrund

Stiftelsen Danvikshems hospital har sålt del av Sicklaön 37:42 till HSB Bostad och HSB Ekonomisk förening som skall stå för största delen av kompletteringen av bostäder i området. Till planen hör därför två exploateringsavtal, ett avtal med Stiftelsen Danviks hospital, ägare av fastigheten Sicklaön 37:42 samt ett avtal med HSB Bostad och HSB Ekonomisk förening som gemensamt äger den nybildade fastigheten Sicklaön 37:77.

Huvudsakligt innehåll i förslag till exploateringsavtal

Avtalen förutsätter att kommunfullmäktige antar förslaget till detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön senast 2014-12-31.

Förutom sedvanliga avtalsvillkor innebär avtalet med HSB Bostad och HSB Ekonomiska förening att

- Exploatören bekostar utbyggnaden av allmänna anläggningar inom planområdet samt utbyggnad av VA-ledningar i Östra Finnbodavägen.
- Exploatören bekostar kommunens kostnader för genomförandet av detaljplanen, till exempel projektering, byggledning, samordning och administration.
- Exploatören betalar 800 kr/kvm ljus BTA som medfinansiering till övergripande trafikinfrastruktur.
- Exploatören betalar VA-anslutningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.
- Markregleringar ansöks om hos Lantmäteriet i överensstämmelse med detaljplaneförslaget, till exempel för breddning av Östra Finnbodavägen, ändring av vändplanens läge samt ändring av befintliga servitut.
- Exploatören ansvarar för och bekostar utbyggnad av nya parkeringsplatser till förmån för fastighetsägaren för Sicklaön 37:46 som regleras genom servitut.
- Exploatören åtar sig att följa det till avtalet hörande gestaltningsprogrammet och miljöredovisningen.
- Exploatören lämnar säkerhet om 26 miljoner kronor för genomförandet av detta avtal senast vid dag för Kommunstyrelsens möte.

Förutom sedvanliga avtalsvillkor innebär avtalet Stiftelsen Danviks hospital att

- Exploatören betalar VA-anslutningsavgift enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.
- Exploatören ansvarar för att säkerställa allmänhetens säkerhet vid kaj belägen inom fastigheten Sicklaön 37:42.
- Markregleringar ansöks om hos Lantmäteriet i överensstämmelse med detaljplaneförslaget, till exempel för breddning av Östra Finnbodavägen samt marköverföring för skoltomt.
- Exploatören upplåter ledningsrätt för dagvattenledning över fastigheten Sicklaön 37:42.

- Exploatören åtar sig att följa det till avtalet hörande gestaltningsprogrammet och miljöredovisningen.

Ekonomiska konsekvenser

I exploateringsavtal med HSB Bostad och HSB Ekonomisk förening säkerställs finansiering av utbyggnad av allmänna anläggningar, kommunens interna kostnader för genomförandet av projektet samt att medfinansiering av övergripande trafikinfrastruktur erläggs. Detta medför att projektet inte belastar kommunens ekonomi annat än ökad framtida driftkostnad.

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Hannah Linngård
Projektledare/Exploateringsingenjör

Bilagor

- 1 a-k Avtal med HSB Bostad och HSB Ekonomisk förening, med bilagor
- 2 a-i Avtal med Stiftelsen Danviks hospital, med bilagor

EXPLOATERINGSAVTAL FÖR DANVIKSHEM II SICKLAÖN 37:77

§ 1 PARTER

Mellan Nacka kommun genom dess kommunstyrelse, nedan kallad Kommunen, och HSB Bostad AB (org. Nr. 556520-6165) samt HSB Stockholm Ekonomisk Förening (org.nr.702000-9333), nedan kallad Exploatören, träffas följande exploateringsavtal avseende fastigheten Sicklaön 37:77, Västra Sicklaön, Nacka kommun.

§ 2 DETALJPLAN OCH ÖVRIGA HANDLINGAR

Exploateringen avser nybyggnation av ca 100 seniorlägenheter och 8 lägenheter i parvillor. Som grund för exploateringen ligger förslag till detaljplan för Sicklaön 37:42 m.fl. Danvikshem, i Nacka kommun, upprättad i november 2012, reviderad i januari 2013 samt justerad i maj 2013, se bilaga 1A och 1B.

Till avtalet hör följande handlingar:

- | | |
|--------------|--|
| Bilaga 1A+1B | Förslag till detaljplan med bestämmelser och beskrivningar (beskrivningarna biläggs ej avtalet). |
| Bilaga 2 | ANSÖKAN och ÖVERENSKOMMELSE om fastighetsreglering och servitut för SICKLAÖN 37:77. |
| Bilaga 3 | Omfattningsbeskrivning för allmänna anläggningar |
| Bilaga 4 | Miljöredovisning |
| Bilaga 5 | Gestaltningprogram |
| Bilaga 6 | PM Teknisk försörjning VA FV |
| Bilaga 7 | Skydd av vegetation |
| Bilaga 8 | PM Finnbodaberget genomförande bygg |
| Bilaga 9 | Ljus BTA Danvikshem HSB |
| Bilaga 10 | Leveransanvisningar för relationshandlingar |

§ 3 ALLMÄNNA FÖRUTSÄTTNINGAR

Detta avtal träder i kraft först när följande krav är uppfyllda

- Nacka kommunfullmäktige senast 2014-12-31 beslutar att ingå detta avtal genom beslut som vinner laga kraft
- Nacka kommunfullmäktige senast 2014-12-31 antar förslaget till detaljplan genom beslut som vinner laga kraft

Uppfylls inte dessa krav upphör avtalet utan ersättning för någondera part.

§ 4 FASTIGHETSRÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

Marköverlåtelse mellan Exploatören och Kommunen regleras i separat avtal, bilaga 2: ”ANSÖKAN och ÖVERENSKOMMELSE om fastighetsreglering och servitut för SICKLAÖN 37:77”

Exploatören upplåter servitut för slänt på de områden markerade med z i detaljplanen och enligt bilaga 2. Bilaga 2 kan utgöra överenskommelse inför bildande av officialservitut.

Exploatören upplåter servitut avseende parkering, väg och gångväg för fastigheten Sicklaön 37:46 enligt bilaga 2. Vid bildandet av separata fastigheter för tillkommande parvillor skall Exploatören ansvara för att ansöka om lantmäteriförrättning för omvandling av servitutet till en gemensamhetsanläggning med samma rättigheter för Sicklaön 37:46.

Ansvar gällande ansökan, ersättning och fördelning av kostnader regleras i bilaga 2.

Exploatören överlåter till Nacka Energi områden enligt plankartan utmärkta nätstationer om Nacka Energi så önskar.

Exploatören svarar för samtliga med exploateringsavtalets genomförande förenade förrättningskostnader.

§ 5 ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Kommunen projekterar och utför de anläggningar och åtgärder som beskrivs i denna paragraf samt i tillhörande ”Omfattningsbeskrivning för allmänna anläggningar”, bilaga 3. Exploatören bekostar samtliga allmänna anläggningar inom detaljplanen.

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

För projektering och utförande av samtliga i avtalets ingående delar gäller krav och föreskrifter och övriga branschspecifika föreskrifter tillsammans med den standard som tillämpas inom Kommunen.

I ”Miljöredovisning”, bilaga 4 angivna åtgärder och därmed förknippade kontrollprogram ska följas.

I det fall bygglov, marklov eller rivningslov krävs för allmänna anläggningar ansöker Kommunen om detta. Exploatören bekostar samtliga med loven förenade kostnader.

Exploatören bekostar nödvändiga trafikordningsplaner och skyltplan för utbyggnaden av de allmänna anläggningarna.

§ 6 ANLÄGGNINGAR OCH BEBYGGELSE PÅ KVARTERSMARK

Anläggningar på kvartersmark ska följa ”Gestaltningprogram”, bilaga 5.

Dagvatten inom kvartersmark skall omhändertas med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Dagvattenhanteringen skall följa de åtgärder som finns angivna i ”PM Teknisk försörjning VA och FV”, bilaga 6.

För områden med mer än 20 parkeringsplatser krävs oljeavskiljare.

Borttagning och ersättning av befintliga transformatorstationer, norr om Östra Finnbodavägen och öster om tjänstemannavillorna utförs av exploatören och bekostas även av exploatören. Detta inkluderar schakt och fyllning. Flyttning eller ändringar av befintliga elkablar och transformatorstationer samt tillfälliga anläggningar för till exempel byggström under genomförandet bekostas av exploatören.

Exploatören är skyldig att redovisa hur krav enligt ”Miljöredovisning”, bilaga 4 kommer att och har uppfyllts.

Även myndigheters krav för transport, hantering och förvaring av explosiva ämnen likt arbetskydd i samband med hantering och utförandet av sprängarbeten skall följask. Likaså skall Exploatören ansöka om samtliga nödvändiga tillstånd som fordras i samband med dessa arbeten.

Vegetation som kan påverkas av exploateringen ska skyddas på det sätt som anges i ”Skydd av vegetation”, bilaga 7.

§ 7 PARKERINGSYTA

Exploatören ansvarar för utbyggnad av nya parkeringsplatser enligt detaljplanen för fastigheten Sicklaön 37:46 och bekostar densamma.

Exploatören ansvarar för att erforderliga fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för parkeringarna mellan Exploatören och ägaren av Sicklaön 37:46 utförs enligt § 4.

I det fall omläggning av befintliga ledningar inom planerat område för parkering erfordras bekostas detta av exploatören.

§ 8 ÖSTLIG FÖRBINDELSE

Exploatören är medveten om att Östlig förbindelse, som tidigare kallades Österleden, utgör ett riksintresse för kommunikation vilket innebär att hänsyn till detta måste tas i samband med genomförandet av detaljplanen. Bilaga 1B redovisar lägsta schaktdjup för byggnation med hänsyn till befintlig dagvatten- och avloppstunnel samt framtida tunnelreservat för Östlig förbindelse.

Även om ett beslut ännu inte är fattat för utbyggnad av denna förbindelsedel måste Exploatören anpassa sig till det reservat som återfinns för Östlig Förbindelse inom Danvikshem samt vidta åtgärder på ny bebyggelse för att inte försvåra utbyggnad av tunnel. Utöver att Exploatören måste anpassa sig till lägsta schaktdjup innebär det också att byggnaderna måste förses med stomljuddämpning för att säkerställa att stomljuddnivåerna understiger 45dBA vid eventuellt kommande bergborring för Östlig förbindelse.

Ingen ersättning skall utgå till exploatören eller framtida fastighetsägare för störningarna, i samband med utbyggnaden av Östliga förbindelse, vars uppkomst härrör till brister i ovannämnda bullerskyddsåtgärder.

§ 9 UPPLAGSPLATS OCH VEGETATION

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

§ 10 UTBYGGNADSORDNING / TIDPLAN/ETAPPINDELNING

Bebyggelse och anläggningar på kvartersmark planeras byggas ut i den ordning som är uppställd i ”PM Finnbodaberget genomförande bygg”, bilaga 8.

Bullerskydd under byggtiden skall beaktas med hänsyn till redan befintliga boende i området. Åtgärder som finns angivna i bilaga 8, ”PM Finnbodaberget genomförande bygg”, för att minska och skydda mot buller under byggtiden, skall följas.

I och med att området försörjs av endast en väg, Östra Finnbodavägen, samt att vägens stödmur är i sådant osäkert skick att den riskerar att haverera under byggtiden måste allmänna anläggningar som garanterar vägens hållbarhet vara klara innan byggnationen på kvartersmark startar.

§ 11 BYGGTRAFIK

Byggtrafik skall försörja området på det sätt som skrivits i ”PM Finnbodaberget genomförande bygg”, bilaga 8.

§ 12 SAMORDNING

Kommunens och Exploatörens arbeten ska samordnas. Exploatören ska presentera en projektgrupp för Kommunens projektledare och projektgrupp så att samordning kan ske

Samordningen ska ske i tid så att entreprenadarbeten på allmänna platsmark respektive kvartersmark inte krockar. En gemensam tidplan för dessa arbeten ska tas fram senast när detaljplanen vunnit laga kraft.

Då området endast försörjs via en väg, Östra finnbodavägen, måste den vara framkomlig under hela utbyggnaden.

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

§ 13 ETABLERING

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

I samband med att kommunen bygger ut de nödvändiga allmänna anläggningarna för ett genomförande av detaljplanen upplåter Exploatören vid behov kvartersmark för etableringsyta åt kommunens entreprenör/-er.

§ 14 ERSÄTTNING

Ersättning för utbyggnaden av allmänna anläggningar

Exploatören ersätter Kommunen ekonomiskt för Kommunens samtliga åtaganden enligt detta avtal. Exploatören ska ersätta Kommunen för upphandling, projektering, byggledning, samordning, utbyggnad, besiktning samt Kommunens interna administrationskostnader i samband med projektet och utbyggnaden av de allmänna anläggningarna. Exploatören ersätter Kommunen för den verkliga kostnaden. För Kommunens interna administrativa arbete, t ex projektledning, samordning och granskning ersätter Exploatören Kommunen enligt för varje tidpunkt gällande timpriser.

Kommunen debiterar Exploatören enligt löpande räkning mot redovisade timlistor och enligt vid varje tidpunkt gällande timpriser. Timpriserna är exklusive moms. Dessutom tillkommer Kommunens verifierade utlägg såsom entreprenadfakturor och konsultfakturor. Ersättningen betalas efter fakturering från Kommunen.

Exploatören har rätt att delta på bygg- och ekonomimöten mellan kommunen och entreprenören.

Ersättning av skada på allmänna anläggningar

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

Utredningar och åtgärder under pågående byggnation

Om det vid pågående byggnation av allmänna anläggningar krävs utredningar, till exempel av arkeologisk och miljörelaterad art, samt åtgärder till följd av dessa, ska Kommunen handla upp utredningar och eventuella åtgärder. Kommunen debiterar Exploatören kostnaderna.

§ 15 MEDFINANSIERING

Som medfinansiering till den övergripande trafikinfrastruktur som krävs till området, erlägger Exploatören till Kommunen åttahundra (800:-) kr/kvm ljus BTA. Bidraget utgår från framtagen uppskattning för detaljplaneförslagets sammantagna nybyggnation av ljus BTA, i enlighet med bilaga 9, men fastställs definitivt av kommande bygglovsansökan.

Betalning skall ske för den etapp som fått laga kraftvunnet bygglov.

Ersättningen betalas mot faktura och skall uppräknas med KPI för 2014-02-01 och fram till betalningstillfället.

§ 16 VA-ANLÄGGNINGSAVGIFT

Exploatören ska till Kommunen erlägga anläggningsavgift för VA enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

§ 17 GATUKOSTNADER

Har Exploatören fullgjort sina förpliktelser enligt detta avtal, avstår Kommunen från ytterligare ersättning för gatukostnad och bidrag till gemensamma anläggningar för detaljplaneområdet. Detta gäller inte ersättning för förbättring och nyanläggning av gata och annan allmän plats med tillhörande anordningar, som kan komma att krävas i framtiden.

§ 18 DRÖJSMÅLSRÄNTA

Erlägger inte Exploatören ersättningar och viten enligt detta och tillhörande avtal i rätt tid utgår dröjsmålsränta motsvarande en räntesats som med åtta (8) procentenheter överstiger Sveriges Riksbanks vid varje tidpunkt gällande referensränta.

§ 19 SÄKERHET

För fullgörandet av Exploatörens skyldigheter enligt detta avtal ska Exploatören ställa säkerhet i form som Kommunen godkänner. Säkerheten ska uppgå till tjugosex miljoner (26 000 000:-) kronor. Säkerheten kan nedskrivs i förhållande till erlagda ersättningar och utfört arbete, tio procent av säkerheten ska dock vara kvar till godkänd slutbesiktning av allmänna anläggningar enligt § 5. Huruvida nedsättning är möjlig i det skede som önskemål inkommer från Exploatören, värderas av Kommunen och beslutas av Mark- och exploateringschefen. Säkerheten ska överlämnas till Kommunen senast klockan 10 den dag då detta avtal ska tas upp för beslut i Nacka kommuns Kommunstyrelse.

§ 20 KARTUNDERLAG ENSKILDA ANLÄGGNINGAR OCH BYGGNADER

Exploatören förbinder sig att senast tre veckor efter färdigställande av enskilda anläggningar och byggnader inom kvartersmark skicka in detaljmätning och lägeskontroller omfattande samtliga förekommande detaljer. Gäller för respektive etapp. Anvisningar för hur inmätningarna ska redovisas framgår av ”Leveransanvisningar för relationshandlingar” bilaga 10. Exempel på vad som ska redovisas är byggnader (utvändigt), gång- och cykelbanor, trappor, vägkanter, parkeringsplatser, vägräcken, markhöjder, väghöjder, lekplatser, planteringar, träd, parkbänkar, slänter, staket, murar, lyktstolpar, va, el- eller andra kabelledningar.

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

I det fall detta ej sker har Kommunen rätt att utföra inmätningen på Exploatörens bekostnad.

§ 21 STOMPUNKTER

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

§ 22 TVIST

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

§ 23 KONTAKTORGAN

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

Kommunens kontaktorgan vad gäller detta avtal är mark- och exploateringsenheten.

För myndighetsfrågor hänvisas till respektive myndighet. För tolkning av
gestaltungsprogrammet hänvisas till Kommunens planenhet och bygglovenhet.

Eventuella ändringar eller tillägg till detta avtal beslutas av kommunstyrelsen. Ändringar eller
tillägg av mindre karaktär beslutas av mark- och exploateringschefen enligt
delegationsordning.

§ 24 ÖVERLÅTELSE FASTIGHET

För fastighet eller del av fastighet som överlåts är Exploatören fortfarande bunden av
åtagandena i detta avtal.

Exploatören förbinder sig att överföra samtliga befintliga avtalsservitut samt de avtalsservitut
som ingår i samband med detta avtal på ny ägare av överlåten mark.

§ 25 ÖVERLÅTELSE AV AVTALET

Detta avtal får inte utan Kommunens, genom kommunstyrelsen, skriftliga medgivande
överlåtas på annan.

§ 26 OMBILDNING AV FASTIGHETEN

Fastigheten Sicklaön 37:77 avses genom fastighetsbildning delas upp mellan delägarna HSB
Bostad AB och HSB Stockholm ekonomiska förening i två lotter. Den ena lotten omfattar del
av fastigheten som är bebyggd med en befintlig hyresfastighet. Denna del, som kommer att
tilldelas HSB Stockholm ekonomiska förening, berörs inte av kommande exploatering enligt
detta exploateringsavtal. Den andra lotten avser de delar av fastigheten som avses exploateras
i enlighet med kommande detaljplan. Denna del kommer att tilldelas HSB Bostad AB.

Fastighetsbildning enligt föregående stycke får genomföras utan hinder av vad som anges i §§
25 och 26. Efter genomförd fastighetsbildning gäller detta exploateringsavtal för den nya
fastighet som omfattar exploateringsdelen av nuvarande fastigheten Sicklaön 37:77. När
fastighetsbildningen vunnit laga kraft upphör HSB Stockholm ekonomiska förening att vara
part i detta exploateringsavtal.

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

Nacka den
För Nacka kommun

..... den
För HSB Bostad AB

.....
Mats Gerdau, Kommunstyrelsens
ordförande

.....
Ulf Crichton, Mark- och exploateringschef
Bevittnas

.....
Bevittnas

.....
.....

.....
.....

..... den
För HSB Stockholm Ekonomisk Förening

.....
.....

Bevittnas
.....
.....

EXPLOATERINGSAVTAL FÖR DANVIKSHEM II SICKLAÖN 37:42

§ 1 PARTER

Mellan Nacka kommun genom dess kommunstyrelse, nedan kallad Kommunen, och Stiftelsen Danviks Hospital (org.nr. 814000-0129), nedan kallad Exploatören, träffas följande exploateringsavtal avseende fastigheten Sicklaön 37:42, Västra Sicklaön, Nacka kommun.

§ 2 DETALJPLAN OCH ÖVRIGA HANDLINGAR

Exploateringen avser nybyggnation av vårdboende omfattande cirka 30 platser i gruppboende samt en utbyggnadsreserv om cirka 30 platser. Som grund för exploateringen ligger förslag till detaljplan för Sicklaön 37:42 m.fl. Danvikshem, i Nacka kommun, upprättad i november 2012, reviderad i januari 2013 samt justerad i maj 2013, se bilaga 1A och 1B.

Till avtalet hör följande handlingar:

- | | |
|--------------|--|
| Bilaga 1A+1B | Förslag till detaljplan med bestämmelser och beskrivningar (beskrivningarna biläggs ej avtalet). |
| Bilaga 2 | ANSÖKAN och ÖVERENSKOMMELSE om fastighetsreglering och servitut för SICKLAÖN 37:42. |
| Bilaga 3 | Gestaltningprogram |
| Bilaga 4 | Miljöredovisning |
| Bilaga 5 | PM Teknisk försörjning VA och FV |
| Bilaga 6 | Skydd av vegetation |
| Bilaga 7 | Nacka kommuns skattereservation 09 med vite |
| Bilaga 8 | Leveransanvisningar för relationshandlingar |

§ 3 ALLMÄNNA FÖRUTSÄTTNINGAR

Övriga villkor i detta avtal träder i kraft först när följande krav är uppfyllda

- Nacka kommunfullmäktige senast 2014-12-31 beslutar att ingå detta avtal genom beslut som vinner laga kraft
- Nacka kommunfullmäktige senast 2014-12-31 antar förslaget till detaljplan genom beslut som vinner laga kraft

Uppfylls inte dessa krav upphör avtalet utan ersättning för någondera part.

§ 4 FASTIGHETSRÄTTSLIGA ÅTGÄRDER

Marköverlåtelse mellan Exploatören och Kommunen regleras i separat avtal, bilaga 2:
”ANSÖKAN och ÖVERENSKOMMELSE om fastighetsreglering och servitut för
SICKLAÖN 37:42”

Exploatören upplåter servitut för slänt på de områden markerade med z i detaljplanen och enligt bilaga 2.

Servitutsavtalet kan även utgöra överenskommelse för bildande av officialservitut.

Exploatören upplåter ledningsrätt för Kommunens dagvattenledning inom markerat område enligt bilaga 2.

Ansvar gällande ansökan och fördelning av kostnader regleras i bilaga 2.

Exploatören svarar för samtliga med exploateringsavtalets genomförande förenade förrättningskostnader.

§ 5 ANLÄGGNINGAR OCH BEBYGGELSE PÅ KVARTERSMARK

Anläggningar på kvartersmark ska följa ”Gestaltningprogram”, bilaga 3.

I ”Miljöredovisning”, bilaga 4 angivna åtgärder och därmed förknippade kontrollprogram ska följas.

Dagvatten inom kvartersmark skall omhändertas med lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Dagvattenhanteringen skall följa de åtgärder som finns angivna i ”PM Teknisk försörjning VA och FV”, bilaga 5.

För områden med mer än 20 parkeringsplatser krävs oljeavskiljare.

Exploatören ansvarar för att säkerställa allmänhetens säkerhet vid kaj belägen inom fastigheten Sicklaön 37:42 genom att antingen rusta upp den eller ta bort den permanent.

Exploatören är skyldig att redovisa hur krav enligt MKB och miljöprogram kommer att och har uppfyllts.

Även myndigheters krav för transport, hantering och förvaring av explosiva ämnen liksom arbetskydd i samband med hantering och utförandet av sprängarbeten skall följas. Likaså skall Exploatören ansöka om samtliga nödvändiga tillstånd som fordras i samband med dessa arbeten.

Vegetation som kan påverkas av exploateringen ska skyddas på det sätt som anges i ”Skydd av vegetation”, bilaga 6.

§ 6 ÖSTLIG FÖRBINDELSE

Exploatören är medveten om att Östlig förbindelse, som tidigare kallades Österleden, utgör ett riksintresse för kommunikation vilket innebär att hänsyn till detta måste tas i samband med genomförandet av detaljplanen. Bilaga 1B redovisar lägsta schaktdjup för byggnation med hänsyn till befintlig dagvatten- och avloppstunnel samt framtida tunnelreservat för Östlig förbindelse.

Även om ett beslut ännu inte är fattat för utbyggnad av denna förbindelsedel måste Exploatören anpassa sig till det reservat som återfinns för Östlig Förbindelse inom Danvikshem samt vidta åtgärder på ny bebyggelse för att inte försvåra utbyggnad av tunnel. Utöver att Exploatören måste anpassa sig till lägsta schaktdjup innebär det också att byggnaderna måste förses med stomljuddämpning för att säkerställa att stomljuddnivåerna understiger 45dBA vid eventuellt kommande bergborring för Östlig förbindelse.

Ingen ersättning skall utgå till exploatören eller framtida fastighetsägare för störningarna, i samband med utbyggnaden av Östliga förbindelse, vars uppkomst härrör till brister i ovannämnda bullerskyddsåtgärder.

§ 7 UPPLAGSPLATS OCH VEGETATION

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

§ 8 SAMORDNING

Kommunens och Exploatörens arbeten ska samordnas. Exploatören ska presentera en projektgrupp för Kommunens projektledare och projektgrupp så att samordning kan ske.

Samordningen ska ske i tid så att entreprenadarbeten på allmänna platsmark respektive kvartersmark inte krockar. En gemensam tidplan för dessa arbeten ska tas fram senast när detaljplanen vunnit laga kraft.

Då området endast försörjs via en väg, Östra finnbodavägen, måste den vara framkomlig under hela utbyggnaden.

§ 9 ETABLERING

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

I samband med att kommunen bygger ut de nödvändiga allmänna anläggningarna för ett genomförande av detaljplanen upplåter Exploatören vid behov kvartersmark för etableringsyta åt kommunens entreprenör/-er.

§ 10 SVARTARBETE

Exploatören är skyldig att uppfylla kraven i ”Nacka kommuns skattereservation 09 med vite”, bilaga 7.

§ 11 ERSÄTTNING

Ersättning av skada på allmänna anläggningar

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

§ 12 VA-ANLÄGGNINGSAVGIFT

Exploatören ska till Kommunen erlägga anläggningsavgift för VA enligt vid varje tidpunkt gällande VA-taxa.

§ 13 GATUKOSTNADER

Har Exploatören fullgjort sina förpliktelser enligt detta avtal, avstår Kommunen från ytterligare ersättning för gatukostnad och bidrag till gemensamma anläggningar för detaljplaneområdet. Detta gäller inte ersättning för förbättring och nyanläggning av gata och annan allmän plats med tillhörande anordningar, som kan komma att krävas i framtiden.

§ 14 DRÖJSMÅLSRÄNTA

Erlägger inte Exploatören ersättningar och viten enligt detta och tillhörande avtal i rätt tid utgår dröjsmålsränta motsvarande en räntesats som med åtta (8) procentenheter överstiger Sveriges Riksbanks vid varje tidpunkt gällande referensränta.

§ 15 KARTUNDERLAG ENSKILDA ANLÄGGNINGAR OCH BYGGNADER

Exploatören förbinder sig att senast tre veckor efter färdigställande av enskilda anläggningar och byggnader inom kvartersmark skicka in detaljmätning och lägeskontroller omfattande samtliga förekommande detaljer. Anvisningar för hur inmätningarna ska redovisas framgår av ”Leveransanvisningar för relationshandlingar” bilaga 8. Exempel på vad som ska redovisas är byggnader (utvändigt), gång- och cykelbanor, trappor, vägkanter, parkeringsplatser, vägräcken, markhöjder, väghöjder, lekplatser, planteringar, träd, parkbänkar, slänter, staket, murar, lyktstolpar, va, el- eller andra kabelledningar.

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

I det fall detta ej sker har Kommunen rätt att utföra inmätningen på Exploatörens bekostnad.

§ 16 STOMPUNKTER

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

§ 17 TVIST

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

§ 18 KONTAKTORGAN

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

Kommunens kontaktorgan vad gäller detta avtal är mark- och exploateringsenheten.

För myndighetsfrågor hänvisas till respektive myndighet. För tolkning av gestaltningsprogrammet hänvisas till Kommunens planenhet och bygglovenhet.

Eventuella ändringar eller tillägg till detta avtal beslutas av kommunstyrelsen. Ändringar eller tillägg av mindre karaktär beslutas av mark- och exploateringschefen enligt delegationsordning.

§ 19 ÖVERLÅTELSE FASTIGHET

För fastighet eller del av fastighet som överlåts är Exploatören fortfarande bunden av åtagandena i detta avtal.

Exploatören förbinder sig att överföra samtliga befintliga avtalsservitut samt de avtalsservitut som ingås i samband med detta avtal på ny ägare av överlåten mark.

§ 20 ÖVERLÅTELSE AV AVTALET

Detta avtal får inte utan Kommunens, genom kommunstyrelsen, skriftliga medgivande överlåtas på annan.

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

Nacka den
För Nacka kommun

..... den
För Stiftelsen Danviks Hospital

.....
Mats Gerdau, Kommunstyrelsens
ordförande

.....
Ulf Crichton, Mark- och exploateringschef

Bevittnas

Bevittnas

.....

.....

.....

.....

§ 120

Dnr KFKS 1996/82-214

Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta planförslaget med undantag för plåtområdet med parvillorna och parkeringsplatsen för fastigheten Sicklaön 37:46.




Ärende

Förslaget till detaljplan för Danvikshem innebär att området kan kompletteras med ca 100 nya lägenheter i bostäder för åldersgruppen 55+, 8 lägenheter i parhus och 30-60 nya platser i gruppboende. Östra Finnbodavägen rustas upp och byggs ut med kommunalt VA och gångbana. Värdefull kulturmiljö, naturmark och landskapsbild skyddas och bevaras.

Ett detaljplaneprogram antogs av kommunstyrelsen i maj 2004 och samtidigt fattades beslut om att påbörja planarbete för delområde Danvikshem. Ett första samråd kring detaljplan hölls kring årsskiftet 2005-2006. Länsstyrelsen hade synpunkter på att bebyggelsen i den östra delen kunde innebära skada på riksintresset. De boende var kritiska till exploateringsgraden och tillgången till rekreationsytor. Efter samrådet avbröts planarbetet, på markägarens begäran. Det var en följd av att områdesnämnden Sicklaön beslutat om en ny inriktning med en lägre exploateringsgrad.

Planarbetet återupptogs igen under 2009. Ett andra samråd hölls hösten 2011 med en betydligt lägre exploateringsgrad och större hänsyn till riksintresset för kulturmiljön. Efter samrådet skedde en rad revideringar, bland annat sänktes de Södra husen en våning. Detaljplanen ställdes ut mellan den 20 februari 2013 och 22 mars 2013. Under utställningen kom 19 yttranden in. Myndigheter och kommunala nämnder har inga invändningar medan boende i närområdet fortfarande har invändningar främst mot ny bebyggelse på platan och vid Övre Varis. Några förändringar av planförslaget har inte genomförts efter utställningen. I planhandlingarna har endast några mindre redaktionella ändringar gjorts.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har tillstyrkt planförslaget och föreslår att kommunfullmäktige planförslaget antas. Detaljplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Stadsutvecklingsutskottet beslutar i ärendet att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta planförslaget med undantag för platåområdet med parvillorna och parkeringsplatsen för fastigheten Sicklaön 37:46.

Handlingar i ärendet

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 12 juni 2013 § 170

Planenhetens tjänsteskrivelse den 22 maj 2013

Utlåtande

Detaljplanekarta, 2 delar

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Miljöredovisning

Gestaltningprogram

Till denna tjänsteskrivelse fogas karta samt översikt över kommunala beslut, se nedan.

Tryck på länken nedan eller gå in på hemsidan där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns:

http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/sickla_karta/danvikshem/Sidor/default.asp
x

Ärendets tidigare behandling

Beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 12 juni 2013 § 170

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrkte planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.




Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Cathrin Bergensträhle (M), bifall till miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag.

Stefan Saläng (FP) yrkade, med instämmande av Majvie Swärd (S), Anders Tiger (KD) och Hans Peters (C) bifall till miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag med undantag för platåområdet med parvillorna och parkeringsplatsen för fastigheten Sicklaön 37:46.

Beslutsgång

Ordföranden fann att stadsutvecklingsutskottet hade beslutat i enlighet med hans eget yrkande att bifalla miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Votering begärdes och verkställdes.

Följande röstade för att bifalla Mats Gerdaus yrkade.

Cathrin Bergensträhle (M), Tobias Nässén (M) och Mats Gerdau (M).

Följande röstade för att avslå Mats Gerdaus yrkade.

Stefan Saläng (FP), Hans Peters (C), Anders Tiger (KD), Majwie Swärd (S) och Carl-Magnus Grenninge (S).

Med 5 röster mot 3 beslutade stadsutvecklingsutskottet avslå Mats Gerdaus yrkande och beslutade i enlighet med Stefan Salängs yrkande.

Reservationer




Mats Gerdau reserverade sig för Moderaternas stadsutvecklingsutskottsgrupp mot beslutet och ingav följande.

”Det är med stor besvikelse vi konstaterar att övriga partier inte längre står upp för fler bostäder och intäkter till kommunen, utan väljer att bevara en stor parkeringsplats.

Arbetet med att ta fram detaljplanen och exploateringsavtalet har pågått i 12 år och resultatet är en kompromiss mellan olika intressen. Vi tycker att den kompromissen är rimligt avvägd.

Förslaget är en helhet som det inte går att lyfta bort delar från, utan att det får konsekvenser för helheten. Att ta bort parvillorna, vilket övriga partier nu vill, innebär att de ekonomiska förutsättningarna för att kunna genomföra detaljplanen försvinner. Därmed faller HELA projektet. Konsekvensen blir att inget händer i området under flera år, att ca 150 lägenheter inte byggs, att kommunen inte får in 8,6 Mkr i bidrag till tunnelbanan och att väntetiden till äldreboende blir längre. Den påstådda ”naturen” som övriga partier vill bevara är i själva verket parkeringsplatser och en boulebana (som man flyttar). I planförslaget ska de stora fina ekarna bevaras och nya allmäntillgängliga grönytor skapas.

Vi tycker att man som ansvarstagande politiskt parti måste vara konsekvent och långsiktig i sitt agerande. I februari i år ingick fullmäktige, i nära total politisk enighet, ett avtal om tunnelbana som också innebär att Nacka ska bygga minst 13 500 bostäder på västra Sicklaön och bidra till tunnelbanan med 850 miljoner kronor. Avsikten är att detta bidrag ska finansieras med exploateringsbidrag för nya byggrätter. Nu, när det första konkreta ärendet kommer upp om att förverkliga de nya bostäderna och få in 8,6 Mkr i tunnelbanebidrag, så backar övriga partier. S och MP röstade t ex för planen i miljö- och stadsbyggnadsnämnden, men har nu bytt fot.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

För oss moderater är det grundläggande att ta ett långsiktigt ansvar för att få fram nya bostäder, ny kollektivtrafik i form av tunnelbanan och att ta ansvar för kommunens ekonomi. Därför reserverar vi oss mot beslutet att inte ingå den överenskommelse som efter många års arbete har förhandlats fram med våra samarbetspartners kring utvecklingen av Danvikshemsområdet.”

Protokollsanteckningar

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Nackalistan anser att den nya planen för Danvikshem är en klar förbättring. Ändå så stöder vi de kritiska synpunkter på byggande av parhus som FP m.fl. partier har framfört. Det är viktigt att så lite skymmande exploateringar som möjligt görs på denna yta som delvis används av de boende som ett slags park. Kustområdet och utsikten är av riksintresse och måste hanteras ytterst varsamt. Inte minst med tanke på att naturytan är så förhållandevis liten. Sprängningar i berget måste analyseras före verkställande med tanke på bergets dåliga kvalitet.”

Majvie Swärd lät anteckna följande för Socialdemokraternas stadsutvecklingsutskottsgrupp.




”Vi anser att platån inte ska bebyggas då denna är ett mycket viktigt område för rekreation för de boende i området och de tillkommande 150-200 äldre boende som det planeras för. I det mycket kuperade området är det svårt att hitta platser som är lätta att nå för alla. Det finns ett riksintresse för den norra kusten och de värdefulla ekar som finns i området, vilket är ett ytterligare skäl till att platån inte ska bebyggas. Dessutom passar de fyra parhusen inte alls in i den nuvarande miljön.”

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

”Det är med tillfredsställelse som Vänsterpartiet konstaterar att detaljplaneförslagets parvillor på platån nu kommer att utgå. Det är orimligt att bygga småhus i ett så citynära läge när Nackas stadsbyggnadsprincip för västra Sicklaön är att bygga stad. Platån bör först och främst utnyttjas som rekreationsyta för de boende i området. Vi beklagar att planeringen av området inte samordnats med omgivningen för att binda ihop det med Finnboda-området. Det här är ytterligare ett område som exploateras på den enskilda fastighetsägarens önskemål utan att i någon större utsträckning ta in kommunens övergripande mål för hur kommunens utveckling.”

Stefan Saläng lät anteckna följande för Folkpartiets stadsutvecklingsutskottsgrupp..

”FP välkomnar huvudsyftet med planförslaget för Danvikshem: tillkomsten av 100-talet seniorlägenheter och det nya omsorgsboendet vid Övre Varis. Vi motsätter oss dock

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		




förslaget att bebygga den östra platån med parvillor med motiveringen att denna del av planförslaget tar i anspråk värdefull natur, påverkar kulturmiljön negativt och förbiser behovet av rekreationsytor i det utökade bostadsområdet.”

Anders Tiger lät anteckna följande.

Danvikshemsplanen är en bra och dessutom viktig plan. Det är värdefullt med seniorbostäder och angeläget med det vårdboende som ingår i planen. Vi stöder detta och kan dessutom tänka oss att utöka antalet bostäder för dessa ändamål.

Det olyckliga är de fyra parvillorna. De är inte angelägna som de övriga delarna av planen. De är dessutom placerade på just den yta som är mest angelägen att tillgängliggöra för allmänheten. Denna yta skulle kunna få mycket attraktiv utformning, till glädje för alla nuvarande och kommande boende i området. Det finns dessutom inte mycket grönytor kvar i seniorboendets närområde.

Parvillorna skulle innebära en privatisering, som för all tid omöjliggör att ytan tillgängliggörs för allmänheten. Villorna hotar också värdefulla ekar inom området.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

§ 170

Dnr KFKS 1996/82 214

Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön, Nacka kommun

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

Ärendet

Förslag till detaljplan för Danvikshem innebär att området kan kompletteras med ca 100 nya lägenheter i bostäder för åldersgruppen 55+, 8 lägenheter i parhus och 30-60 nya platser i gruppboende. Östra Finnbodavägen rustas upp och byggs ut med kommunalt VA och gångbana. Värdefull kulturmiljö, naturmark och landskapsbild skyddas och bevaras.

Ett detaljplaneprogram antogs av kommunstyrelsen i maj 2004 och samtidigt fattades beslut om att påbörja planarbete för delområde Danvikshem. Ett första samråd kring detaljplan hölls kring årsskiftet 2005-2006. Länsstyrelsen hade synpunkter på att bebyggelsen i den östra delen kunde innebära skada på riksintresset. De boende var kritiska till exploateringsgraden och tillgången till rekreationsytor. Efter samrådet avbröts planarbetet, på markägarens begäran. Det var en följd av att områdesnämnden Sicklaön beslutat om en ny inriktning med en lägre exploateringsgrad.

Planarbetet återupptogs igen under 2009. Ett andra samråd hölls hösten 2011 med en betydligt lägre exploateringsgrad och större hänsyn till riksintresset för kulturmiljön. Efter samrådet skedde en rad revideringar, bland annat sänktes de Södra husen en våning. Detaljplanen ställdes ut mellan den 20 februari 2013 och 22 mars 2013. Under utställningen kom 19 yttranden in. Myndigheter och kommunala nämnder har inga invändningar medan boende i närområdet fortfarande har invändningar främst mot ny bebyggelse på platån och vid Övre Varis. Några förändringar av planförslaget har inte genomförts efter utställningen. I planhandlingarna har endast några mindre redaktionella ändringar gjorts.

Planenheten föreslår att miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas. Detaljplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan.




Ekonomiska konsekvenser

Projektet belastar inte kommunal ekonomi. Exploatören bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar och utbyggnader inom kvartersmark.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse

2013-05-22

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Bilagor:

Utlåtande

Detaljplanekarta, 2 delar

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Miljöredovisning

Gestaltningprogram

Till tjänsteskrivelse fogas karta samt översikt över kommunala beslut, se nedan.

Tryck på länken nedan eller gå in på hemsidan där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns:

http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/sickla_karta/danvikshem/Sidor/default.asp

x

Yrkanden

Pernilla Hsu (M) yrkade, med instämmande av Ingela Birgersson (S), att nämnden skulle besluta i enlighet med förslag till beslut.

Anders Tiger (KD) yrkade, med instämmande av Birgitta Berggren Hedin (FP) och Leif Holmberg (C), att ärendet återremiteras till planenheten för att åstadkomma en delning av detaljplanen och behandla platån med parvillorna i en egen detaljplan.

Leif Holmberg (C) yrkade i andra hand att nämnden skulle avslå förslag till beslut.

Birgitta Berggren Hedin (FP) yrkade att om återremiss beslutades skulle den även innehålla att ett servitut upprättas så att den nuvarande gångpassagen via Danvikshem kan användas fortsättningsvis.




Beslutsgång

Ordföranden ställde proposition på återremissyrkandet och fann att nämnden avslagit återremissyrkandet.

Votering begärdes och verkställdes.

För yrkandet att avslå återremissyrkandet röstade Cathrin Bergenstråhle (M), Kaj Nyman (S), Johan Hiller (M), Pernilla Hsu (M), Ingela Birgersson (S), Mats Marnell (MP) och Börje Wessman (M).

För återremissyrkandet röstade Leif Holmberg (C), Anders Tiger (KD) och Birgitta Berggren Hedin (FP).

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Ordföranden konstaterade att voteringen innebar att återremissförslaget avslagits med 7 röster mot 3.

Därefter ställde ordföranden proposition på Pernilla Hsus (M) bifallsyrkande och ställde det mot Leif Holmbergs (C) avslagsyrkande. Nämnden beslutade enligt Pernilla Hsus (M) bifallsyrkande att tillstyrka detaljplanen.

Reservationer

Anders Tiger (KD) lämnade följande reservation till protokollet:

”Jag reserverar mig mot beslutet att godkänna detaljplanen för Danvikshem. Det är ett olyckligt beslut som kommer innebära privatisering av en synnerligen värdefull del av planområdet, ett område som i stället borde göras tillgängligt för alla. Bygget hotar också värdefulla ekar inom området.

Beslutet riskerar dessutom att försena genomförandet av övriga delar av detaljplanen, framför allt på grund av förväntade överklaganden, som kunde ha undvikits genom en delning av planen.”

Leif Holmberg (C) lämnade följande reservation till protokollet:

”Centerpartiet anser att planförslaget för Danvikshem inte tar tillräcklig hänsyn till riksintresset för norra kusten och till ekarna på platån. Vi yrkade därför att planen skulle återremitteras eller i andra hand avslås. Då vi inte fick gehör för beslutet reserverar vi oss.”




Birgitta Berggren Hedin (FP) lämnade följande reservation till protokollet:

”Folkpartiet är oförändrat kritiskt till den del av detaljplanen som omfattar de fyra parvillorna och anser att övervägande skäl talar för att dessa borde ha exkluderats från detaljplanen. Därmed skulle Nackas norra kust lämnas utan ytterligare påverkan. Genom tillkomsten av de nya seniorlägenheterna kommer ytterligare ca 150-200 äldre personer att behöva ta i anspråk fria ytor i närområdet för promenader, samvaro och rekreation. Även detta stöder behovet av att lämna området obebyggt.

Kommunikationen till och från seniorbostäderna utgör en fara för de boende. En lutning på 10-12% är inte en lämplig gångväg för äldre personer; i vart fall inte på vintern. Att i ljuset av det nu stänga av den yttre gångpassagen, som hittills funnits över Danvikshem, gynnar inte säkerheten för de äldre. Nya ansträngningar bör tas för att åstadkomma en servitutlösning.”

Protokollsanteckningar




Ronald Eriksson (V) gjorde följande anteckning till protokollet:

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

”Området som detta ärende berör är en mindre del av ett större område som enligt kommunens översiktsplan ska vara tät stadsbebyggelse. Problemet med det är att det finns olika tolkningar av detta.

Vänsterpartiet anser att det bör ske en gemensam sammanhängande planering av hela nordvästra Nacka och samarbeta med Stockholms kommun i syfte att skapa en tät sammanhängande stadsmiljö som fungerar väl ur alla aspekter. Planeringen ska naturligtvis ske i nära samarbete med de som redan bor i området.

Att bygga lyxvillor i detta område är inte förenligt med ovanstående intentioner. Planeringen och byggnation i detta område bör ske utifrån de grundläggande ovannämnda intentioner.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön, Nacka kommun

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

Sammanfattning

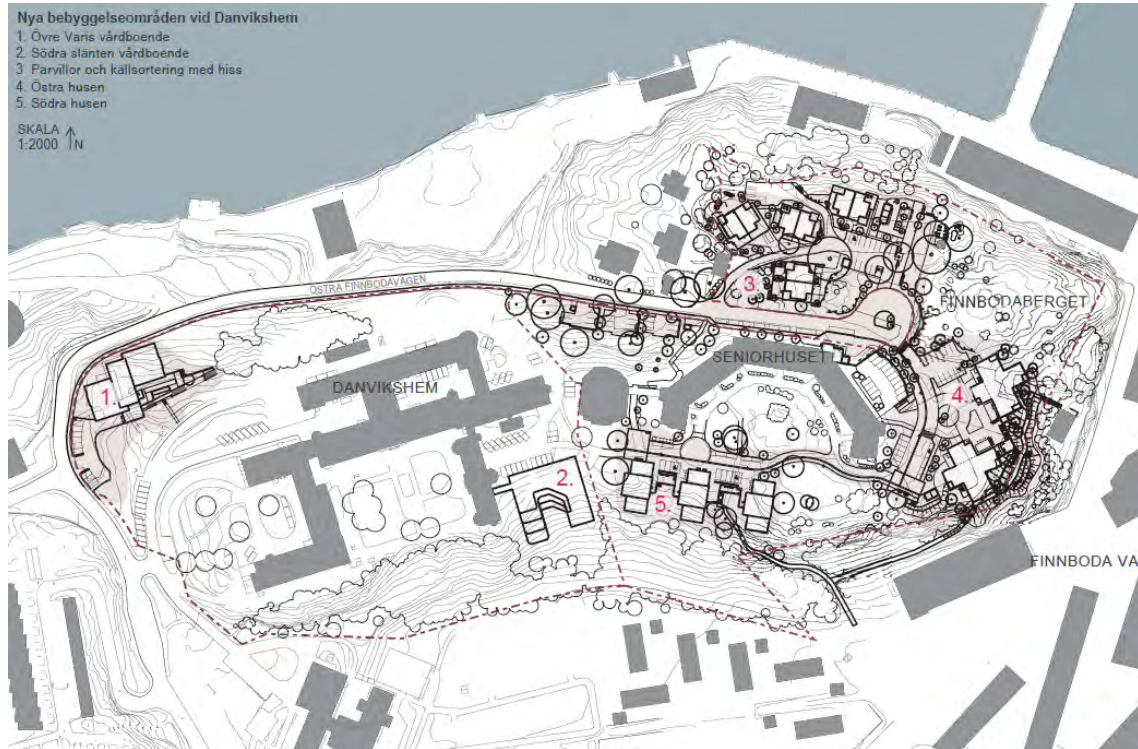
Förslag till detaljplan för Danvikshem innebär att området kan kompletteras med ca 100 nya lägenheter i bostäder för åldersgruppen 55+, 8 lägenheter i parhus och 30-60 nya platser i gruppboende. Östra Finnbodavägen rustas upp och byggs ut med kommunalt VA och gångbana. Värdefull kulturmiljö, naturmark och landskapsbild skyddas och bevaras.

Ett detaljplaneprogram antogs av kommunstyrelsen i maj 2004 och samtidigt fattades beslut om att påbörja planarbete för delområde Danvikshem. Ett första samråd kring detaljplan hölls kring årsskiftet 2005-2006. Länsstyrelsen hade synpunkter på att bebyggelsen i den östra delen kunde innebära skada på riksintresset. De boende var kritiska till exploateringsgraden och tillgången till rekreationsytor. Efter samrådet avbröts planarbetet, på markägarens begäran. Det var en följd av att områdesnämnden Sicklaön beslutat om en ny inriktning med en lägre exploateringsgrad.

Planarbetet återupptogs igen under 2009. Ett andra samråd hölls hösten 2011 med en betydligt lägre exploateringsgrad och större hänsyn till riksintresset för kulturmiljön. Efter samrådet skedde en rad revideringar, bland annat sänkes de Södra husen en våning. Detaljplanen ställdes ut mellan den 20 februari 2013 och 22 mars 2013. Under utställningen kom 19 yttranden in. Myndigheter och kommunala nämnder har inga invändningar medan boende i närområdet fortfarande har invändningar främst mot ny bebyggelse på platån och vid Övre Varis. Några förändringar av planförslaget har inte genomförts efter utställningen. I planhandlingarna har endast några mindre redaktionella ändringar gjorts.

Planenheten föreslår att miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att tillstyrka planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas. Detaljplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan.

Ärendet



Planförslaget

Förslag till detaljplan för Danvikshem innebär att området kan kompletteras med ca 100 nya lägenheter i bostäder för åldersgruppen 55+, 8 lägenheter i parhus och 30-60 nya platser i gruppboende. Östra Finnbodavägen rustas upp och byggs ut med kommunalt VA och gångbana. Befintligt parkeringsgarage under mark byggs ut och ytor för kommunikation och rekreation utvecklas och förbättrats. Värdefull kulturmiljö, naturmark och landskapsbild skyddas och bevaras. Fastigheten Sicklaön 37:46 bekräftas även i fortsättningen få användas för kontors- och konferensverksamhet. Detaljplanen bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan.

Planområdet är beläget på Västra Sicklaön och omfattar Danvikshem och dess närområde. Området sträcker sig från Henriksborgs radhusbebyggelse och Gomanhuset i väster till Finnbodas nya bostadsområde i öster. I norr avgränsas området av kajen och i söder gränsar området mot Vilans skola och ett område med bostäder med tidsbegränsat bygglov.

Detaljplanekartan utgörs av två delar. Del 1 redovisar markanvändning för bebyggelseområdet uppe på berget och naturen utmed sluttningarna. Del 2 redovisar lägsta schaktdjup för byggnation med hänsyn till befintlig dagvatten- och avloppstunnel samt framtida tunnelreservat för Östlig förbindelse.

Planprocessen

Startpromemoria för detaljplaneprogram godkändes av kommunstyrelsen den 18 februari 2002. Ett detaljplaneprogram för Danvikshemsområdet antogs av kommunstyrelsen den 3 maj 2004. Enligt programmet skulle Danvikshemsområdet enligt markägarna kunna kompletteras med ca 200 nya bostäder och 50 nya vårdbostäder. Med detta som utgångspunkt skickades ett förslag till detaljplan ut för samråd från december 2005 till februari 2006. Länsstyrelsen hade invändningar på den föreslagna nya bostadsbebyggelsen öster om seniorhuset, som de ansåg kunde innebära skada på riksintresset. De boende i seniorhuset ansåg att exploateringsgraden var för hög och att ytor som kan användas för rekreation skulle gå förlorade. Efter samrådet avbröts planarbetet, på markägarens begäran. Det var en följd av de synpunkter som kommit in och att områdesnämnden Sicklaön beslutat om en ny inriktning med en lägre exploateringsgrad.

Planarbetet återupptogs igen under 2009. Efter bearbetningar skickades ett nytt förslag till detaljplan ut för ett andra samråd från september till november 2011. Det omarbetade förslaget innebar en betydligt lägre exploateringsgrad än vid det första samrådet. Bebyggelsen i öster hade bearbetats så att den var underordnad den befintliga. Dessutom bekräftades att de fria ytorna visserligen kommer att minska men samtidigt redovisades hur de ordnade ytorna för rekreation istället kommer att öka om planförslaget genomförs.

Efter det andra samrådet genomfördes en rad ytterligare revideringar. För att tillgodose Trafikverkets synpunkter på riksintresset för Östlig förbindelse kompletterades planhandlingarna med förväntade störningar av en utbyggnad av en eventuell framtida trafikled/Östlig förbindelse. För att tillgodose länsstyrelsens synpunkter på reservatet för vårdboende, sydöst om sjukhemmet, redovisades hur detta ska anpassas och gestaltas med hänsyn till kulturhistoriskt värdefull miljö. Med anledning av synpunkter från de boende i seniorhuset sänktes de Södra husen en våning och solljusförhållandena redovisades. En gemensam entré till och genomgång i seniorhuset för andra än de som bor i huset togs även bort. Vidare redovisades ännu noggrannare skillnaden mellan nuvarande och framtida rekreationsytorna och hur värdefulla ekar på platån ska skyddas när nya parvillor byggs.

Utställningen

Detaljplanen ställdes ut för granskning mellan den 20 februari 2013 och 22 mars 2013. Totalt inkom 19 skrivelser till kommunen under utställningstiden. Några förändringar av planförslaget har inte genomförts efter utställningen. I planhandlingarna har endast några mindre redaktionella ändringar gjorts för att texterna ska vara aktuella. Bestämmelserna på plankartan har inte ändrats.

De väsentligaste synpunkterna som framförts under utställningen är:

- Länsstyrelsen har inga invändningar när det gäller de statliga överprövningsområden som länsstyrelsen har att bevaka: riksintressen, mellankommunala frågor, miljö kvalitetsnormer, strandskydd, hälsa och säkerhet samt risk för olyckor.

- Trafikverket anser att kommunen tillgodosett Trafikverkets synpunkt att riksintresset Östlig förbindelse inte äventyras till följd av föreliggande plan.
- Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL) anser att förtätningen bör vara gynnsam för busstrafiken. Motiven till att det sker ett avsteg från rekommenderade lutningar på Östra Finnbodavägen (som trafikeras med buss) bör framgå av planbeskrivningen.
- Ägaren till fastigheten Sicklaön 37:46 (kontorshuset), Nacka Miljövårdsråd och Finnbodabergets boendeförening avstyrker parvillorna på platån. Ägaren till kontorshuset anser att området ska fortsätta användas för parkering medan Miljövårdsrådet och boendeföreningen anser att platån ska omvandlas till en kultur- och naturpark.
- Miljövårdsrådet och boendeföreningen förordar ett alternativt förslag till bostadsbebyggelse på Finnbodaberget, framtagen av en arkitekt boende i seniorhuset. Den alternativa bebyggelsen, fem kopplade hus som är placerade söder och öster om seniorhuset, är nu ganska likt planförslaget i omfattning och placering.
- Brf Hamninloppet och Brf Danviksblick (båda inom Danvikstrand) och ägare till nio fastigheter inom Henriksborgs samfällighetsförening föreslår att bebyggelsen vid Övre Varis utgår och ersätts med vårdreservatet vid Danvikshems östra flygel.
- Miljövårdsrådet och boendeföreningen instämmer inte i att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan utan anser att en miljökonsekvensbeskrivning och riskanalys vid sprängningar ska tas fram. Även Brf Finnboda hamnkontor anser att en riskanalys av berget bör göras.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet belastar inte kommunal ekonomi. Exploatören bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar och utbyggnader inom kvartersmark.

Handlingar i ärendet

Utlåtande

Detaljplanekarta, 2 delar

Planbeskrivning

Genomförandebeskrivning

Miljöredovisning

Gestaltningprogram

Till denna tjänsteskrivelse fogas karta samt översikt över kommunala beslut, se nedan.

Tryck på länken nedan eller gå in på hemsidan där handlingar som hör till ärendets tidigare skeden finns:

http://www.nacka.se/web/bo_bygga/projekt/sickla_karta/danvikshem/Sidor/default.asp
[x](#)

Planenheten

Andreas Totschnig
 Planchef

Angela Jonasson
 Planarkitekt

Översikt projekt Danvikshem, kommunala beslut och detaljplanområdets avgränsning

Projektledare: Richard Hallman
 Delprojektledare, planenheten: Angela Jonasson
 Delprojektledare, exploateringsenheten: Richard Hallman

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM, godkännande	020218	KS	§ 23
✓	Program, godkännande	040503	KS	§ 92
✓	Detaljplan, samråd 1	051115	ONS	§ 173
✓	Detaljplan, info om samråd 2	110607	MSN	§ 200
✓	Detaljplan, samråd 2	110921	Planchef	Delegationsbeslut
✓	Yttrande, samråd 2	111114	KSAU	§ 238
✓	Detaljplan, utställning	130123	MSN	(§ 301 MSN bordlagt 121121, § 350 MSN återremiss 121212)
✓	Yttrande, utställning	130326	KSSU	§ 56
✓	Detaljplan, tillstyrkan	130612	MSN	
	Detaljplan, tillstyrkan		KS	
	Exploateringsavtal, godkännande		KF	
	Detaljplan, antagande		KF	
	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
	Utbyggnads-PM		KS	
	Upphandling av entreprenör		Expl.chef	Delegationsbeslut
	Projektavslut, tillstyrkan		TN	
	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
	Projektavslut		KS	



U T L Å T A N D E

Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i maj 2013

Sammanfattning

Förslag till detaljplan för Danvikshem innebär att området kan kompletteras med ca 100 nya lägenheter i bostäder för åldersgruppen 55+, 8 lägenheter i parhus och 30-60 nya platser i gruppboende. Östra Finnbodavägen rustas upp och byggs ut med gångbana. Befintligt parkeringsgarage under mark byggs ut och ytor för kommunikation och rekreation utvecklas och förbättrats. Värdefull kulturmiljö, naturmark och landskapsbild skyddas och bevaras. Fastigheten Sicklaön 37:46 bekräftas även i fortsättningen få användas för kontors- och konferensverksamhet.

Ett detaljplaneprogram antogs av kommunstyrelsen i maj 2004 och samtidigt fattades beslut om att påbörja planarbete för delområde Danvikshem. Ett första samråd kring detaljplan hölls kring årsskiftet 2005-2006. Länsstyrelsen hade synpunkter på att bebyggelsen i den östra delen kunde innebära skada på riksintresset. De boende var kritiska till exploateringsgraden och tillgången till rekreationsytor. Efter samrådet avbröts planarbetet, på markägarens begäran. Det var en följd av att områdesnämnden Sicklaön beslutat om en ny inriktning med en lägre exploateringsgrad.

Planarbetet återupptogs igen under 2009. Ett andra samråd hölls hösten 2011 med en betydligt lägre exploateringsgrad och större hänsyn till riksintresset för kulturmiljön. Detaljplanen ställdes ut mellan den 20 februari 2013 och 22 mars 2013. Under utställningen kom 19 yttranden in. Myndigheter och kommunala nämnder har inga invändningar medan boende i närområdet fortfarande har invändningar främst mot ny bebyggelse på platån och vid Övre Varis. Några förändringar av planförslaget har inte genomförts efter utställningen. I planhandlingarna har endast några mindre redaktionella ändringar gjorts.

Bakgrund

Startpromemoria för detaljplaneprogram godkändes av kommunstyrelsen den 18 februari 2002, § 23. Efter ett programsamråd antogs programmet av kommunstyrelsen den 3 maj 2004, § 92. Kommunstyrelsen fattade samtidigt beslut om att påbörja detaljplanearbete för programmets delområden 1-3, etapp I Danvikshem. Områdesnämnden Sicklaön fattade beslut om att skicka planförslaget för samråd (1) den 15 november 2005, § 173. Samrådet pågick mellan den 13 december 2005 och den 10 februari 2006. Efter samrådet avbröts planarbetet, på markägarens begäran. Det var en följd av de synpunkter som kommit in och att områdesnämnden Sicklaön beslutat om en ny inriktning med en lägre exploateringsgrad.

Planarbetet återupptogs igen under 2009. Planchefen fattade delegationsbeslut om att skicka planförslaget för samråd (2) den 21 september 2011. Ett andra samråd pågick mellan den 29 september och 15 november 2011. Synpunkterna från det andra samrådet och en utförligare beskrivning av planprocessen finns sammanfattad i en samrådsredogörelse, senast reviderad den 8 januari 2013. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden fattade beslut om att ställa ut planförslaget, efter vissa bearbetningar, den 23 januari 2013, § 6.

Utställningen

Detaljplanen var utställd för granskning mellan den 20 februari 2013 och 22 mars 2013. Totalt inkom 19 yttranden till kommunen. Det är inkomna synpunkter under utställningen och kommunens bemötande av dessa som redovisas i detta utlåtande. De väsentligaste synpunkterna som framförts under utställningen är:

- Länsstyrelsen har inga invändningar när det gäller de statliga överprövningsområden som länsstyrelsen har att bevaka: riksintressen, mellankommunala frågor, miljö kvalitetsnormer, strandskydd, hälsa och säkerhet samt risk för olyckor.
- Trafikverket anser att kommunen tillgodosett Trafikverkets synpunkt att riksintresset Östlig förbindelse inte äventyras till följd av föreliggande plan.
- Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL) anser att förtätningen bör vara gynnsam för busstrafiken. Motiven till att det sker ett avsteg från rekommenderade lutningar på Östra Finnbodavägen (som trafikeras med buss) bör framgå av planbeskrivningen.
- Ägaren till fastigheten Sicklaön 37:46 (kontorshuset), Nacka Miljövårdsråd och Finnbodabergets boendeförening avstyrker parvillorna på platån. Ägaren till kontorshuset anser att området ska fortsätta användas för parkering medan Miljövårdsrådet och boendeföreningen anser att platån ska omvandlas till en kultur- och naturpark.
- Miljövårdsrådet och boendeföreningen förordar ett alternativt förslag till bostadsbebyggelse på Finnbodaberget, framtagen av en arkitekt boende i seniorhuset. Den alternativa bebyggelsen, fem kopplade hus som är placerade söder och öster om seniorhuset, är nu ganska likt planförslaget i omfattning och placering.
- Brf Hamninloppet och Brf Danviksblick (båda inom Danvikstrand) och ägare till nio fastigheter inom Henriksborgs samfällighetsförening föreslår att bebyggelsen vid Övre Varis utgår och ersätts med vårdreservatet vid Danvikshems östra flygel.
- Miljövårdsrådet och boendeföreningen instämmer inte i att planförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan utan anser att en miljökonsekvensbeskrivning och

riskanalys vid sprängningar ska tas fram. Även Brf Finnboda hamnkontor anser att en riskanalys av berget bör göras.

Sammanfattningsvis har endast mindre justeringar av redaktionell art genomförts i planhandlingarna efter utställning. Detaljplaneförslaget är i detsamma som tidigare och bestämmelserna på plankartan har inte ändrats.

Inkomna synpunkter

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget:

- Tekniska nämnden
- Södertörns brandförsvarsförbund
- AB Fortum Värme
- Vattenfall Eldistribution AB

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget:

- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Trafikverket
- Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)
- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott
- Nacka Energi AB
- Nacka Miljövårdsråd
- Finnbodabergets Boendeförening

Följande fastighetsägare inom planområdet har synpunkter på förslaget:

- Sicklaön 37:46 (kontorshuset)

Följande fastighetsägare utanför planområdet har synpunkter på förslaget

- Sicklaön 37:55 och 37:56, Brf Hamninloppet (Danviksstrand)
- Sicklaön 37:54, Brf Danviksblick (Danviksstrand)
- Sicklaön 37:42, Brf Finnboda hamnkontor (Finnboda)
- Gemensam skrivelse från flera fastighetsägare inom Henriksborgs samfällighetsförening (radhusbebyggelse.)

Dessutom har tre skrivelser från boende i seniorhuset inom planområdet kommit in.

Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter från remissinstanser

- 1. Länsstyrelsen i Stockholms län** bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap 3 § ÄPBL. Detta innebär att Länsstyrelsen inte har något att invända när det gäller de fem statliga överprövningsområden som det är Länsstyrelsens uppgift att bevaka. Länsstyrelsen ska ingripa om (1) ett riksintresse inte tillgodoses, (2) regleringen av sådana frågor om användningen av

mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte har samordnats på ett lämpligt sätt, (3) en miljökvalitetsnorm inte följs, (4) strandskydd upphävs i strid med gällande bestämmelser, (5) en bebyggelse annars blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen skriver att kommunen bör komma in med en ansökan om upphävande av strandskyddet. Se bilaga 1.

Planenhetens kommentar:

Planenheten noterar att Länsstyrelsen inte har några invändningar när det gäller länsstyrelsens överprövningsområden. Planenheten har skickat in begäran om upphävande av strandskyddet till Länsstyrelsen.

2. **Trafikverket** anser att kommunen tillgodosett Trafikverkets synpunkter från samrådsskedet på ett tillfredsställande sätt och att riksintresset Östlig förbindelse inte äventyras till följd av föreliggande plan.

Trafikverket konstaterar att efterfrågat samråd (möte) mellan kommunen och Trafikverket har hållits inför utställningen av detaljplan. Som en följd av detta samråd har planenheten kompletterat och förtydligat planhandlingarna med avseende på vilka störningar i form av buller och vibrationer som kan bli aktuella under byggtiden av en Östlig förbindelse.

Trafikverket konstaterar även att de tagit del av uppdaterad ”Bullerutredning under byggtiden av en Östlig förbindelse”. Trafikverket anser att det är bra att krav på speciell grundläggning har förts in som planbestämmelse för att riktvärden för buller från byggarbetsplatser ska kunna uppnås för berörd ny bebyggelse.

Trafikverket konstaterar att vad gäller planbestämmelser om lägsta schaktdjup är det läge och höjder som anges förenliga med riksintresset för Östlig förbindelse. När projekteringshandlingar finns framtagna för byggandet av nya bostäder ska kommunen redovisa de mer detaljerade schaktdjupen för Trafikverket, för att säkerställa att bestämmelserna följs. Se bilaga 2.

Planenhetens kommentar:

Planenheten noterar att Trafikverket anser att de synpunkter som framfördes under samrådsskedet har tillgodosetts. Mer detaljerade projekteringshandlingar av ny bebyggelse kommer att redovisas till Trafikverket i samband med utbyggnaden. Ansvaret för att bevaka detta förs fram till ansvariga för genomförandet inom kommunen.

3. **Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)** anser att detaljplaneförslaget är ett bra exempel på förtätning av befintlig markanvändning i ett kollektivtrafiknära läge. De anser att de infrastrukturella förslagen bör vara gynnsamma för busstrafiken.

Trafikförvaltningen påpekar att Trafikavdelningen bör kontaktas i god tid innan ombyggnaden av väg och vändslinga för att, tillsammans med bussentreprenör, planera busstrafiken under byggskedet.

Trafikförvaltningen anser att beskrivningen av avsteg från lutningar på sidan 17 i planbeskrivningen gällande Östra Finnbodavägen bör kompletteras inför antagande. Det bör förtydligas att avsteg endast görs i undantagsfall, i detta fall motiverat av de topografiska förhållandena som försvårar en anpassning. Se bilaga 3.

Planenhetens kommentar:

Planenheten noterar att en utbyggnad bör vara gynnsam för busstrafiken. Planenheten ställer sig positiv till om det kan leda till en utökad turtäthet för bussen som trafikerar Östra Finnbodavägen.

Trafikförvaltningen kommer att kontaktas innan ombyggnad av väg och vändslinga i samband med utbyggnaden. Ansvaret för att bevaka detta förs fram till ansvariga för genomförandet inom kommunen.

Planbeskrivningen justeras under avsnittet ”Gator och trafik” så att det framgår att avsteg från rekommenderade lutning för bussgata endast görs i undantagsfall, här för Östra Finnbodavägen motiverat av de topografiska förhållandena och den kulturhistoriska miljön. Planenheten vill dock göra Trafikförvaltningen uppmärksam på att formuleringarna i planbeskrivningen inte är juridiskt bindande utan det är plankartans angivelser om plushöjder på gatan som är styrande. Planbeskrivningen är främst en hjälp för att öka förståelsen för planförslaget.

- 4. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott** i Nacka kommun beslutar att inte ha någon invändning mot detaljplaneförslaget utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka, nämligen översiktsplan/detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor. Se bilaga 4.

Planenhetens kommentar:

Planenheten noterar att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott inte har några invändningar mot planförslaget.

- 5. Nacka Energi AB** har inget att erinra utöver tidigare svar under samrådsskedet. Nacka energi bekräftar det som står i genomförandebeskrivningen om att befintlig station måste ersättas med en ny.

Dock framförs en ny synpunkt. Om den reserverade byggrätten i Södra slänten byggs ihop med Danvikshems byggnad ska den försörjas från befintlig elanslutning. Se bilaga 5.

Planenhetens kommentar:

Planenheten noterar att Nacka Energi endast har ytterligare en ny synpunkt. Planenheten håller med om att det är mest logiskt att den nya vårdbyggnaden i Södra slänten försörjs med el från befintlig elanslutning. Frågan om på vilket sätt elförsörjningen av vårdbyggnaden ska lösas är ingen fråga som behöver lösas i detaljplan. Detaljplanen ska bara se till att frågan är möjlig att lösa, vilket planenheten kan konstatera.

6. **Nacka Miljövrådsrå**d avstyrker förslaget till detaljplan och anser att nyexploatering av de Östra husen, Södra husen och parvillorna måste utgå ur planen av följande skäl i sammandrag,(se bilaga 6):

- a) Riksintresset för kulturmiljövrården åsidosätts.
- b) Dispensvillkor för strandskydd finns ej.
- c) Nacka kommuns kvalitetsprogram för Nackas norra kust 1999 följs ej.
- d) Riksintresset för nationalstadsparken åsidosätts.
- e) Stockholms vy mot Nacka förfulas än mer.
- f) Behov av rekreationsområde ökar med fler bostäder.
- g) Samrådet bör göras om p.g.a. felaktigheter i planhandlingarna
- h) Kvalitetsprogram för planprocessen bör förbättras

i) Nacka kommuns översiktsplan 2012, användningen för platån ifrågasätts

Nacka Miljövrådsrå

d beklagar att området på platån norr om seniorhuset ändrats till tät stadsbebyggelse i kommunens översiktsplan från 2012. Miljövrådsrå

det vill påminna om att användningen tät stadsbebyggelse ska innebära tillgång till grönområden och att stadsarkitekten från 1998 påpekat behovet av att området bevaras som naturmark. Vidare saknar miljövrådsrå

det en beskrivning av konsekvenserna för natur- och riksintresse med anledning av att platån föreslås bebyggas med parvillor.

j) Nya byggnader bör inte placeras vid Övre Varis och på platån

Nacka Miljövrådsrå

d har tidigare inte haft invändningar mot att bygga ett vårdboende vid Övre Varis. Syfte och funktion tycker miljövrådsrå

det är vällovligt. Vidare har miljövrådsrå

det inga invändningar mot vårdboendet i "Södra slätten". Dock anser miljövrådsrå

det att vårdboendet vid Övre Varis strider mot Kvalitetsprogram för Nackas norra kust genom ingrepp i "Gröna foten". Det kommer dessutom vara störande för närliggande bostadshus.

Vidare är miljövrådsrå

det emot byggande av parhusen på platån eftersom det kommer att förstöra området med höga naturvrården och en skyddsklassad ek samt omöjliggöra att använda området för rekreation. Att ändra det ursprungliga syftet att bygga vårdbostäder till att bygga privata bostäder ifrågasätts. Marken på platån bör istället ställas iordning som park- och naturmark.

Miljövrådsrå

det instämmer inte i kommunens bedömning i miljöredovisning "att detaljplaneförslaget inte innebär betydande miljöpåverkan".

Exploateringsgraden anses generellt för hög. Om en exploatering ska ske bör det göras med ett mindre antal bostäder söder om seniorhuset. Miljövrådsrå

det förordar i så fall Finnbodabergets boendeförenings senaste förslag till bebyggelse längs den södra och östra slätten. Angöring av området skulle kunna ske från Finnbodaområdet.

k) Eventuella jävsfrågor och oegentligheter bör undersökas

Nacka Miljövrådsrå

d tar upp frågan om att länsstyrelsens yttranden under det andra samrådet och utställningen hanterats av Länsstyrelsen i Uppsala då det

förelåg ett jävsförhållande mellan Stiftelsen Danviks hospital och Länsstyrelsen i Stockholm. De menar att ett jävsförhållande fortfarande föreligger, då det enligt vad miljövårdsrådet fått uppgift om, inte gjorts någon egen utredning eller besök på plats av Länsstyrelsen i Uppsala. De anser att åtgärder måste vidtas för att undanröja eventuella jävsförhållanden. Vidare efterlyser miljövårdsrådet en redogörelse över hur detta förslag initierats inom Nacka kommun, beslutsprocessen för densamma, samt om jäv eller andra oegentligheter förekommit.

Planenhetens kommentar:

Planenheten noterar att Nacka Miljövårdsråd har skrivit ett yttrande som tar upp nästan samma synpunkter som under det andra samrådsskedet, med undantag för de tre sista punkterna (i-k) som formulerats om eller tillkommit. För utförligare bemötande av de första synpunkter (a-h) hänvisas till samrådsredogörelsen senast reviderad i januari 2013. Nedan kommenteras punkterna a-h något kort medan punkterna i-k bemöts mer utförligt.

- a) Den nya bebyggelsen har utformats med begränsade volymer och med höga krav på gestaltning med hänsyn till riksintresset.
- b) Strandskyddet föreslås upphävas för kontorshuset och den närmaste tomten runt om samt trappan eftersom denna yta redan är ianspråktagen och saknar ett värde för allmänhet samt växt- och djurliv.
- c) Kvalitetsprogram för Nackas norra kust har beaktats i planeringen.
- d) Nationalstadsparken har beaktats i planeringen och ska inte tolkas så att Nacka kommun känner ett litet ansvar.
- e) Föreslagen ny bebyggelse är begränsad och innebär en liten påverkan på landskapsbilden utmed inloppet mot Stockholm.
- f) Andelen iordningställda ytor för rekreation och utevistelse kommer att öka med det nya planförslaget.
- g) Planenheten anser inte att planhandlingarna är felaktiga och vilseledande. De skisser och vyer som förekommer i materialet redovisas i syfte att försöka få en ökad förståelse för hur bebyggelse och yttre miljö kan komma att gestaltas.
- h) Planenheten arbetar med ständiga kvalitetsförbättringar av planprocessen.
- i) Att platåns användning har ändrats till tät stadsbebyggelse i den nya översiktsplanen 2012 är en följd av ändrade förutsättningar. Västra Sicklaön har med sitt läge nära Stockholm blivit attraktivt att kunna utveckla med en mer stadsliknande bebyggelse. De förhållanden som rådde på 1990-talet, då det var möjligt att ha stora oanvända friytor i anslutning till bebyggelsen, anses inte längre resurseffektivt i takt med att marken blivit mer attraktiv och dyrbar. Det finns flera aspekter som talar för att det är resurseffektivt att bebygga platån. Området är till största delen redan ianspråktaget av vägar och parkeringar, strandskyddet är upphävt, det kommer finnas en upprustad väg, utbyggt kommunalt VA och kollektivtrafik direkt i anslutning till området. Hela planområdet har planerats med tillräckligt med utrymme för rekreation och med en högre kvalitet än idag för den befolkning som kommer att bo i området. De iordningställda rekreationsytorna kommer att öka om planförslaget genomförs.

Konsekvenserna för natur- och kulturmiljö med anledning av bebyggelsen på platån redovisas i miljöredovisningen. Enligt miljöredovisningen finns inga för kommunen kända lokaler för hotade växt- eller djurarter inom planområdet. Värdefulla ekar på platån har mätts in och kommer att bevaras och skyddas genom planbestämmelse. Vidare framgår av miljöredovisningen att byggande av parvillorna innebär att en småskalig bebyggelsebild behålls längs bergskanten närmast farleden, med hänsyn till kulturmiljön.

- j) Det nya vårdboende vid Övre Varis har placerats och gestaltats i syfte att göra så litet ingrepp i den ”Gröna foten” som möjligt. Av miljöredovisningen framgår att nuvarande luftighet kring Danvikshem påverkas men Danvikshems roll som solitär i landskapsbilden kvarstår. Den nya vårdbyggnaden kommer ligga lägre än Danvikshem och få en mörk karaktär. Därmed kommer byggnaden ansluta till vegetationen i landskapet och Danvikshems mörka murar. Den låga takprofilen gör också att huset underordnas det befintliga sjukhemmet.

Planenheten har i enlighet med detaljplaneprogrammet prövat en bebyggelse på platån. Enligt programmet skulle det enligt markägaren vara möjligt att bebygga platån med ca 50 lägenheter. Olika typer av bebyggelse har prövats på platån under planprocessen, både för vård och bostäder, som mest i fyra våningar. Någon särskild plats för vårdboendet anvisades aldrig i programmet, utan det har varit öppet var detta skulle placeras inom planområdet. Exploateringsgraden på platån har på grund av bland annat inkomna synpunkter sänkts från programmets 50 lägenheter till totalt 8 lägenheter i fyra parvillor i två våningar med hänsyn till den kulturhistoriska miljön. Området som ska bebyggas på platån är inget naturområde tillgängligt för rekreation idag, utan utgörs av vägar, parkeringsytor, kuperade berghällar och två värdefulla ekar.

Om det inte blir någon bebyggelse på platån kommer vägar och parkeringar ligga kvar och berghällarna fortfarande inte vara tillgängliga för rekreation eftersom terrängen är kuperad. Om det blir en ny bebyggelse på platån kommer parkeringsytor att tas bort och det befintliga rekreationsområdet med lusthus och boulebänor i den östra delen (som ska bevaras) kunna utökas åt väster. Resultatet av ny bebyggelse på platån är att de iordningställda ytorna för rekreation kommer att öka. Hur de iordningställda rekreationsytorna kommer att utökas och vad de förslås innehålla redovisas i gestaltungsprogrammet.

De höga naturvärden som finns på den del av platån som föreslås bebyggas utgörs av två värdefulla ekar, några andra naturvärden har inte utpekats. Samtliga ekar i anslutning till nya parvillor, befintliga tre tjänstemannavillor och inom och i anslutning till befintlig rekreationsyta i öster bevaras och skyddas genom planbestämmelse. Se även kommentaren till punkten i).

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

Planenheten anser att exploateringsgraden är låg, som ett resultat av en anpassning till den känsliga miljön. Finnbodabergets boendeförening

alternativa förslag till ny bostadsbebyggelse, som under utställningen utökats från 64 till 88 lägenheter i södra och östra slänten, är tilltalande. Förslaget är nu ganska likt planförslaget i omfattning och placering av bebyggelse. Flera frågor har dock inte lösts och bearbetats så som planförslaget. Bebyggelsens gestaltning och utformning av yttre miljö framgår inte, vidare inte hur angöring, tillgänglighet, VA-försörjning, trafikbuller, med mera avses lösas.

HSB som äger marken på Finnbodaberget, har anlitat Bergkrantz arkitekter och Topia landskapsarkitekter med flera tekniska konsulter, och i samråd med kommunen bearbetat ett förslag som nu länsstyrelsen och kommunen anser uppfyller alla krav. Det har varit ett omfattande arbete och har kostat HSB många olika utredningar för gestaltning av bebyggelse och yttre miljö, förstudie för vägar, VA, dagvatten, fjärrvärme, el, brandsäkerhet, flera trafikbullerutredningar, bergteknisk utredning, utredning kring genomförande och utbyggnadsetapper med mera. Att påbörja nya utredningar för att genomföra boendeföreningens alternativ måste bygga på att HSB Bostads har ett intresse av att gå vidare med detta, det vill säga att ta om processen och ta fram ett nytt förslag för samråd alternativt utställning. Något sådant intresse finns inte hos HSB Bostad.

En angöring från Finnboda skulle innebära ett ingrepp i bergsbranten (som enligt kvalitetsprogram ska bevaras). Det skulle även innebära påverkan på intilliggande Finnbodaområdet och troligen inte gå att genomföra innan beslut om Österleden har fattats. Det senare beror på att ytan söder om Danvikshem (där tidsbegränsade bostäder finns) är reserverad som etableringsyta för Österleden. Boendeföreningens alternativ ger inte mindre ingrepp i miljön än planförslaget, snarare tvärtom eftersom den södra slänten med riklig vegetation och orörda branter kommer att påverkas i något högre grad.

- k) Planenheten utgår från att Länsstyrelsen i Stockholm har hanterat aktuell jävsfråga på korrekt sätt. Planenheten utgår även från att Länsstyrelsen i Uppsala har hanterat uppdraget korrekt. Länsstyrelsen i Uppsala har varit i kontakt med planenheten för att sätta sig in i ärendet. Planprocessen har följt plan- och bygglagens krav på samråd och utställning. Planenheten har dessutom anordnat samrådsmöten, öppna hus och fört en dialog med boende i området, långt mer än vad plan- och bygglagen kräver. Av redovisning i samrådsredogörelse och detta utlåtande framgår huvuddragen i processen.

Arbetet initierades genom att en ansökan om planläggning kom in till kommunen den 2 november 1999 från Stiftelsen Danviks Hospital, som då var markägare för största delen av planområdet. I ansökan anges både en utbyggnad av seniorbostäder och behov av vård-/sjukhemsplatser. Planenheten utgår från att några oegentligheter inte förekommit under planprocessen. Korrespondens mellan exploatören och kommunen har löpande registrerats i ärendet. Eftersom dessa utgör offentliga handlingar är det öppet att ta del av dessa.

7. **Finnbodabergets Boendeförening** har full förståelse för behovet att Finnbodaberget byggs ut med ytterligare bostäder för målgruppen äldre. Däremot är

de starkt emot att exploatören håller fast vid ett förslag som medför ett betydande ingrepp i en känslig miljö. Bland annat innebär förslaget onödigt stor sprängningsverksamhet, att tillgängligheten till området försvåras samt att en viktig rekreations- och miljöyta bebyggs med villor för åtta familjer utan krav på ålder 55+.

Både de Östra och Södra husens placering och utformning enligt planen ger en negativ påverkan på tillgängligt markområde. De Östra husens placering utgör hinder för att kunna behålla befintlig vändplan i Östra Finnbodavägens ände. De Södra husen får genom sitt läge en alltför stor negativ påverkan på det befintliga seniorhuset.

Föreningen har följande synpunkter med anledning av planförslaget, (se bilaga 7):

a) Förutsättningar för sprängning i berggrunden är inte tillräckligt undersökta

Finnbodabergets boendeförening menar att det aktuella planförslaget ställer krav på omfattande sprängningsarbeten för garage, ny vändplan och husgrunder. Föreningen anser att befintligt seniorhus löper stor risk att skadas när detta hus inte är beläget på någon stabilare berggrund. Föreningen anser att Nacka kommun underlåtit att ta ansvar för att redovisa en miljökonsekvensbeskrivning och ta fram en riskanalys. Därav har föreningen anlitat sakkunnig på området för att i en bilaga ”Risker och konsekvenser” hörande till yttrandet redovisa vad som bör ingå i en riskanalys. Se bilaga till yttrandet (bilaga 7).

b) Godtagbara planer vad avser kommunikation till/från Finnbodaberget saknas

Förslaget att enbart ha tillgång till Östra Finnbodavägen som gång- och bilväg till bostadsområdet är ur säkerhets- och tillgänglighetssynpunkt helt oacceptabelt. Föreningen påminner om vägens kraftiga lutning på 10-12 % och att gångavståndet till buss 53 blir 600 meter. Föreningen anser det anmärkningsvärt att Danvikshem är beredda att ”stänga av” möjligheten till yttre gångpassage över deras fastighet för att komma till busshållplatsen. Föreningen kräver att ett servitut medges.

Boendeföreningen har även synpunkter på att bussvändplanen kommer att förflyttas eftersom de menar att detta försämrar tillgängligheten och att förslaget med en ny hiss är en nödlösning för att uppnå god tillgänglighet. Vidare anser de inte att 7 gästplatser på allmän plats är tillräckligt för det ökande antalet hemtjänstbilar.

Boendeföreningen kräver att det skapas en tätare kollektivtrafikförsörjning för Finnbodaberget för att få en god tillgänglighet.

c) Behovet av och kravet på att förstärka Norra Platån som närområdets rekreationsyta

Förslaget att bebygga och privatisera Norra platån avvisas av boendeföreningen. Boendeföreningen menar att minst 300 seniorer kommer att bo och vistas på en reducerad yta, vilket gör det angeläget att få behålla den sedan 1988 tänkta

användningen som rekreationsyta ”för en tillkommande bebyggelse” på Norra platån. Boendeföreningen föreslår att det skapas en park och utemiljö värdigt ett bostadsområde för ca 300 seniorer 55+. Det ska vara lättillgänglig plan mark med trygga och lämpliga vägar för rollatorer och rullstolar.

Föreningen menar att det redan finns syrenhäckar, stora ekar, vacker stimulerande sjöutsikt, utbyggd uteplats med lusthus, boulebanor och sittsoffor där det skulle kunna anläggas odlingslotter, växthus och någon form av utegym.

d) Störningar under byggtiden

Enligt miljöredovisningen kommer etapperna I-III (Södra husen, miljöstuga och garage samt Östra husen) ha störst påverkan på seniorhuset och pågå i totalt ca 3 år. Till detta ska läggas utbyggnad av allmänna anläggningar och en eventuell utbyggnad av etapp IV, parhusen på platån. Kanske påverkas de boende i seniorhuset under 4-5 år.

Boendeföreningen konstaterar att det framgår av miljöredovisningen hur boende ska skyddas och skärmas av från buller under byggtiden. De vill dock påpeka att de ca 175 boende har en medelålder om 77 år och att många befinner sig i sin lägenhet i stort sett dygnet runt. Under utbyggnad bör det vara möjligt att använda sig av lokala bussar och gå till den egna bilen. Vidare måste hemtjänst, färdtjänst och taxi bör komma fram till entréer.

e) Alternativa förslag till realistisk byggnation av flerfamiljshus söder om seniorhuset

Boendeföreningen föreslår att alternativa förslag till flerfamiljshus söder om seniorhuset bör studeras.

Det första alternativet är att studera att bygga seniorhus i sydslutningens nedre del med infart från Finnboda varvsväg, eftersom det skulle lösa problemen med omfattande sprängningar och andra hinder för rationellt byggande på Finnbodaberget.

Det andra alternativet är en utveckling av boendeföreningens tidigare alternativa arkitektförslag som presenterades under det andra samrådet. Förslaget innehåller nu fem istället för fyra stycken sammankopplade hus i fyra våningar med totalt 88 lägenheter (istället för tidigare 64) och 75 garageplatser under byggnaderna (istället för ca 64). Se skisser över alternativförslag 2, ritningar 1-5 hörande till yttrandet (bilaga 7).

Fördelarna med alternativförslag 2 är enligt boendeföreningen:

- Huskropparna har flyttats längre österut, så att befintlig busshållplats kan behållas. Därmed blir avståndet till hållplatsen mindre.
- Husen är fyra våningar höga, vilket minskar de negativa effekterna av vindförhållanden inom området och minskar de negativa ljusförhållandena för seniorhuset.

- Huskropparna ger möjlighet till flexibla planlösningar och elementbygge med krantillförsel från Finnbodaområdet.
- Huskropparna sammanbinds med ett gemensamt garage i källarplanet vilket tar bort planerna på sprängning av storgarage.

Planenhetens kommentar:

- a) I alla planarbeten är kommunen skyldig att utföra en miljöbedömning för att ta reda på om genomförandet av detaljplanen förväntas innebära betydande miljöpåverkan. Endast vid betydande miljöpåverkan görs en MKB (miljökonsekvensbeskrivning). En miljöbedömning har utförts och kommunen har bedömt att detaljplanen inte innebär betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har samma uppfattning. Därmed är det inte aktuellt att ta fram en MKB.

En detaljplan ger en möjlighet att använda marken på angivet sätt. I planarbetet för detta område har kommunen kommit fram till att området är lämpligt att bebygga med bostäder och garage under mark. Det är dock inte rimligt att i detaljplanen ställa krav på att alla utredningar gällande utbyggnadsfasen måste vara genomförda och redovisade under planprocessen. Därmed kan heller inget krav på en riskanalys för berget ställas i detta skede.

Det är först vid projektering och bygglov som krav kommer ställas på geotekniska utredningar och redovisning av hur utbyggnaden ska gå till. Utredningarna får visa om berget har bra eller dålig kvalitet och vilka åtgärder som krävs.

När sprängningar ska genomföras i ett område med närliggande bebyggelse finns en mycket väl reglerad lagstiftning för hur arbetena ska gå till. En riskanalys för vibrationer från sprängning ska tas fram enligt Svensk standard innan sprängning. Under sprängningsarbetena kommer t.ex. mätinstrument sättas upp kring området för att mäta uppkomna vibrationer. Exploatören ska följa gällande lagstiftning. I exploateringsavtal som ska tecknas mellan kommun och exploatör innan antagandet av detaljplan kommer övriga frågor kring genomförandet, som inte regleras av gällande lagstiftning, att avtalas.

Exploatören har trots detta låtit Ramböll göra en okulär bedömning av de bergtekniska och geologiska förutsättningarna vid planerad ny bebyggelse vid Övre Varis, de Östra och Södra husen, 2010-05-11 samt 2011-06-01. Enligt bedömningen har berggrunden, som består av gnejs och granit, låg frekvens av sprickor. Enligt PM Berg, 2011 kan man läsa att: ”Inga uppspruckna zoner kunde noteras, men det kan uppträda sprickzoner som är parallella med strandlinjen då denna är en brant mot en deformationszon belägen i Saltsjön. Enstaka flacka till horisontella sprickplan förekommer vilket kan leda till utglidning av block och kräver då bergbultning av planerad bergschaktslänt. Generellt bör berget förstärkas i samband med sprängningar, speciellt slänter och planerade släntröner. Detta görs för att minimera risken för utglidning. Arbetet görs med bergbult innan men i anslutning till bergschakten.”.

- b) Området har planerats för att uppnå en god tillgänglighet till kollektivtrafik och rekreationsytor med särskild hänsyn till att målgruppen är äldre (dvs. med korta avstånd och svaga lutningar). Busshållplats för busslinje 469 kommer ligga vid Östra Finnbodavägens vändplan i direkt anslutning till befintligt seniorhus och inom högst 150 m gångavstånd från den nya bebyggelsen. Busslinje 469 går vardagar fram till kl. 18.00 och något tidigare på lördagar. Det är en förhoppning att SL kan öka turtätheten när de ca 100 nya lägenheterna har byggts.

Om de boende vill kunna utnyttja 53:ans busshållplats vid Danvikshemsvägen utanför planområdet, måste de gå ca 450 meter från seniorhuset. För att kunna ta sig via allmän gata till denna busshållplats planeras Östra Finnbodavägen byggas om och förses med ny gångbana och belysning. På grund av de topografiska förhållandena har gatan två branta backar med en lutning på 10-12 %. Gatan är dock inte möjlig att bygga om med hänsyn till kulturmiljön.

Eftersom Stiftelsen Danvikshem tidigare har ägt hela området inklusive seniorbostadshuset har de boende i seniorhuset förmånligt kunna ta sig genom Danvikshem bort till busshållplatsen. Det har dels varit möjligt att gå igenom själva byggnaden alternativt ta sig fram utomhus via det interna vägnätet intill norra fasaden eller genom de två norra gårdarna.

När nu seniorhusets fastighet har sålts till HSB Bostad och området planläggs sker en tydligare uppdelning av de två fastigheterna som båda fortsatt kommer utgöras av kvartersmark och inte innehålla någon allmän plats. Dels finns det en fastighet för sjukhemmet, dels finns det en fastighet för bostadsbebyggelsen (som senare kommer delas upp).

Stiftelsen Danvikshem har påtalat att de fortsättningsvis inte har möjlighet att upprätthålla ovannämnda passager för förbigående, varken genom byggnaden eller på det interna vägnätet. Skälen till detta är de egna boendes bästa och trygghet samt säkerhetsskäl. En genomgång i huset skulle ge slitage och vara störande för boende. Det interna vägnätet och de norra gårdarna som används för dagliga transporter är trånga, saknar gångbana och är direkt farliga för gående. Inom det interna vägnätet prioriteras sopbil, ambulans och övriga fordon för den egna verksamheten. Under byggtiden kommer dock boende på Finnbodaberget vid behov ges möjlighet att gå igenom fastigheten.

Av ovannämnda skäl anser projektgruppen inte att befintliga passager över Danvikshems fastighet är ett bättre alternativ än att nyttja en anordnad och belyst gångbana utmed Östra Finnbodavägen för att ta sig till den alternativa busshållplatsen. Även om den nya gångbanan utmed Östra Finnbodavägen kommer innehålla lutningar har en alternativ passage via Danvikshems interna vägnät också en kraftig lutning, den sista sträckan, mellan Danvikshems entré och 53:ans busshållplats.

Att bussvändplanen och busshållplatsen förflyttas ca 20 meter för att få en bättre ”möblering” av det offentliga rummet är ingen större förändring i

förhållande till idag sett ur tillgänglighetssynpunkt. Att en hissförbindelse anordnas för att ta upp höjdskillnader i marknivåer innebär en förbättring i förhållande till idag. Att anordna 7 parkeringsplatser på allmän plats är också en förbättring i förhållande till idag. Idag finns ingen allmän parkering alls. I detaljplanen har angetts ytor inom kvartersmark lämpliga för parkering, vilka slutligen prövas i samband med bygglov. Vid behov bör parkering för besökande även anordnas inom kvartersmark.

- c) Planenheten har vid flertalet tillfällen påpekat att de befintliga rekreationsytorna i den östra delen av platån som innehåller syrenhäckar, stora ekar, vacker stimulerande sjöutsikt, utbyggd uteplats med lusthus, boulebanor och sittsoffor kommer att bevaras. Boulebanornas läge kommer dock att organiseras om och utökas. Vidare kommer det var möjligt att utöka rekreationsytan något åt väster med utrymme för t.ex. odling och växthus, om parvillorna byggs. Planenheten undrar om det kan råda en missuppfattning om var de nya parvillorna kommer placeras. Det är endast den västra delen av platån som föreslås bebyggas med parvillor och de två värdefulla ekar som står där kommer att skyddas och bevaras. Parvillornas placering och rekreationsytornas utbredning redovisas i gestaltungsprogrammet. De iordningställda rekreationsytorna kommer att utökas om planförslaget genomförs.

Om däremot parvillorna utgår ur planförslaget kommer den västra delen av platån att fortsätta att se ut som idag med vägar, parkeringsytor och berghällar. Att begära att markägaren ska omvandla en redan ianspråktagen yta som är lämplig för bebyggelse till ett rekreationsområde, när tillräckligt med ytor för rekreation kan erbjudas på övriga platser, är inget effektivt utnyttjande av mark. De delar av platån som är kuperade är inte heller lämpliga att göra om så att god tillgänglighet uppnås, eftersom det skulle krävas stora ingrepp i landskapsbilden. Se ovan kommentaren till Nacka Miljövårdsråd, punkt i) och j) som beskriver hur förutsättningarna ändrats sedan 1990-talet och varför det är resurseffektivt att bebygga den västra delen av platån.

- d) Planenheten är medveten om att störningar under byggtiden kan komma att bli påfrestande för de boende i området. Detta var bakgrunden till att projektgruppen begärde att exploatören redan under planskedet skulle presentera ett förslag till hur genomförandet ska organiseras och hur boende kan skyddas mot störningar.

Ett PM för genomförandet har tagits fram av HSB Bostad och utgör en bilaga till miljöredovisningen. Enligt PM'et ska exploatören se till att ersättningsbostad kan erbjudas för de fall störningarna blir för påfrestande när miljöstuga och garage ska byggas. Exploatören ska även se till att kollektivtrafik, fordonstrafik och gångtrafik fungerar tillfredsställande under utbyggnaden. Frågor om hur genomförandet ska organiseras kommer att presenteras mer noggrant när utbyggnaden närmar sig. Det ligger ett stort informationsansvar på exploatören innan och under utbyggnaden.

- e) Boendeföreningens alternativa förslag att bygga flerbostadshus längre ner i den södra slutningen med tillfart från Finnbodaområdet innebär visserligen mindre störningar för de boende i seniorhuset. Det kommer dock innebära större ingrepp i bergsbranten (som enligt kvalitetsprogram ska bevaras) och större påverkan på intilliggande Finnbodaområdet istället. Bebyggelsen går troligen inte att genomföra innan beslut om Österleden har fattats. Se även kommentaren ovan till Nacka Miljövårdsråd, punkt j).

Boendeföreningens alternativa arkitektförslag att bygga flerbostadshus i den södra och östra delen, och som under utställningen utökats från 64 till 88 lägenheter, är tilltalande. Förslaget är nu ganska likt planförslaget i omfattning och placering av bebyggelse. Flera frågor har dock inte lösts och bearbetats så som planförslaget. Bebyggelsens gestaltning och utformning av yttre miljö framgår endast på idéstudiet, vidare redovisas inte hur angöring, tillgänglighet, VA-försörjning, trafikbuller, med mera avses lösas. HSB Bostad, som äger marken har inte visat något intresse av att bearbeta förslaget, eftersom det skulle innebära ett omtag av processen med krav på flera utredningar. Se ovan kommentaren till Nacka Miljövårdsråd, punkten j) som beskriver vilka utredningar som HSB genomfört för att planförslaget ska bli komplett.

Bland de fördelar boendeföreningen räknar upp kan planenheten hålla med om fördelen med en sammankopplad bebyggelse för att förbättra vindförhållandena och att solljusförhållandena blir bättre för de boende i seniorbostadshuset som påverkas. När det gäller fördelarna med att lägga garage i källare och tillåta krantillförsel från Finnboda innebär detta visserligen mindre ingrepp uppe på platån. Däremot blir det samma problem som i det första alternativet att ingreppen i branten och påverkan på Finnbodaområdet blir betydligt större istället. Enligt kvalitetsprogram och planprogram ska branten bevaras. Planenheten kan inte heller hålla med om att tillgängligheten till busshållplatsen blir bättre för att de östra husen förskjuts åt öster och befintlig busshållplats ligger kvar, avstånden blir ungefär detsamma.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare inom planområdet

- 8. Fastighetsägare till Sicklaön 37:46, Kenora KB** vill inte att nybyggnation genomförs på det sätt som föreslagits.

Fastighetsägaren anser att antalet parkeringsplatser som föreslagits för att klara kontors- och konferensverksamheten inom egen fastighet är för få, det bör vara minst 35 platser. Dessutom är det en nackdel att de som arbetar i huset måste gå längre för att nå den nya parkeringsplatsen i svackan längs Östra Finnbodavägen. Eftersom plogning inte fungerar perfekt alla dagar under vintern ser ägaren framför sig hur de kommer att förhindras att arbeta vissa dagar. Ännu värre kan det bli för kursdeltagare som inte har någonstans att parkera.

Under 9 år har fastighetsägaren bett om att få bygga en villa på egen tomt men menar att han hindrats från detta på grund av närheten till vattnet (strandskydd).

Ägaren vill diskutera möjliga lösningar. Ägaren har ingen förståelse varför andra byggplaner i närområdet (Finnboda) tillåts som blir betydligt mer dominerande än föreslagen villa och varför bebyggelse föreslås tillåtas vid Övre Varis och på platån. Utställningsförslaget accepteras inte. Se bilaga 8.

Planens kommentar:

Grundregeln är att parkering som behövs för en verksamhet ska lösas inom fastigheten. Eftersom fastigheten Sicklaön 37:46 utgörs av kuperad terräng är det svårt att lösa parkeringen inom fastigheten. Kontorsfastigheten har hittills, genom bestämmelse i gällande detaljplan, haft ett tidsbegränsat servitut för parkering uppe på platån. Förhållandet gäller dock bara fram till dess frågan behandlats i en ny detaljplan eller att tillfart och parkering kan lösas på annat tillfredställande sätt. Kommunen anser att det är angeläget att fastighetens parkering säkras upp när fastigheten nu planläggs (tidigare planlös).

Förslag till ny detaljplan redovisar därför en ny permanent plats för parkering i anslutning till svackan på Östra Finnbodavägen samt även några permanenta platser i direkt anslutning till fastigheten. Detta innebär att nuvarande markägare och exploatör måste avstå markområden men är samtidigt en förutsättning för att ny bebyggelse på platån ska kunna tillkomma.

Nuvarande tidsbegränsade parkeringsyta rymmer ca 30 parkeringsplatser. Med ny detaljplan kommer ca 20 bilplatser att kunna erbjudas, vilket motsvarar de parkeringstal som normalt används för kontorsverksamhet. Det innebär i förhållande till dagens situation visserligen en försämring i antal och avstånd för besökande. Dagens parkeringslösning är dock tillfällig och saknar stöd i detaljplan. Med ny detaljplan blir parkeringen permanent.

Kommunen arbetar städigt med att försöka förbättra snöröjningen.

En ny villa inom fastigheten Sicklaön 37:46 prövades under det första samrådet av detaljplan för Danvikshem 2005-2006. Länsstyrelsens reaktion var att villan kunde innebära skada på riksintresset och att marken där villa föreslogs omfattas av strandskydd. Villan utgick ur planförslaget, dels som en följd av länsstyrelsens yttrande, dels som en följd av att fastighetsägaren inte var beredd att bekosta planarbetet (inte skrev på planavtal). Ärendet är därmed inte aktuellt längre.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

- 9. Sicklaön 37:55 och 37:56, Brf Hamninloppet (Danviksstrand)** anser att planerna på gruppboendet vid Övre Varis bör överges och istället placeras på den södra sidan intill Danvikshems flygel, den plats som föreslås som reservat för gruppboende, eftersom det är en plats i ett soligt läge med terrasser och med närhet till Danvikshem.

Brf Hamninloppet anser att den föreslagna byggnaden vid Övre Varis kommer störa anblicken av Danvikshem från sjösidan genom husens storlek och framför allt genom dess höjd. Bostadsrättsföreningen avvisar tanken på ett tungt och mörkt byggkomplex.

Bostadsrättsföreningen anser att nackdelarna med en bebyggelse vid Övre Varis är norrläget, läget nära vägen, ökad bil- och busstrafik med ny bebyggelse, trafikstörningar, den branta terrängen som innebär dåligt med tillgängliga promenader, avståndet till sjukhemmet, kostsamt med kulvert, avsaknad av balkonger och terrasser.

Vårdbyggnaden vid Övre Varis kommer att ligga mycket nära föreningens hus (halvrunda röda huset) med adress Östra Finnbodavägen 15. De lägenheter som har sina fönster och balkonger mot Östra Finnbodavägen kommer i hög grad påverkas genom att Övre Varis-husets höjd kommer ta bort en stor del av ljus och sol i synnerhet under den del solen står lågt. Solljusförhållanden för föreningens hus bör redovisas. Se bilaga 9.

Planenhetens kommentar:

Det har varit ett önskemål från Stiftelsen Danvikshem att pröva ett nytt gruppboende vid Övre Varis med ca 30 vårdplatser, för att få en väl fungerande enhet. Danvikshem anser att de behöver ytterligare en utbyggnadsreserv av ungefär samma omfattning, varför två platser för gruppboende har planerats.

En gestaltningsgrupp bestående av representanter från kommunen och exploitören fick under 2010 i uppdrag att arbeta med gestaltningen av det nya gruppboendet vid Övre Varis. I arbetet ingick att pröva byggnadens placering i olika lägen, likaså byggnadens höjd och olika utformning. Gestaltningsgruppen presenterade slutligen en lösning med en uppbruten byggnad i tre delar. Byggnaden hade då ”pressats ner” i terrängen framför befintlig bergknalle. Förslaget innebär att bergknallen söder om gruppboendet kan bevaras och att byggnaden inte blir alltför framträdande från sjösidan. Valet av fasadmateriäl i mörkt tegel och glas innebär att byggnaden ansluter på ett diskret sätt till Danvikshems huvudbyggnad och terrasserade murar i landskapet. Plangruppen anser att gestaltningen är väl bearbetad och har stora kvaliteter med hänsyn till den kulturhistoriska miljön. Den yttre miljön har även planerats med omsorg för att det ska vara möjligt att ta sig ut i den närmaste trädgården även för rörelsehindrade. Byggnaden har balkonger och terrasser både mot norr och söder.

Den nya västra bostadsdelen vid Övre Varis får en totalhöjd på högst +34,0 meter över nollplanet närmast kurvan (och högst +35,0 meter för den mittersta byggnadsdelen). Höjden är jämförbar med befintlig bostadsbebyggelsen väster om Gomanhuset som har en totalhöjd på högst +34,0 meter över nollplanet. Det halvrunda huset har en högsta byggnadshöjd i detaljplan på +31,5 meter över nollplanet, det vill säga 2,5 meter lägre än den föreslagna nya byggnaden vid Övre Varis. Det halvrundahuset är dock beläget betydligt längre ner i terrängen med en sockel som går ner till kajnivån.

Avståndet mellan den nya byggnaden vid Övre Varis och det halvrunda huset blir ca 40 meter vilket innebär liten påverkan på solljusförhållanden. En solljusstudie har genomförts efter utställningen som delgivits föreningen. Den visar att Övre Varis skugga påverkar det halvrunda huset mellan ca klockan 08.00 och 09.30 från någon gång i september till någon gång i mars, dock inte de översta våningarna. Under övriga tider faller ingen skugga från Övre Varis på det halvrunda huset.

Vad gäller trafikbullret så uppnås rekommenderade riktvärden för trafikbuller för det halvrunda huset idag, eftersom det ligger på tillräckligt avstånd från vägen. Idag passerar ca 500 fordon per dygn på Östra Finnbodavägen. Med den nya bebyggelsen beräknas trafiken öka med uppskattningsvis ca 280 fordon per dygn. Enligt kommunens miljöenhet kommer det troligen inte innebära någon hörbar skillnad på trafikbullret.

10. **Sicklaön 37:54, Brf Danviksblick (Danviksstrand)** föreslår att byggnaden vid Övre Varis förs ut ur planen och att utbyggnaden istället utförs enligt alternativet vid "Södra slänten", för att bevara den unika miljön och riksintresset Danvikshem.

Brf Danviksblick anser att Danvikshem är en av Stockholmsregionens främsta karaktärsbyggnader och att den tilltänkta byggnaden benämnd Övre Varis på ett menligt sätt påverkar helhetsintrycket av den. Detta både från sjösidan och från Danvikshemsvägen. Den nya byggnaden tar bort en stor del av utsikten/panoramats mot hamninloppet och Djurgården.

De blivande byggnationerna längre ut på halvön kommer att medföra ökad trafikgenomströmning. Vidare är placeringen av Övre Varis olämplig ut trafik säkerhetssynpunkt då byggnaden kommer ligga mycket när vägen, kurvan är skarp och sikten dålig. Se bilaga 10.

Planens kommentar

Det har varit ett önskemål från Stiftelsen Danvikshem att pröva ett nytt gruppboende vid Övre Varis med ca 30 vårdplatser, för att få en väl fungerande enhet. Danvikshem anser att de behöver ytterligare en utbyggnadsreserv av ungefär samma omfattning, varför två platser för gruppboende har planerats.

Angående gestaltningen av byggnaden vid Övre Varis, har denna varit föremål för särskild utredning där flera alternativ och volymer har prövats på platsen. Plangruppen anser att gestaltningen är väl bearbetad och har stora kvaliteter med hänsyn till den kulturhistoriska miljön. Se även kommentaren till Brf Hamninloppet som beskriver hur arbetet gått till.

Det stämmer att den nya byggnaden kommer att ta bort en del av utsikten. Enligt den nya översiktsplanen 2012 ligger området på Västra Sicklaön som föreslås utvecklas till en tät stadsbebyggelse. Med detta som utgångspunkt får man vara beredd på att platser lämpliga för bebyggelse kan bli föremål för förtätning.

Enligt planförslaget ska kurvan vid Övre Varis rätas ut och sikten förbättras. Det blir en viss trafikökning med anledning av den nya bebyggelsen på Finnbodaberget, dock ligger trafikmängderna för Östra Finnbodavägen på en låg nivå idag. Se även kommentaren till Brf Hamninloppet som beskriver trafikmängderna.

11. **Sicklaön 37:42, Brf Finnboda hamnkantor (Finnboda)** har inget att erinra mot detaljplanen för Danvikshem om den antas och genomförs enligt utställt förslag.

Brf Finnboda Hamnkantor anser att den nordöstra branten som ligger nordöst om planområdet och sträcker sig ner till Finnbodaområdet ställer särskilda krav på

sprängningar då berget är problematiskt. Även om branten ligger utanför planområdet bedöms branten utsättas för påverkan i samband med markarbeten gällande hus, garage och vägar. Bostadsrättsföreningen anser att en noggrann geologisk undersökning och riskanalys bör genomföras för att utröna skicket på brantens befintliga bergbultar och cementförstärkningar.

Bostadsrättsföreningen anser att allt dagvatten från planområdet uppe på höjden ska omhändertas inom lokal kvartermark. Idag söker sig dagvatten in i bergets sprickor och orsakar frostsprängningar och kraftig isbildning i branten vintertid. Nedanför löper idag en gångväg som används av föräldrar, barn, besökare, motionärer med flera. Enligt uppgift kommer dock HSB att flytta gångbanan till andra sidan när Hamnplan har färdigställts och istället inrätta parkeringsplatser utmed branten. Vintertid har HSB stängt av promenad/parkering med koner och plastband på grund av isbildning och rasrisk. Branten utgör en fara och den bör åtgärdas snarast innan den överlämnas till Finnbodas samfällighet. Se bilaga 11.

Planenhetens kommentar.

Exploatören har under planarbetet låtit Ramböll göra en okulär bedömning av de bergtekniska och geologiska förutsättningarna vid planerad ny bebyggelse. Utredningen visar att berget kan behöva förstärkas vid sprängningar. Det är först vid projektering och bygglov som krav kommer ställas på grundligare geotekniska utredningar och redovisning av hur utbyggnaden ska gå till. Vid sprängningar ska en riskanalys för vibrationer från sprängning ska tas fram enligt Svensk standard. Se även kommentaren till Finnbodaabergets boendeförening, punkten a).

När ny bebyggelse tillkommer uppe på berget kommer det att minska vattentillströmningen till Finnboda Varvsväg genom ett bättre omhändertagande av dagvatten uppe på berget.

Enligt uppgift från HSB som än så länge ansvarar för de gemensamma anläggningarna inom Finnbodaområdet pågår bildande av gemensamhetsanläggningar inom området för att klargöra vem som ska ansvara för olika delar i framtiden. Under de år HSB ägt fastigheten har bergsbranten besiktats vid två tillfällen sedan 1997 och löst berg avlägsnats. Utredning pågår för att fastställa vilka åtgärder som erfordras för att göra den säker samt begränsa problemet med vatten och isbildning. Exploateringsbolaget Finnboda Industrier håller fortlöpande de berörda bostadsrättsföreningarna informerade om läget.

12. Gemensam skrivelse, fastighetsägare Henriksborgs samfällighetsförening

En gemensam skrivelse har lämnats in från följande fastighetsägare inom Henriksborgs samfällighetsförening: Sicklaön 353:44, Sicklaön 353:45, Sicklaön 353:46, Sicklaön 353:49, Sicklaön 353:50, Sicklaön 353:51, Sicklaön 353:53, Sicklaön 353:59 och Sicklaön 353:60.

Fastighetsägarna anser att utställningsförslaget med avseende på bebyggelsen vid Övre Varis i allt väsentligt är identisk med tidigare förslag med undantag för en förbindelsegång under mark mellan den nya bebyggelsen och sjukhemmet. Fastighetsägarna konstaterar att trots att de lämnat synpunkter under samrådet har

synpunkterna endast avvisats skriftligt och inte visats i varken skisser eller fotomontage. De framför därför sina önskemål igen.

Fastighetsägarna skriver att den översta våningen sticker tydlig upp över krönet mot sjöfronten, enligt de fotografier som återfinns i gestaltningsprogrammet. Fastighetsägarnas förslag är en byggnad som är smäckrare, lägre och mer utsträckt åt öster, än det nu presenterade förslaget. Byggnaden bör vara en våning lägre. De menar att en måttlig förskjutning åt öster skulle medföra att byggnaden närmast linjerar mot muren på krönet. Att detta skulle innebära en sämre gestaltning är svårt att förstå. Se bilaga 12:

Planenhetens kommentar.

Det har varit ett önskemål från Stiftelsen Danvikshem att pröva ett nytt gruppboende vid Övre Varis med ca 30 vårdplatser, för att få en väl fungerande enhet. Detta har påverkat storleken på byggnaden.

Angående gestaltningen av byggnaden vid Övre Varis, har denna varit föremål för särskild utredning där flera alternativ och volymer har prövats på platsen. Plangruppen anser att gestaltningen är väl bearbetad och har stora kvaliteter med hänsyn till den kulturhistoriska miljön. Se även kommentaren till Brf Hamninloppet som beskriver hur arbetet gått till.

Det är tyvärr inte möjligt att i planhandlingarna redovisa alla olika förslag som förekommit i planarbetet. Planenheten kan bara upprepa bemötandet från samrådsredogörelsen. En byggnad i två våningar som blir mer långsträckt mot sjösidan bedöms ge en större påverkan på landskapsbilden och innebära ett större ingrepp i Danvikshems frizon ”Gröna foten” än planförslaget.

Inkomna synpunkter från boende inom området

13. Gemensam skrivelse boende Östra Finnbodav 30 och Östra Finnbodav 24

En boende på Östra Finnbodavägen 30 och en boende på Östra Finnbodavägen 24 i seniorhuset framför gemensamt följande synpunkter (se bilaga 13):

De två boende anser att platån ska hållas fri från bebyggelse eftersom detta område är det enda någotsånär plana område som är möjligt att utnyttja som närreklamationsområdet för människor äldre än 55+.

Det branta området söder om seniorhuset lämpar sig inte för människor äldre än 55+. Däremot lämpar det sig mycket väl för bostäder i terrasshus med utfart mot Finnboda varvsväg. Exploateringskostnaderna skulle vara låga och trafikstörningarna minska i området.

Köpare av parvillorna kommer troligen utgöras av familjer med barn vilket innebär att markområden närmast villorna kommer behövas för barns utelek. Det skulle innebära att det förmodligen inte finns mycket plats kvar för seniorernas närreklamation.

Planenhetens kommentar:

Den östra delen av platån som är mer plan ska bevaras medan den västra delen som är mer kuperad ska användas för ny bebyggelse. Om parvillorna inte byggs kommer tillfart och parkering behållas i den västra delen. Se kommentaren ovan till Nacka Miljövårdsråd, punkten i) och j) där resonemang om platåns framtid redovisas.

Punkthus söder om seniorhuset enligt planförslaget innebära visserligen en större påverkan på seniorhusets boende än en bebyggelse längre ner i den södra slänten. En terrasserad bebyggelse längre ner i slänten skulle dock innebära stora ingrepp i bergsbranten med rikligt med vegetation (som enligt programmet ska bevaras) och att bebyggelsen i Finnboda istället påverkades i högre grad. Eftersom terrasslägenheterna i slänten måste kunna angöras på något sätt blir det troligen inte mer ekonomisk än planförslaget. Se även kommentaren till Finnbodabergets boenderåd, punkten e).

Det kommer finnas utrymme både för rekreation för seniorer och för barns lek.

14. Gemensam skrivelse boende Östra Finnbodav 22 och Östra Finnbodav 30

En boende på Östra Finnbodavägen 22 och en boende på Östra Finnbodavägen 30 i seniorhuset har skickat in en gemensam skrivelse (se bilaga 14):

De två boende har formulerat en inlägga som är en beskrivning av planprocessen från det arbetet startade med att ta fram ett program 2003 fram till utställningen 2013. Följande påståenden förs fram:

- a) Platån är idag belagt med byggnadsförbud och är reserverat för närrekreation. Vidare är strandskyddet upphävt.
- b) Enligt planprogrammet 2004 föreslås platån bebyggas med vårdbostäder.
- c) Enligt länsstyrelsens samrådsyttrande 2006 lämnas inga synpunkter på att platån föreslås bebyggas med fem storvillor.
- d) Detaljplaneförslaget underkänns av politiken 2006.
- e) Jävsförhållande mellan Stiftelsen Danvikhem och Länsstyrelsen i Stockholm innebar att samrådsyttrandet 2011 hanterades av länsstyrelsen i Uppsala.
- f) Enligt länsstyrelsens yttrande under det andra samrådet 2011 lämnas inga synpunkter på att platån föreslås bebyggas med fyra parvillor.
- g) Länsstyrelsen visar inget intresse att skydda ett område av riksintresse och har inga synpunkter på att en parvilla föreslagits 7 meter från en värdefull ek.
- h) I samband med politiskt beslut om utställning i januari 2013 lyfts frågan om exploateringsekonomin, som enligt HSB skulle försämrats för byggföretaget om parvillorna inte byggs.
- i) Strandskydd föreslås upphävas för fastigheten Sicklaön 37:46 för att tillåta en privatbostad.

De två boende anser att anledningen till att en bebyggelse tillåts på platån beror på jäv, det vill säga samverkande intressen mellan byggherren och markägaren där Länsöverdirektör låtit Stiftelsen Danviks Hospitals ekonomiska intressen gå före att kritiskt granska

exploateringen av ett område av riksintresse. De vill vidare ha svar på vilka grunder kommunen vill besluta om att upplåta platån för 8 privata familjer.

Planenhetens kommentar.

- a) Enligt gällande detaljplan (dp 6) är markanvändningen bostadsändamål på platån. Den östra delen av platån får bebyggas med uthus och garage på en yta om ca 800 kvadratmeter närmast vändplan. Vidare tillåts en tillfällig parkeringsyta inom en ungefär lika stor yta norr därom. Övriga delar är prickmarkerade, det vill säga får inte bebyggas. Strandskyddet är upphävt. Detaljplanen är juridisk bindande och är de enda bestämmelser som gäller idag.
- b) Enligt planprogrammet föreslår markägaren att 50 lägenheter kan prövas på platån, utan att ta ställning till vilken typ av bostäder det ska bli. Det ska prövas i en planprocess och kommer bli juridiskt bindande först när ny detaljplan vinner laga kraft.
- c) Det är inte länsstyrelsens sak att föreslå vilken typ av bebyggelse som är lämplig på platån, det är en kommunal angelägenhet. Länsstyrelsen ska bara yttra sig i det fall de anser att skada på riksintresset kan uppkomma. Ett riksintresse innebär inget förbud att utveckla eller bebygga ett område, men betyder att kommunen måste tolka vilket förhållningssätt kommunen ska ha till utpekade värden.
- d) Det stämmer att Områdesnämnden Sicklaön beaktade länsstyrelsens och de boendes synpunkter och föreslog en ny inriktning med lägre exploateringsgrad. Markägaren begärde då att planarbetet skulle avbrytas.
- e) Det stämmer att ett jävsförhållande har beaktats sedan planarbetet återupptogs.
- f) Det är inte länsstyrelsens sak att föreslå vilken typ av bebyggelse som är lämplig på platån, det är en kommunal angelägenhet. Länsstyrelsen ska bara yttra sig i det fall de anser att skada på riksintresset kan uppkomma. Ett riksintresse innebär inget förbud att utveckla eller bebygga ett område, men betyder att kommunen måste tolka vilket förhållningssätt kommunen ska ha till utpekade värden.
- g) Se kommentaren till f). Det är en kommunal angelägenhet att bevaka att ekar som har ett naturvärde om möjligt bevaras. Kommunen skyddar och bevarar värdefulla ekar på platån och kommer belägga dessa med vite i exploateringsavtal. Ett sådant skydd saknas idag men blir gällande om detaljplanen vinner laga kraft.
- h) Även exploitörens ekonomi måste beaktas i ett planarbete, eftersom det är kommunens uppgift att verka för att främja bostadsförsörjningen.
- i) Strandskyddet föreslås upphävas för befintligt kontorshus, den närmaste tomten runt om och för trappan, dock inte för något villa inom Sicklaön 37:46.

Planenheten utgår från att Länsstyrelsen i Stockholm har hanterat aktuell jävsfråga på korrekt sätt. Se även kommentaren till Nacka Miljövårdsråd, punkten k).

Bakgrunden till att kommunen föreslår att en bostadsbebyggelse tillåts på platån är främst bostadsförsörjningsändamål. Här är det dessutom ett effektivt resursutnyttjande att använda mark som i huvudsak redan är ianspråktagen och har strandskyddet upphävt, har tillfart, kollektivtrafik och kommer att få kommunalt VA utanför fastigheten. Eftersom en anpassning bör ske till områdets exponerade läge landade planprocessen i en småskalig bebyggelse med villor som anknyter till de intilliggande villorna.

15. Boende Östra Finnbodav 22

En boende på Östra Finnbodavägen 22 i seniorhuset kräver att detaljplanen stoppas och framför följande synpunkter:

En risk- och konsekvensanalys av vilken miljöpåverkan planens genomförande har för miljön och boende i område bör redovisas.

En solstudie har gjorts och i planhandlingarna konstateras att de allra flesta av seniorhusets lägenheter inte påverkas av de Södra Husen. Varför ska det accepteras att några missgynnas, och förhållanden försämrats för några?

Skärgårdsnatur kommer att förvandlas till park och natur som vuxit fram under århundraden och tas bort och ersätts av planteringar och parkväxter. Finnbodabergets växtlager är tunt och känsligt och kan förvandlas till öken.

Delar av förslaget är diskriminerande, t.ex. att äldre inte behöver 2 cykelparkeringar per lägenhet. Varför är det skillnad i parkeringstalen för seniorbostäder och för parvillor, 0,8 respektive 1,5 bilplatser per lägenhet.

Den östra delen för rekreation räcker inte. Platsen där parvillorna ska byggas föreslås istället få bli det fantastiska området det är och kan vidareutvecklas till (för rekreation). Kommunen bör värna sina invånares intresse och välbefinnande.

Det kommer bli en oacceptabel livsmiljö när området ska byggas ut på grund av störningar och att tvingas se på när underbara träd faller.

Planens kommentar:

Konsekvenser för miljö och människor redovisas i miljöredovisningen hörande till detaljplanen. Riskanalys gällande t.ex. sprängningsarbeten kommer att göras innan sprängningsarbeten startar.

Solstudien redovisas i gestaltungsprogrammet hörande till planhandlingarna. Detaljplanering handlar om att göra avvägningar mellan olika intressen. Här väger intresset av att kunna erbjuda fler seniorer en bostad tyngre än att några fastighetsägare får en viss försämring. På grund av den södervända gården är grundförutsättningen dock mycket goda för seniorhuset när det gäller solljusförhållanden. Mot den bakgrunden kan en viss försämring tålas för några. Om någon försämring aldrig kan tillåtas för någon part kan utbyggnader inte genomföras i anslutning till befintlig bebyggelse.

Skärgårdsnatur har förstås sina särskilda kvaliteter men det kan även en anlagd park ha. Skärgårdsnatur utmed branterna, kommer dock i huvudsak bevaras.

Antalet cykelparkeringar och parkeringsplatser för bilar styrs inte av detaljplan utan detaljplanen ska främst se till att det finns utrymme att anordna detta. Frågan prövas i bygglovet. Detaljplanen anger en miniminivå grundad på erfarenhet av behoven. De boende bör själva kunna påverka t.ex. hur många cykelparkeringar som ska finnas inom kvartersmark eller i förråd. Parkeringstalen för bilar grundas även på erfarenhet av hur stora

behoven brukar vara för olika typer av bostäder. Det är exempelvis vanligare att hushåll i villa har två bilar än att hushåll i seniorbostäder har det.

Friytorna minskar med planförslaget medan andelen iordningställda ytor för rekreation ökar. Se kommentaren till Nacka Miljövårdsråd, punkten i) och j).

Planenheten är medveten om att störningar under byggtiden kan komma att bli påfrestande för de boende i området. Se kommentaren till Finnbodaberget boendeförening, punkten d).

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Angela Jonasson
Planarkitekt

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- — — Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- - - - - Gräns för tunnelområde, se del 2 för lägsta schaktningsnivå

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Almänna platser

LOKALGATA Gata för lokaltrafik

Kvartersmark

- B Bostäder
- D Vård, Vårdboende
- C1 Samlingslokal, bad, motion m.m.
- E1 Teknisk anläggning, högsta byggnadshöjd 3 meter
- E2 Teknisk anläggning, rökgasavakuering från vägtrafikunnel
- K Kontor, konferenslokaler
- S Skola och förskola

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

+0.0 Föreskriven höjd över nollplanet

UTNYTTJANDEGRAD

- e1 Största bredd för flerbostadshus 12,0 meter, undantaget balkonger i mittparti
- e2 Största tillåtna byggnadsarea är 175 m²

BEGRENSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Mark där byggnader och plank inte får uppföras
- Marken får endast bebyggas med uthus med högsta byggnadshöjd 3 meter
- Marken ska byggas över med körbart och planterbart bjälklag
- Marken får byggas under med förbindelsegång
- g Marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för kommunikation, parkering och/eller rekreation, se genomförandebeskrivning sidan 5
- z Marken ska vara tillgänglig för stäntanpassning
- x Marken ska vara tillgänglig för passage med en fri höjd på minst 2,5 meter
- tunnel Marken ska vara tillgänglig för teknisk försörjning i tunnel inom planområdet, se karta del 2 för lägsta schaktningsnivå

MARKENS ANORDNANDE

Mark, vegetation och parkering

- +0.0 Föreskriven höjd över nollplanet
- n1 Mark och lovpliktiga träd ska bevaras. Efter lovprövning kan riskträd få fallas med villkor om att återplantering sker
- n2 Träd ska bevaras. Efter lovprövning kan riskträd få fallas med villkor om att återplantering sker
- lek Lekplats ska finnas
- parkering Parkering ska finnas

UTFORMNING

Högsta totalhöjd i meter över nollplanet undantaget skorstenar

UTSEENDE

- Ny eller ändrad bebyggelse, anläggning och yttre miljö ska följa intentionerna i gestaltungsprogram
- f1 - f4 Ny bebyggelse ska utformas i enlighet med utformningsreglerna i gestaltungsprogram, samma som på plankartan angivits i tillhörande f-bestämmelse i ruta
- f5 Fönster får inte finnas och färgen ska vara mörk
- f6 Fasader ska utföras i mörkt tegel och glaspartier. Ventilationsutrymmen får inte placeras på tak.

BYGGNADSTEKNIK

- Dagvatten ska omhändertas lokalt inom kvartersmark i så stor utsträckning som möjligt
- b1 Byggnaden ska grundläggas så att riktvärden för byggbuller ej överstiger vid framtida byggande av trafikunnel, se miljöredovisning sidan 10. Flerbostadshus utföres med brandsäkert trapphus Tr2.

Tillkommande balkong får inte anordnas

VÄRDEFULLA BYGGNADER OCH OMRÅDEN

Hela området ingår i en särskilt värdefull helhetsmiljö av riksintresse för kulturmiljövården som inte får försvanskas. De ingående elementen; förkastningsbranter, vegetation, byggnader, murar, parker m.m. utgör alla tillsammans värdefulla delar av landskapsbilden som ska bevaras och vidmakthållas när nya anläggningar och ny bebyggelse tillkommer.

Skyddsbestämmelser

- q1 Kulturhistoriskt värdefull byggnad som inte får rivas. Exteriören samt kyrkorummets interiör får inte försvanskas
- q2 Kulturhistoriskt värdefull byggnad som inte får rivas. Exteriören får inte försvanskas
- q3 Terrassmurar får inte rivas samt inte försvanskas. Begränsade ingrepp kan tillåtas om helhetsupplevelsen av mur och huvudbyggnad kvarstår. Om nyuppförande krävs, p g a skada eller liknande, skall terrassmurarnas arkitektoniska uttryck, murningsteknik och stenbehandling behållas.

Varsamhetsbestämmelser

- k1 Vid utvägigt underhåll skall åtgärder beträffande utseende, material, färgsättning och kvalitet väljas i överensstämmelse med originalutförande eller i ett utförande som är typiskt för byggnadens tillkomsttid. Denna bestämmelse gäller även för kyrkorummets interiör inom Danvikshem.

STÖRNINGSSKYDD

- m1 Byggnaderna ska utformas så att trafikbullernivån inomhus i boningsrum ej överstiger 30 dB(A) ekvivalent och 45 dB(A) maximal ljudnivå och den lågfrekventa ljudnivån från färje- och busstrafik inomhus i boningsrum ej överstiger 60 dB(C) maximal ljudnivå.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft

Utökad lovplikt

Inom område betecknat med n krävs marklov för fällning av träd med en stamdiаметer av 0,15 meter och större mått 1,3 meter ovan mark
 För byggnader betecknade med q krävs bygglov för omfångning av fasad, byte eller ändring av takmaterial, dörrar, fönster och andra fasaddetaljer. För underhåll och ändring av kyrkorummets interiör inom Danvikshem krävs bygglov. För byggnader betecknade med e2 krävs bygglov för omfångning av fasad.

ILLUSTRATIONER

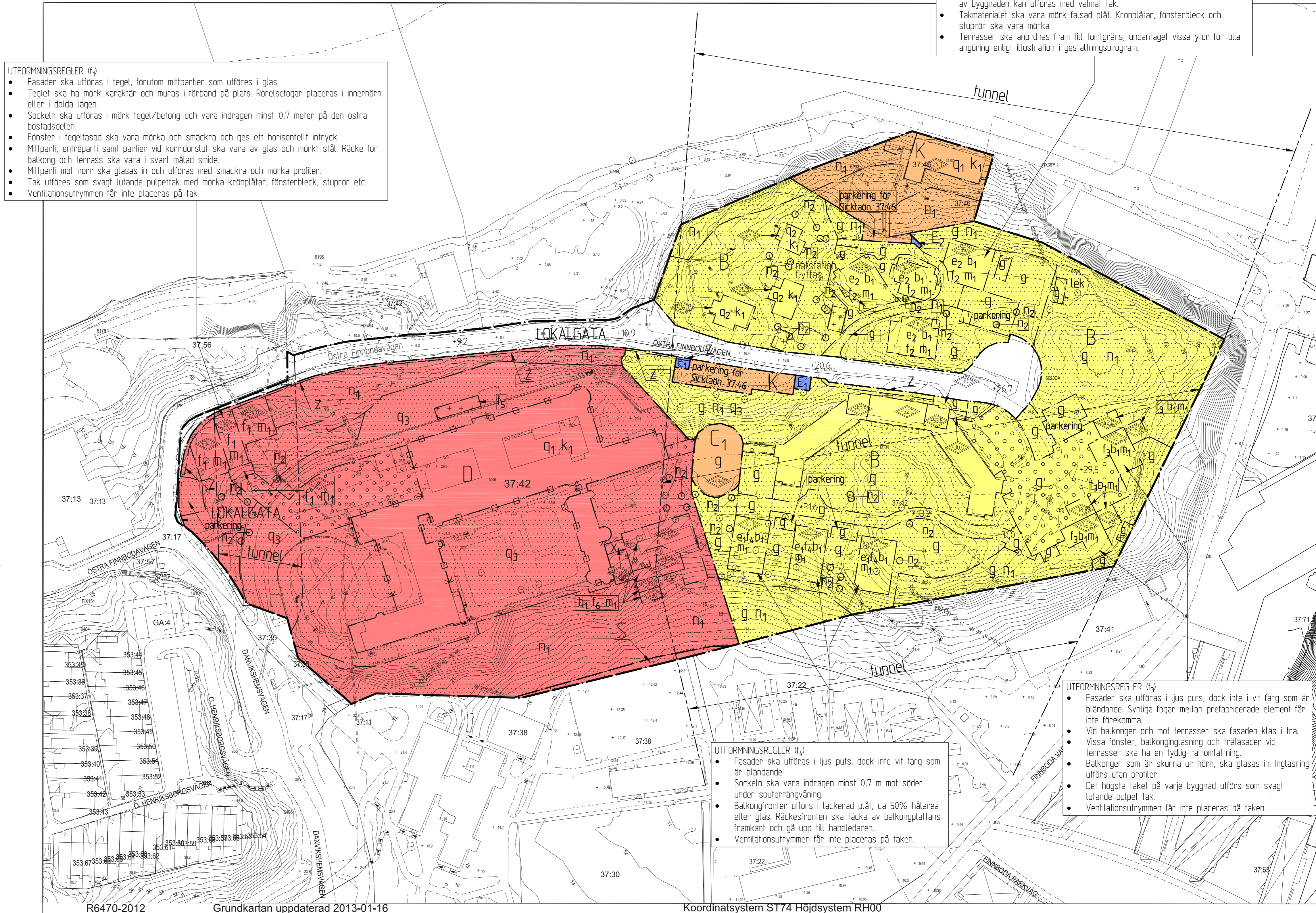
Illustrationslinje

UTFORMNINGSGREGLER (f2)

- Fasader ska utföras i tegel, förutom mittpartier som utföres i glas.
- Teglet ska ha mörk karaktär och muras i förband på plats. Rörsefogar placeras i innerhörn eller i dolda lägen.
- Sockeln ska utföras i mörkt tegel/betong och vara indragen minst 0,7 meter på den östra bostadsdelen.
- Fönster i tegelfasad ska vara mörka och smäckra och ges ett horisontellt intryck.
- Mittparti, entréparti samt partier vid korridorlut ska vara av glas och mörkt stål. Räck för balkong och terrass ska vara i svart målad smide.
- Mittparti mot norr ska glasas in och utföras med smäckra och mörka profiler.
- Tak utföres som svagt lutande pulpettak med mörka kronplåtar, fönsterbleck, stuprör etc.
- Ventilationsutrymmen får inte placeras på tak.

UTFORMNINGSGREGLER (f2)

- Parvillornas husform och volym ska anknyta till de äldre villorna.
- Fasader ska vara av träpanel i en samordnad färgskala, dock får inte vit eller svart träpanel användas.
- Tak ska utformas som sadeltak med minsta takvinkel 22 grader. Mindre delar av byggnaden kan utföras med valmat tak.
- Takmaterialet ska vara mörk falsad plåt. Kronplåtar, fönsterbleck och stuprör ska vara mörka.
- Terrasser ska anordnas fram till tomgräns, undantaget vissa ytor för bl.a. angöring enligt illustration i gestaltungsprogram.



UTFORMNINGSGREGLER (f2)

- Fasader ska utföras i ljus puts, dock inte i vit färg som är bländande.
- Sockeln ska vara indragen minst 0,7 m mot söder under souterängväning.
- Balkongfronter utföres i lackerad plåt, ca 50% hållarea eller glas. Räckesfronten ska täcka av balkongplattans framkant och gå upp till handledaren.
- Ventilationsutrymmen får inte placeras på taken.

UTFORMNINGSGREGLER (f2)

- Fasader ska utföras i ljus puts, dock inte i vit färg som är bländande. Synliga fogar mellan prefabricerade element får inte förekomma.
- Vid balkonger och mot terrasser ska fasaden kläs i trä.
- Vissa fönster, balkongglasning och träfasader vid terrasser ska ha en tydlig ramonfärgning.
- Balkonger som är skurna ur hörn, ska glasas in. Inglasning utföres utan profiler.
- Det högsta taket på varje byggnad utföres som svagt lutande pulpet tak.
- Ventilationsutrymmen får inte placeras på taken.

R6470-2012

Grundkartan uppdaterad 2013-01-16

Koordinatsystem ST74 Höjdsystem RH00

Detaljplan för Sicklaön 37:42 m.fl.
DANVIKSHEM Del 1 av 2
 Nacka kommun

Planenheten november 2012, rev januari 2013,
 justerad maj 2013 enligt APBL (1987:10)

ANTAGANDEHANDLING

Andreas Tolschng planchef

Angela Jonasson planarkitekt

Till planen hör:
 Planbeskrivning
 Genomförandebeskrivning
 Miljöredovisning
 Fastighetsförteckning
 Gestaltungsprogram

KFKS 1996/82 214
 Projekt nr 9107

Tillstyrkt av MSN
 Antagen av KF
 Laga kraft



Skala 1:1000

0 10 20 30 40 50 100m

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- Egenskapsgräns
- Gräns för tunnelområde

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- tunnel Marken ska vara tillgänglig för teknisk försörjning i tunnel inom planområdet
- Lägsta tillåtna schaktidjup i meter relaterat till nollplanet för schaktning, sprängning, borrning eller andra ingrepp



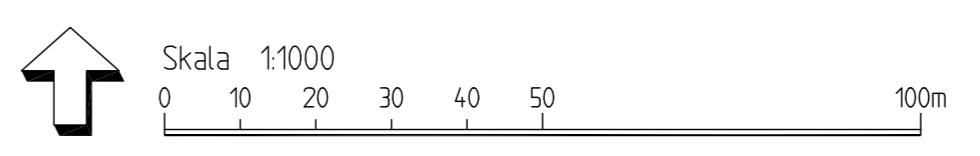
R6470-2012 Grundkartan uppdaterad 2013-01-16 Koordinatsystem ST74 Höjdsystem RH00

Detaljplan för Sicklaön 37:42 m.fl.
DANVIKSHEM Del 2 av 2
 Nacka kommun
 Planenheten november 2012, rev januari 2013,
 justerad maj 2013 enligt APBL (1987:10)

ANTAGANDEHANDLING
 Andreas Totschnig planchef
 Angela Jonasson planarkitekt

Till planen hör:
 Planbeskrivning
 Genomförandebeskrivning
 Miljöredovisning
 Fastighetsförteckning
 Gestaltungsprogram

KFKS 1996/82 214
 Projektnr 9107



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i november 2012, rev. januari 2013, justerad i maj 2013 enligt ÄPBL (1987:10)

HANDLINGAR

Detaljplaneförslaget omfattar:

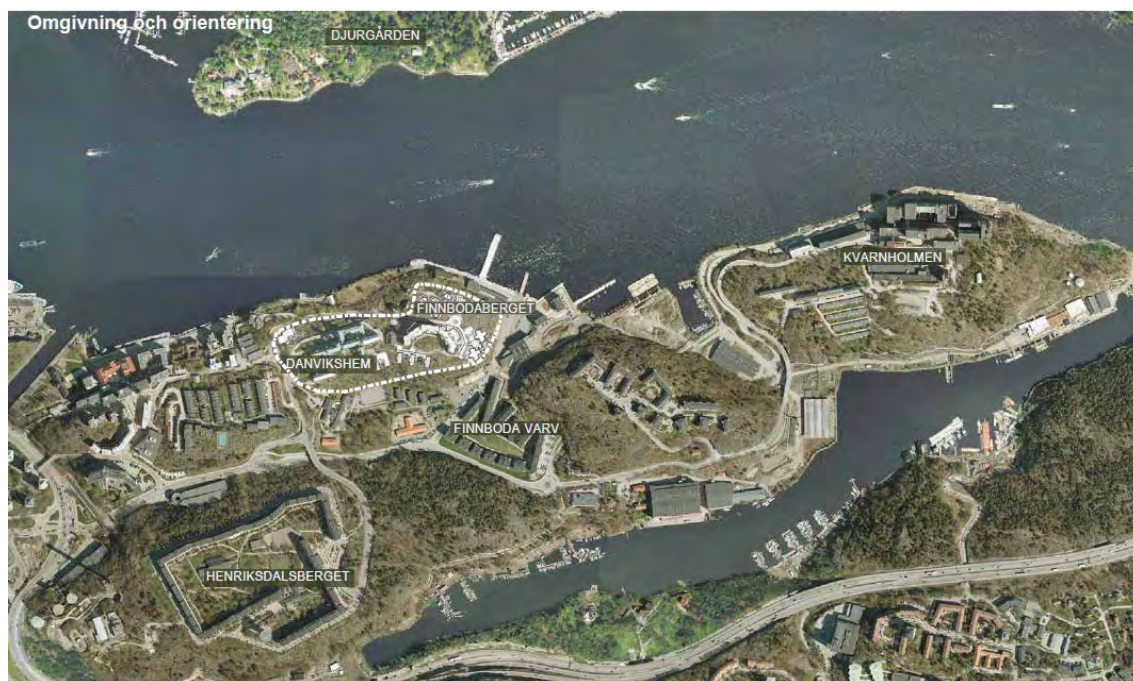
- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljöredovisning
- Fastighetsförteckning
- Gestaltningprogram

PLAN- OCH BYGGLAGSTIFTNING

Den 2 maj 2011 infördes en ny plan- och bygglag PBL (2010:900). Enligt övergångsbestämmelserna i den nya lagen skall bestämmelserna i den tidigare plan- och bygglagen ÄPBL (1987:10) tillämpas för planärenden som påbörjats före den nya lagens införande. Denna detaljplan påbörjades tidigare varför ÄPBL tillämpas.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att upprätthålla ett skydd för kulturhistorisk värdefull bebyggelse och kulturmiljö samt tillåta en utbyggnad av nya bostäder i anslutning till befintliga. På grund av att området ligger inom riksintresse för kulturmiljövården är kraven högt ställda på ny bebyggelse när det gäller gestaltning och anpassning till landskapsbilden. Vidare är syftet att skapa en trygg och säker boendemiljö med hänsyn till målgruppen äldre.



När planen är genomförd har området kompletterats med ca 100 nya lägenheter i bostäder för åldersgruppen 55+, 8 lägenheter i parvillor och 30 nya platser i gruppboende. Dessutom finns en framtida utbyggnadsreserv om ytterligare 30 nya platser i gruppboende. Östra Finnbodavägen har rustats upp och byggts ut med kommunalt VA och gångbana. Befintligt parkeringsgarage under mark har byggts ut och ytor för kommunikation och rekreation har utvecklats och förbättrats. Värdefull kulturmiljö, naturmark och landskapsbild har skyddats och bevarats. Fastigheten Sicklaön 37:46 bekräftas även i fortsättningen få användas för kontors- och konferensverksamhet.

Detaljplanekartan utgörs av två delar. Del 1 redovisar markanvändning för bebyggelseområdet uppe på berget och naturen utmed sluttningarna. Del 2 redovisar lägsta schaktdjup för byggnation med hänsyn till befintlig dagvatten- och avloppstunnel samt framtida tunnelreservat för Österleden.

PLANDATA

Läge

Planområdet är beläget på Västra Sicklaön och omfattar Danvikshem och dess närområde. Området sträcker sig från Henriksborgs radhusbebyggelse och Gomanhuset i väster till Finnbodas nya bostadsområde i öster. I norr avgränsas området av kajen och i söder gränsar området mot Vilans skola och ett område med bostäder med tidsbegränsat bygglov.

Areal

Planområdet uppgår till en areal om ca 7,6 hektar.

Markägoförhållanden

Huvudfastigheten Sicklaön 37:42 ägs tillsammans av Stiftelsen Danvikens Hospital, HSB Bostad AB och HSB Stockholm Ekonomisk förening. Sicklaön 37:46 ägs av Kenora KB. Sicklaön 37:17 som utgörs av vägmark ägs av Nacka kommun. Dessutom ingår två små markområden inom planområdet, del av Sicklaön 37:22 som ägs av Stiftelsen Danviks Hospital och del av Sicklaön 37:41 som ägs av Finnboda Industrilokaler H/B.

GÄLLANDE PLANER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Detaljplan

För stora delar av planområdet gäller detaljplan Dp 6, fastställd 1988. Dp 6 innehåller kulturresevat (Danvikshem och tjänstemannavillor), bostäder (seniorbostäder) och naturmark. Kontorsfastigheten Sicklaön 37:46 och de östligaste delarna av Sicklaön 37:42 saknar detaljplan.

Översiktsplaner

Fram till i juni 2012 har Nacka Översiktsplan 2002 och fördjupad översiktplan för Sickla 1998 legat till grund för detaljplaneringen av Danvikshem, dvs. både program- och samrådsskede. Att en ny översiktsplan antogs av kommunfullmäktige i juni 2012, har inte förändrat planarbetets inriktning.

I den kommuntäckande översiktsplanen från 2002 hade området runt Danvikshem markanvändningen (IÖ) institution, övrig. I den fördjupade översiktsplanen från 1998 preciserades markanvändningen för två olika delområden. Dels område NR, (Naturområde, Riksintresse) för planområdets östligaste del samt branter, sluttningar och naturmark runt omkring bebyggelsen. Dels område 06.BVQR, (Område för Bostäder, Vård, område med Kulturvärde, Riksintresse) för hela det centrala området där marken är bebyggd och ianspråktagen. Enligt den fördjupade översiktsplanen skulle pågående markanvändning för bostäder, seniorbostäder och sjukhem behållas. Ny bebyggelse föreslogs kunna prövas öster och söder om seniorbostäderna.

I den nya översiktsplanen från 2012 ingår planområdet i ett större område för Västra Sicklaön, där markanvändningen anges som ”tät stadsbebyggelse”. Planförslaget överensstämmer både med de äldre översiktplanerna och den nya översiktsplanen.

Program för planområdet

Program för Danvikshem godkändes av Kommunstyrelsen 2004-05-03. Programmet ligger till grund för planläggningen tillsammans med ”Kompletterande riktlinjer för detaljplan för

Danvikshem”. Enligt de kompletterande riktlinjerna ska gestaltningen av ny bebyggelse vara utgångspunkt för exploateringsgraden.

Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet ingår som en del i ett större område som är av riksintresse för kulturmiljövården. Ett uttryck för riksintresset är:

”Skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum, de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida. Bebyggelse som visar hur områdena närmast Stockholm från 1500-talet tagits i anspråk för sociala inrättningar och industriella anläggningar och från tiden kring sekelskiftet 1900 exploaterats för stora villor för permanentboende, Danvikens hospital och Danvikshem. Lämningar efter tidiga industrianläggningar utanför Danvikstull och 1800-talets storskaliga industrier vid bl.a. Augustendal, Finnboda och Kvarnholmen med sammanhörande hamnanläggningar, bostäder och annan bebyggelse.”

Riksintresse för kust och skärgård

Planområdet omfattas av ett riksintresse för kust och skärgård som sträcker sig från Stockholms inlopp ut i skärgården. Syftet med riksintresset är att beakta turismen och friluftslivets intressen.

Riksintresse för farled

Planområdet omfattas av riksintresse för farled. Farleden för sjöfart till Stockholm ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av denna.

Riksintresse för kommunikation/Österleden

Österleden utgör riksintresse för kommunikation och är tänkt att förbinda Södra och Norra Länken. I Nacka översiktsplan finns ett reservat för Österleden inom Danvikshem, dock inga antagna detaljplaner. Det innebär att området kan komma att beröras av en ny vägtrafikunnel alternativt även kollektivtrafikunnel genom berget i framtiden.

Enligt Trafikverket kan störningar under byggtiden av en eventuell trafikled pågå under många år och är framför allt av tre slag; störningar från framdrivning av tunnel genom berget, störningar från arbete med anläggande av sänktunnlar vid strandkanten och transporter till och från området. Under 2012 påbörjade Trafikverket en åtgärdsvalstudie för att först säkerställa val av trafikslag. Trafikverkets mycket preliminära bedömning är att ett byggande av en Östlig förbindelse kan påbörjas tidigast 2020.

Nationalstadsparken

Norr om Stockholms inlopp ligger Djurgården, som ingår i Nationalstadsparken, vilken utgör ett riksintresse enligt Miljöbalken. Inom Nationalstadsparken får inte tillkommande anläggningar eller åtgärder skada det historiska landskapets natur- och kulturvården.

Strandskydd

Strandskydd gäller generellt 100 meter upp på land från stranden. Sicklaön 37:46 och den östra delen av Sicklaön 37:42 omfattas av strandskydd. För de delar av planområdet som tidigare planlagts har strandskyddet upphävts. Eftersom strandskyddet har upphävts i samband med att en ny detaljplan togs fram (Dp6) sker enligt reglerna om strandskydd ingen omprövning av strandskyddet vid ny planläggning. Strandskyddet förblir upphävt.

Kulturmiljöprogram

I kommunens kulturmiljöprogram från 2011 beskrivs planområdet som en del av riksintresset för kulturmiljövården som ingår i farledsmiljön utmed den norra kuststräckan. Förhållningssättet i programmet är att möjligheten att avläsa områdets historiska utveckling ska bevaras. Ny bebyggelse ska inordnas i områdets övergripande struktur och karaktärsskapande bebyggelse utformas och placeras så att den bildar en tydlig årsring.

Kvalitetsprogram för Nackas norra kust

Kommunfullmäktige antog Kvalitetsprogram för Nackas norra kust 1999. Syftet med programmet var att formulera övergripande riktlinjer för att tillgodose riksintresset för kulturmiljövården som helhet samt rekommendationer för bevarande och utveckling inom delområden.

Enligt de övergripande riktlinjerna har bevarandet av grönområden och orörda bergsbranter en särskild stor betydelse för planområdet. Planområdet innehåller grönområdet ”Gröna foten” samt en krans av naturmark/bergsbranter mellan den övre och den lägre nivån. Ett bevarande av dessa områden är särskilt viktigt för landskapsbilden i stort eftersom Västra Sicklaön utmed kusten har tagits i anspråk för bebyggelse. Ny bebyggelse ska företrädesvis förläggas på redan tidigare ianspråktagen mark. Den nya bebyggelsen och infrastruktur ska ges en måttfull, mänsklig skala och omsorgsfull detaljutformning.

Bland rekommendationerna för delområden är det väsentligt att beakta sjukhemmets speciella ställning. Enligt rekommendationen ska Danvikshems dominans i landskapet bevaras varför ingen ytterligare bebyggelse på krönet mot sjöfronten ska tillåtas.

Danvikslösen

Ett omfattande projekt, benämnt Danvikslösen, har diskuterats gemensamt mellan Stockholms stad och Nacka kommun sedan flera år tillbaka. Syftet med projektet är en utbyggnad av infrastruktur och bebyggelse kring Henriksdals trafikplats.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Områdets bebyggelse och användning

Området kring Danvikshem har tidigare varit bebyggt, bland annat för arbetare vid Finnboda varv. Av den bebyggelsen återstår idag endast tre tjänstemannavillor vilka används som bostäder idag.

Området domineras idag av Danvikshems sjukhem, en tegelbyggnad i nationalromantisk stil uppförd 1915 och tillbyggd 1935. Inom Danvikshem finns idag totalt ca 200 sjukhemsplatser, uppdelade på korttidsboenden, gruppboenden och mer vårdkrävande platser. Inom byggnaden, i markplan i anslutning till borggården, finns ett kyrkorum som byggdes i samband med sjukhemmets uppförande. Kyrkorummet har behållit sin tidstypiska utformning och har ett stort kulturhistoriskt och socialt värde, då den används för flera olika ändamål.

Norr om huvudbyggnaden har ett förråd för oljeförvaring uppförts under modern tid.

I slutet av 1980-talet byggdes seniorbostäderna öster om Danvikshem. Bostäderna inryms i ett bågformat flerbostadshus i åtta våningar med totalt ca 120 lägenheter. HSB upplåter idag seniorbostäderna med hyresrätt. I samband med seniorbostädernas tillkomst byggdes även ett klubbhus mellan Danvikshem och seniorbostäderna. Klubbhuset används för bad, motion och andra aktiviteter.

I områdets norra del, på en lägre plåtå i anslutning till kajen, ligger en kontorsbyggnad i tre våningar med sluttningsvåning från 1920-30 talet vilken ursprungligen tillhört Finnboda varvs verksamhet. Företaget SLG International (Skandinaviska Ledningsgruppen) har idag kontor och utbildningslokaler här. Kontoret innehåller dessutom en vaktmästarbostad.

Tillgängligheten till sjukhemmet och bostäderna inom de centrala delarna av området är relativt god, medan tillgängligheten till den lägre plåtån och omgivande delområden, t.ex. Finnboda är sämre, på grund av de stora höjdskillnaderna.

Kulturmiljö och landskapsbild

Landskapsbilden har spelat en stor roll vid bedömningen av riksintresset för kulturmiljön. Den branta förkastningsbranten utmed vattnet, genombruten av många sprickdalar mot söder, skapar ett dramatiskt landskap som förstärks av de storslagna byggnader, främst för industri och vård, som uppförts på bergen och utmed vattnet. Berget, vattnet och den karaktärsfulla skärgårdsvegetationen utgör tillsammans med den äldre karaktäristiska bebyggelsen de grundläggande landskapselementen.

Ett mycket stort kulturhistoriskt värde har den slottlika tegelbyggnaden Danvikshem med sina omgivande murar och parklandskap samt de tre tjänstemannavillorna med sin närmiljö.

I gällande detaljplan har dessa områden haft användningen Q, Kulturresevat, i kombination med B, Bostäder. Stora Q användes tidigare för att markera ett mycket högt kulturvärde där användningen måste anpassas helt till detta värde. I kombination med B ger detta inte tillräcklig tydliga regler om vilken användning som ska vara över- respektive underordnad. Det ger inte heller tillräckliga anvisningar när förändringar av användningen föreslås.

Mark och vegetation

Planområdet är beläget på en hög bergsplåt med branta sluttningar och stup på dess sidor. Områdets högsta punkt är belägen 35 meter över havet. Berget består av gnejs och granit, i sluttningarna överlagrad med ett moräntäcke. Förhöjda halter av radon kan förekomma t.ex. ovanpå sprängstensfyllningar.

Enligt berggeologiskt utlåtande (Ramböll, juni 2011) har berggrunden låg frekvens av sprickor. Inga uppspruckna zoner kunde noteras, dock kan sprickzoner uppträda parallellt med strandlinjen då denna utgör en brant mot en deformationszon belägen i Saltsjön.

I sluttningarna är vegetationen på många ställen rik på lövskog och blandskog. Branten mot söder domineras av lövträd. Det ger under vegetationsperioden ett påtagligt lummigt intryck, med tanke på det utsatta läget. Speciellt värdefullt är det sammanhängande naturområdet som ligger norr om sjukhemmet Danvikshem, den så kallade "Gröna foten". Grönskan nedanför Danvikshem ger den dominanta byggnaden dess nödvändiga frizon. Samtidigt utgör "Gröna foten" det ena av två "avbrott" i bebyggelsen längs med strandpromenaden mellan Saltsjöqvarn och Kvarnholmen. Den framtida strandparken utmed vattnet ingår dock inte i planområdet.

Branten mot Finnboda i öster, består till mesta delen av stup, med mycket begränsad vegetation. Den södra branten är förhållandevis frodig med en blandning av främst ek och tall, som här kunnat växa sig stora i det gynnsamma läget. All vegetation är av stort värde, då det är svårt att etablera ny vegetation på dessa platser som har begränsat jorddjup. Uppe på platån finns några värdefulla träd (ekar).

Området är på grund av topografin extra utsatt för vind. Enligt en vindstudie (SMHI 2005-09-20) fås betydande förstärkning av vinden (i jämförelse med hur det blåser på Saltsjön) för samtliga studerade vindriktningar. Förstärkningen orsakas dels av topografin och dels av byggnaderna. Speciellt blåsigt är det kring klubbhuset vilket orsakas av det närliggande sjukhemmet och den bågformade byggnaden, som styr in vinden emellan sig.

Service

Området innehåller ingen kommersiell eller social service förutom den som finns inom Danvikshems sjukhem. Inom sjukhemmet finns centralkök, tandläkare, läkarmottagning, präst, kyrka, kurator, bankservice, hår och fotvård, bibliotek, café och närbutik.

Närmaste skola är Vilans skola sydväst om Danvikshem (endast en smal remsa av skolområdet ligger inom planområdet). Närbutik finns på Henriksdalsberget. Förskola och restaurang finns i angränsande Finnbodaområdet.

Lek och rekreation

Ordnade platser för lek saknas i området. Dock leker en del barn från Vilans skola i slänten mellan Danvikshem och skolan.

Ytor för närrökreation finns i anslutning till sjukhemmet och bostäderna i form av sittplatser och park/trädgårdsanläggningar. Södervända gårdar ger sol och skydd för vind. En gemensam rekreationsyta utgör delar av platån framför seniorbostäderna. Här spelas boule och de boende kan träffas för olika aktiviteter i anslutning till en paviljong och utsiktsplats.

De boende använder även den närmaste omgivningen för promenader. För längre promenader kan de stora höjdskillnaderna utgöra ett hinder. På vissa ställen behöver gångförbindelserna rustas upp. Norr om planområdet är en strandpromenad utbyggd.

Gator och trafik

Planområdet angörs med fordonstrafik från två håll. Till sjukhemmet sker angöring direkt från Danvikshemsvägen via Kvarnholmsvägen. Fordonstrafik till områdets östra delar, till seniorbostäderna och tjänstemannavillorna, sker från Östra Finnbodavägen via Danvikshemsvägen. Östra Finnbodavägen ligger inom planområdet och är en allmän lokalgata som avslutas med en vändslinga. Belagd vägbredd varierar mellan 5 och 6 meter och gatan saknar gångbana. Från korsningen med Danvikshemsvägen, längst i väster, inleds Östra Finnbodavägen med en snäv kurva (horisontalradie ca 10 meter). Gatan har två branta backar med en största lutning på 10-12 %.

SL's busslinje 469 som trafikerar sträckan Nacka sjukhus – Finnberget via Nacka Forum har en busshållplats i anslutning till vändslingan på Östra Finnbodavägen. Intill korsningen Danvikshemsvägen/Östra Finnbodavägen finns hållplatser som trafikeras av busslinje 53 (Roslagstull – Henriksdalsberget) och 469 (Nacka sjukhus – Finnberget).

Angränsande planområdet Finnboda Hamn trafikeras med pendelbåtstrafik, den så kallade Sjövägen. Sjövägen trafikerar Nacka-Lidingö-Nybroplan.

Parkering

I områdets västra del finns personal- och besöksparkering i anslutning till sjukhemmet, totalt 58 bilplatser. I områdets östra del finns ett parkeringsgarage med 21 platser intill seniorbostadshuset samt 52 platser i form av markparkering. 2006 tillkom även 10 parkeringsplatser ovanpå befintligt garage. De tre tjänstemannavillorna har markparkering i anslutning till villorna. Kontorsfastigheten Sicklaön 37:46 har en tillfällig parkering inom fastigheten Sicklaön 37:42. Parkeringen som rymmer ca 30 bilplatser upphör dock att gälla i samband med att en ny detaljplan tas fram. Det är på

grund av det stora behovet av besöksparkering och topografin som parkering inte rymms inom kontorsfastigheten.

Vatten- och spillvatten

Anslutningspunkt till det kommunala dricksvattennätet finns i områdets västra del, vid infarten till Danvikshem. Från anslutningspunkten leder en privat ledning vattnet vidare till Danvikshems sjukhem. Via klubbhuset går vattenledningen vidare till seniorbostäderna. Tjänstemannavillorna är anslutna till seniorbostädernas vattenförsörjning med en mindre ledning. Brandposter finns i anslutning till sjukhemmet och seniorbostäderna. Kontorshuset har sin vattenförsörjning från Finnbodaområdet.

Anslutningspunkt till det kommunala spillvattennätet finns också i områdets västra del, intill infarten till Danvikshem. Från seniorbostäderna leds spillvattnet på den södra sidan av Östra Finnbodavägen till en pumpstation, P1. Från pumpstationen leds en tryckledning upp till en anslutningsbrunn direkt väster om klubbhuset. Huvudledningen för spillvatten leder från klubbhuset via Danvikshems tekniska kontor vidare till kommunens anslutningspunkt. De tre tjänstemannavillorna avvattnas med en spillvattenledning som leds via en mindre pumpstation, P2, vidare till pumpstation P1. Kontorshuset har sin avloppsförsörjning ordnad via Finnbodaområdet.

Dagvatten

Danvikshems sjukhem har ett eget ledningsnät för dagvatten. Ledningsnätet mynnar i en dagvattenledning i höjd med tvätteriet. Dagvattenledningen korsar sedan Östra Finnbodavägen och leder till recipienten Saltsjön. Ledningens skick är inte känt. Den norra delen av seniorbostäderna och en liten del av den asfalterade vägytan avvattnas genom en dagvattenledning som löper parallellt med Östra Finnbodavägen vid den södra väggkanten. Den mynnar i ovan nämnda dagvattenledning som leder ut i recipienten. Östra Finnbodavägen och de asfalterade vägytorna i övrigt avvattnas i stort sett över ett befintligt dike på den södra sidan om vägen. Dagvattnet från diket leds ner till Saltsjön.

Takvattnet från den södra sidan av seniorbostäderna leds till stenkistor i mark. Dagvatten från övriga hårdgjorda ytor, mindre asfalterade ytor, grusplaner och gångvägsytor avvattnas efter hur den lokala topografin ser ut och infiltreras i den omedelbart omgivande naturliga ytan.

Värme

Huvuddelen av området försörjs idag med fjärrvärme från Fortum.

El, tele

Befintlig transformator vid Östra Finnbodavägen finns öster om tjänstemannavillorna, men kommer att flyttas. Befintlig transformator finns även strax utanför området vid korsningen Östra Finnbodavägen/Danvikshemsvägen. Transformatorns effekt är belastad till ca 50 %. Exploatören bör uppmärksamma att det finns ett internt ledningsnät för el inom och i anslutning till Danvikshem. De finns bl.a. elledningar som

förbinder sjukhemmet Danvikhem med det gamla ”snickeriet” vid stranden. Ledningarna korsar platsen för ett vårdboende vid Övre Varis och Östa Finnbodavägen, vilket måste beaktas vid byggande.

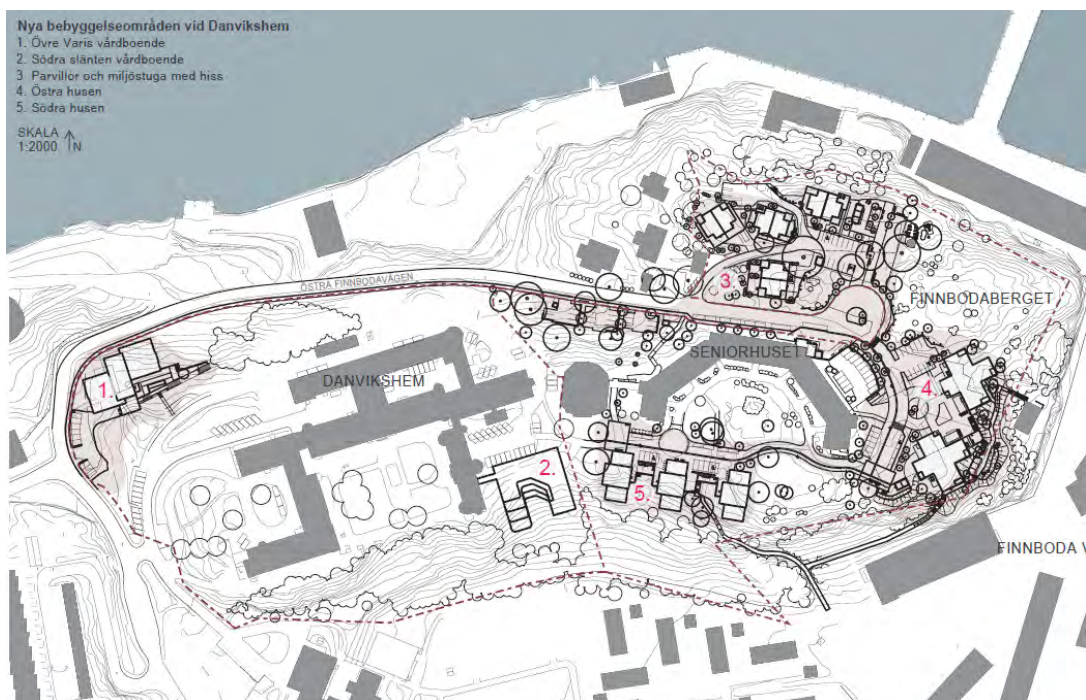
I det befintliga sjukhemmet finns det ett telestativ (fördelningsplats) med ca 50 lediga par. Kapaciteten är dock inte tillräcklig för den nya bebyggelsen på Finnbodaberget. Ledningar för tele/data för Övre Varis kan anslutas till ett kopplingskåp i korsningen Östra Finnbodavägen/Danvikshemsvägen.

Avfall

Sjukhemmet Danvikshem sorterar sina sopor i hushållsavfall, matfett, papper, metall- och plastförpackningar, el- och riskavfall, grovsopor och byggavfall. All sophantering från Danvikshem går i princip ut utanför byggnaden längst till väster i den del av Danvikshem som ligger närmast vattnet.

Seniorbostäderna har källsortering och är utrustade med sopsug för hushållssopor. Kontorshuset har sin sophantering från Finnbodaområdet.

PLANFÖRSLAGET



Stadsbild

Planområdet ska innehålla både mark för allmänt ändamål, s.k. allmän platsmark, och mark för enskilt ändamål, s.k. kvartersmark. Huvuddelen av planområdet ska dock utgöras av kvartersmark. Det är bara Östra Finnbodavägen som kommer utgöra allmän platsmark.

Östra Finnbodavägen ska rustas upp och förbättras och byggas ut med en ny gångbana. Befintlig bussväändplan förflyttas ca 20 meter mot nordöst.

Inom kvartersmark, nordväst om sjukhemmet Danvikshem, byggs ett gruppboende vid **Övre Varis** med ca 30 vårdplatser. En framtida utbyggnadsreserv om ytterligare ca 30 vårdplatser placeras i anslutning till Danvikshems sydöstra flygel i den **Södra slänten**. På platån uppe på Finnbodaberget byggs fyra stycken **parvillor** med 8 lägenheter norr om seniorbostadshuset, ca 40 nya lägenheter i de **Östra husen** och ca 60 nya lägenheter i de **Södra husen**. De Östra husen och Södra husen utgör flerbostadshus för åldergruppen 55+. Vidare tillkommer en ny byggnad intill seniorhuset med källsortering och hiss i anslutning till busshållplatsen.

Det befintliga sjukhemmet Danvikshem bekräftas som ett vårdboende. Befintliga tre tjänstemannavillor bekräftas som bostäder och befintligt kontorshus som kontor och konferenslokal.

Kulturmiljö och landskapsbild

Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen - tegelbyggnaden, de tre tjänstemannavillorna och kontorshuset samt omgivande park-/naturlandskap ska bevaras som en värdefull kulturhistorisk helhetsmiljö. I syfte att slå vakt om dessa värden har en generell bestämmelse angivits på plankartan. Den generella bestämmelsen innebär att hela kulturmiljön och landskapbildens med alla ingående elementen - förkastningsbranter, vegetation, byggnader, murar, parker, och andra anordningar inte får förvanskas när ny bebyggelse tillkommer.

Mark och vegetation

Mark och vegetation längs sluttningarna mellan den övre och lägre nivån ska bevaras då den är mycket värdefull för landskapsbildens. Sådana områden skyddas genom en n1-bestämmelse på plankartan. Det innebär att träd inte får tas ner inom dessa områden, undantaget riskträd om överenskommelse om återplantering sker. Vidare att värdefulla berghällar ska bevaras, dvs. att t.ex. sprängning inte får ske. Likaså är strävan att marken inte privatiseras med anläggningar utan att vegetationen, berget och förkastningsbranten ska vara framträdande.

Befintlig vegetation och befintliga träd uppe på Finnbodaberget ska också bevaras i möjligaste mån när ny bebyggelse tillkommer, gärna tätt intill de föreslagna husens fasader och mellan gårdar där det är möjligt. Särskilt värdefulla träd (ofta stora ekar) har markerats med en n2-bestämmelse som ger ett bevarandeskydd och krav på återplantering om skador skulle ske. För att säkra att värdefulla träd inte kommer att skadas under utbyggnadstiden kommer särskilda krav på skydd även ställas i exploateringsavtal. Under utbyggnadstiden

ska värdefulla träd plankas in och efter utbyggnaden ska träden beskäras av arborist. Träden kommer även beläggas med vite.

När det gäller den mycket stora eken mitt på platån, som är mycket värdefull, säkras ett skyddsavstånd mellan eken och den södra parvillan genom att tomten nordöstra hörn har prickmarkerats och fått en n1-bestämmelse, dvs. inom denna del av tomten får inga anläggningsarbeten eller bebyggelse tillkomma utan marken ska bevaras. Det innebär att det blir ett skyddsavstånd om minst 7 meter mellan eken och en låg mur runt parvillan som behövs för att man ska kunna gå runt huset. Avståndet mellan eken och hushörn blir ca 9,5 meter.

För samtliga områden och träd markerade med n råder utökad lovplikt för trädfällning. Det innebär att marklov för trädfällning ska sökas för alla träd med en stamdiameter av 0,15 meter och större mätt 1,3 meter ovan mark. I gestaltungsprogrammet redovisas vilka träd som kommer fällas respektive bevaras med anledning av utbyggnaden. Hur befintlig vegetation och träd föreslås kompletteras med en mängd nya arter av träd och buskar inom de olika delområden, redovisas även i gestaltungsprogrammet.

I en ring kring tegelbyggnaden Danvikshem finns anordnade parker och terrasser avgränsade av murar i flera nivåer, mycket värdefulla för helhetsupplevelsen av den nationalromantiska byggnaden. Terrassmurarna ska bevaras och vid eventuellt underhåll eller skada ska terrassmurarnas arkitektoniska uttryck, murningsteknik och stenbehandling behållas.

På grund av de förstärkningar av vinden som uppkommer kring klubbhuset och de planerade byggnaderna direkt söder eller sydost om klubbhuset föreslås vindskyddande åtgärder. Befintlig vegetation bör bevaras och eventuellt kompletteras norr om klubbhuset. Söder om den nya bebyggelsen, i slutningen, är det viktigt att bevara befintlig vegetation. En läplantering i slutningen ger dock troligen liten effekt längre upp. Andra lösningar till skydd mot vinden bör därför även prövas i syfte att minska vindhastigheterna mellan flerbostadshusen söder om klubbhuset.

För att undvika olyckor ska skyddsstängsel sättas upp i anslutning till branta stup.

Eventuell radonförekomst bör undersökas och åtgärder vidtas om det behövs.

Befintlig bebyggelse

Stiftelsen Danviks Hospital (sjukhemmet och tre tjänstemannavillor)

Sjukhemmet Danvikshem bekräftas som en byggnad främst för vård medan de tre tjänstemannavillorna behåller användningen bostäder. Byggnaderna som är kulturhistoriskt värdefulla har en q-bestämmelse. Bestämmelsen innebär att byggnaderna inte får rivras eller förvanskas samt att byggnadernas exteriörer ska bevaras. Vidare ska åtgärder vid underhåll väljas i överensstämmelse med originalutförande. För byggnader med beteckningen q råder dessutom utökad bygglov för omfärgning av fasad, byte eller ändring av dörrar, fönster och andra fasaddetaljer.

Inom sjukhemmet Danvikshem får kyrkorummets interiör inte förvanskas. Utökat bygglov krävs för underhåll och reovering av kyrkorummets interiör.

Kontorsfastigheten (Sicklaön 37:46)

Fastigheten Sicklaön 37:46 bekräftas även i fortsättningen få användas som kontor och konferenslokal. Kontorsbyggnaden har en q-bestämmelse vilket innebär att byggnaden inte får rivras samt att byggnadens exteriör inte får förvanskas. Vidare ska åtgärder vid underhåll väljas i överensstämmelse med originalutförande. Utökat bygglov gäller för omfärgning av fasad, byte, ändring av dörrar, fönster eller andra fasaddetaljer.

Kontoret får behålla befintlig vaktmästarbostad samt de personalutrymmen, i form av två rum, som finns i byggnaden idag. Vid bygglovprövning bör förtydligas hur bostaden uppfyller handikappkrav och brandutrymning.

Ny bebyggelse

Övre Varis

Övre Varis bebyggs med ett komplement till sjukhemmet Danvikshems verksamhet. På platsen uppförs ett gruppboende med tre avdelningar disponerade på tre våningar, totalt ca 30 vårdplatser. Från översta planet leder en gångbro mot Danvikshemsvägen vidare mot sjukhemmet. Från entréplanet kan en trädgård i öster nås direkt utanför byggnaden utan nivåskillnader.

Byggnaden placeras i slutningen mot norr och består av tre sammankopplade huskroppar i tre våningar som anpassar sig till terrängen och vägen nedanför. De två bostadsvolymer på sidorna får mörka fasader som är murade i tegel. Mittparti med gemensamma funktioner, entréparti samt korridorslut har fasader i glas och mörk stål. Mittparti mot norr ska glasas in helt men samtidigt fungera som öppningsbar veranda/balkong. Tak utförs som svagt lutande pulpettak. Husens gestaltning redovisas utförligare i text och bild i gestaltungsprogram. Genom planbestämmelse tillås endast angivna utformningsregler enligt gestaltungsprogram. Slutningsvåning utnyttjas för teknik- och personalutrymmen.

Danvikshem har inför utställningen lämnat önskemål om en inomhusförbindelse mellan huvudbyggnaden och Övre Varis. Förbindelsen ska användas för dagliga transporter av mat, förbrukningsartiklar och sopor, men även för att personal och äldre ska kunna transportera sig inomhus mellan byggnaderna. Förbindelsen ska inte ses som en förutsättning för vårdboendet utan som en möjlighet. Transporter kan även ske med bil.

Enligt detaljplanen medges att mark mellan huvudbyggnaden och Övre Varis får byggas under med en förbindelsegång. Förbindelsegången utformas som en kulvert från huvudbyggnadens nordvästra hörn, vidare västerut längs med gatans södra sida för att ansluta Övre Varis i höjd med planerad gångbro. Viktigt är att förbindelsegången ska vara placerad helt och hållet under mark. Det innebär att den inte heller får vara synlig i snittet

mellan Övre Varis entré och bergknallen strax söder därom. Bergknallen ska bevaras och får inte sprängas sönder vid anläggandet av kulverten.

Södra slänten (Reservat för vårdboende)

I den Södra slänten, i anslutning till den sydöstra flygeln av Danvikshem, reserveras en byggrätt för eventuellt framtida behov av vårdboende. Byggrätten utformas som en terrasserad byggnad med en södervänd gård som får användas för ett gruppboende med tre-fyra avdelningar disponerade på tre-fyra våningar, totalt ca 30 vårdplatser.

Eftersom det kan dröja innan byggrätten tas i anspråk har byggnadens utformning inte styrts lika noggrant som annan ny bebyggelse i området. Byggnadens utformning ska dock följa intentionerna i gestaltningsprogram. Utformningsbestämmelse finns dock gällande byggnadens fasad, vilken ska utföras i mörkt tegel och med glaspartier. Vidare finns utformningsbestämmelse som innebär att ventilationsutrymmen inte får placeras på tak.

Parvillor

På Finnbodaberget norr om befintligt seniorbostadshus placeras fyra parvillor med 8 lägenheter. Parvillornas placering i terrängen har noggrant anpassats till förutsättningarna på platsen med hänsyn till befintliga berghällar, träd och väg samt till möjligheten att få utblickar. Varje hus utnyttjar sitt unika läge genom anpassning till entréplacering, uteplatser och fönstersättning. För att den omgivande miljön, bl.a. exponerat mot sjöfronten, inte ska "privatiseras" görs tomterna små och anläggs med terrasser fram till tomtgräns där så är möjligt.

Parvillornas husform och volym ska anknyta till de intilliggande äldre villorna. Fasader ska vara av trä och tak utföras som sadeltak, mindre delar får utföras med valmat tak. Tak ska utföras i mörk plåt. Husens gestaltning redovisas utförligare i text och bild i gestaltningsprogram. Genom planbestämmelse tillås endast angivna utformningsregler enligt gestaltningsprogram.

Ny byggnad intill seniorhuset för källsortering och med hiss

Vid busshållplatsen intill seniorhuset förläggs en ny byggnad som ska användas för källsortering för seniorhuset och de fyra parvillorna. Byggnaden innehåller även en trappa och hiss upp till den övre nivån.

Byggnaden ger möjlighet att vänta på bussen inomhus men det finns även ett väderskydd utomhus i anslutning till byggnaden. Inne i byggnaden finns entrédörrar till garaget respektive seniorhuset. Till seniorhuset ska dock endast de som bor i huset ha tillträde.

Byggnaden ska anpassas till befintligt seniorhus och den allmänna platsen med gata och busshållplats. Byggnadsvolymen redovisas i gestaltningsprogrammet.

Östra husen

På östra sidan om seniorbostadshuset, ovan på garaget, på kanten av Finnbodaberget placeras två flerbostadshus med sammanlagt ca 40 lägenheter för åldersgruppen 55+.

Husen är utformade med en korsformad plan där de olika armarna har olika höjd, mellan tre och fem våningar.

Husen underordnar sig seniorbostadshuset i höjd och är anpassat till terrängens bergknallar. Planformen ger de flesta lägenheter utblickar åt tre väderstreck. De översta lägenheterna får stora terrasser och i markplan och vid sluttningsvåning blir det uteplatser på mark.

En gestaltning av hög kvalitet eftersträvas då byggnaderna är tydligt exponerade mot Stockholms inlopp. Synliga fogar mellan prefabricerade element får inte förekomma, inte heller ventilationsutrymmen på taken. Fasader ska utföras i ljus puts, dock inte vit färg som är bländande. Vid balkonger och mot terrasser ska fasaden kläs i trä. Husens gestaltning redovisas utförligare i text och bild i gestaltningsprogram. Genom planbestämmelse tillås endast angivna utformningsregler enligt gestaltningsprogram.

Södra husen

På södra sidan om seniorhuset, sydöst om Danvikshem, uppförs tre långsmala flerbostadshus i sex våningar, med indragen sluttningsvåning. De tre flerfamiljshusen innehåller sammanlagt ca 60 lägenheter för åldersgruppen 55+.

Husen placeras på den övre nivån men i anslutning till den skogsbevuxna branten. De utformas som smala trespännare som står med gavlarna vinkelrätt mot branten för att få utblickar och ljus mellan husen. Flerbostadshusen underordnar sig befintligt seniorhus i höjd. Husens bredd får vara högst 12 meter, undantaget balkonger i mittparti.

Flerbostadshusen ska ha ett strikt format yttre. Fasader ska utföras i ljus puts, dock inte i en vit färg som är bländande. Balkongfronter utförs i lackerad plåt med ca 50 % hålarea eller glas. Räckesfronten ska täcka av balkongplattans framkant. Ventilationsutrymmen får inte placeras på taken. Husens gestaltning redovisas utförligare i text och bild i gestaltningsprogram. Genom planbestämmelse tillås endast angivna utformningsregler enligt gestaltningsprogram.

Genomsiktliga skärmar får användas i anslutning till byggnaden för att skydda mot vind.

Byggnadsteknik

Lägsta schaktdjup vid byggande och anläggande av nya bostäder och nytt garage har angivits på detaljplanekartans del 2. Med lägsta schaktdjup avses att schaktning, sprängning, borrhning m.m. inte får ske på lägre plushöjd än de som angivits på plankartan. Begränsningen rör två delområden. Schaktdjupet är begränsat på Finnbodaberget på grund av det framtida reservatet för trafikunnel (Österleden) genom berget. Schaktdjupet är även begränsat under det nya vårdboendet vid Övre Varis på grund av en befintlig dagvatten- och avloppstunneln från/till Stockholm.

Då flerbostadshusens lägenheter ut mot branterna inte nås med räddningstjänstens stegutrustning vid utrymning över balkong/fönster förses husen med brandsäkert trapphus Tr2, dvs. utförs enligt 5:246, BBR19. Detta innebär bland annat att trapphuset

är brandtekniskt avskilt från hisshallarna och att trapphuset leder direkt ut till det fria i markplanet.

All ny bostadsbebyggelse ska utformas så att trafikbullernivån inomhus i boningsrum ej överstiger 30 dB(A) ekvivalent och 45 dB(A) maximal ljudnivå och den lågfrekventa ljudnivån till följd av färje- eller busstrafiken inomhus i boningsrum ej överstiger 60 dB(C) maximal ljudnivå.

Byggnader som kommer att utsättas för bullernivåer som överstiger riktvärdena för buller från byggarbetsplatser i samband med att trafikunnel ska byggas, ska grundläggas på sådant sätt att riktvärdena ej kommer att överskridas. De uppgifter vi har idag om förväntade bullernivåer vid byggande av ”Österleden” tyder på att den största delen av den nya bebyggelsen på Finnbodaberget berörs av detta.

Ingemansson har utrett trafikbuller (rapport 2005-11-15) och buller under byggtiden med anledning av framdrivning av tunnel för Östlig förbindelse (rapport 2005-09-21, senare uppdaterad 2012-09-12) vilka redovisas mer utförligt i miljöredovisningen. Förutsättningarna på platsen bedöms inte ha förändrats i någon större utsträckning när det gäller trafikbuller inom planområdet.

Service

Någon ny byggrätt för service inom området tillkommer inte. En reglering av ett mindre markområde för skola sker dock längs med planområdets södra gräns. Området bör ingå i skolområdet för att kunna användas som gångstråk istället för att utgöras av kvartersmark för sjukhemmet.

Rekreation och utemiljö

Danvikshems befintliga parker och utemiljö i direkt anslutning till sjukhemmet ska vårdas och bevaras då de har ett stort värde för boende som inte kan ta sig så långa sträckor.

Vid det nya vårdboendet Övre Varis skapas en skyddad trädgård i direkt anslutning till byggnaden. Trädgården kan skönjas genom den glasade huvudentrén och kan upplevas från ett gemensamt uppehållsrum. I entréplanet görs trädgården helt tillgänglig i en nivå med hjälp av stödmurar i slutningen. Gångvägar leder mellan planteringar till flera sittplatser med varierande solförhållanden. Trappor ska rustas/anordnas i anslutning till stigar och upp mot Danvikshemsvägen. Stödmurar ska ges en rustik karaktär och trappor utföras i blockstensgranit.

Utemiljön i anslutning till ny bebyggelse och seniorbostadshuset på Finnbodaberget får flera platser för närrecreation, dels direkt i anslutning till bostaden, dels som gemensamma ytor i närområdet. Utemiljön byggs upp kring ett gångstråk som löper genom hela området. Längs detta stråk skapas ett pärlband av sittplatser, bersåer, boulebänor, odlingsplatser, växthus och utsiktsplatser arrangerade i mer eller mindre dramatiska topografiska lägen. Utemiljön planeras så att det ger möjligheter till utveckling av de aktiviteter och den natur som redan är etablerad i området, som boule, odling och festplatser.

De befintliga gångstigarna och trapporna i anslutning till Finnbodaberget kommer att rustas upp för att förbättra framkomligheten mellan befintliga och nya promenadstråk. Gångförbindelser och trappor till de lägre nivåerna ska även rustas upp för att lättare kunna nå intilliggande rekreationsområden samt strandpromenaden.

Utemiljön ska vid sidan om naturmiljö och odlingar också kännetecknas av blomsterprakt. Dagvatten tas omhand i ett ytligt rännalssystem som löper genom den östra delen av planområdet och bidrar till att skapa karaktär. Det skapas många fina lägen för terrassodlingar, likaså fina lägen för utsiktsplatser.

I anslutning till de nya bostäderna ska stor omsorg läggas på de torg och/eller gårdar som bildas i anslutning till eller mellan husen. Ovanpå parkeringsgaraget, som blir gårdsmiljö och angöring för de östra husen ryms planteringar, cykelparkering och sittplatser med utsikt. Gårdarna mellan de södra husen ska präglas av sparad natur som mjukt övergår i de anlagda, övre delarna av gårdsmiljön där gemensamma uteplatser skapas.

Ett större närrekreationsområde bildas kring berget i öster. Väster om berget ska befintliga bouleanor och festplats befästas som ett gemensamt område för rekreation och olika aktiviteter. Detta närrekreationsområde ska vara gemensamt för alla som bor i den östra delen av området, likaså det kommunikationsstråk som löper genom bostadsbebyggelsen. En annan plats för rekreation utgör klubbhuset med bad, motion m.m. Klubbhuset ska kunna nyttjas gemensamt av alla boende inom hela planområdet.

Tillgänglighet

Utemiljön ska utformas med mycket god tillgänglighet mellan bostäder och närrekreationsytor, parkering, kommunikationsstråk och busshållplats inom området.

Ett gångstråk med godtagbara lutningar ordnas mellan busshållplats och parhus/rekreationsytor samt mellan busshållplats och befintliga och nya bebyggelsegrupper i den östra delen. Ett tillgängligt gångstråk från busshållplats till de östra och de södra husen ordnas genom en hiss som förbinder busshållplatsen med den övre nivån ovanpå garaget. Från den övre nivån leder sedan ett tillgängligt gångstråk runt seniorhuset vidare både öster – och söderut.

Marklutningar och beläggningar ska utformas med hänsyn till att rullstolar och rullatorer ska kunna föras fram. Kommunikationsstråk till den lägre nivån ska utformas, så långt det är möjligt, med hänsyn tagen till att boende själva ska kunna ta sig till andra delområden på ett säkert sätt.

Vårdboenden, lägenheter i flerbostadshus och parvillorna utformas i enlighet med handikappkrav. Lägenheterna i flerbostadshusen utformas med hänsyn till att boendet ska vara riktat till åldersgruppen 55+. Lägenheternas utformning bör även ha en flexibilitet för att relativt enkelt kunna anpassas till ett mer vårdkrävande boende om behov uppstår.

Gator och trafik

En ny infart till Övre Varis anordnas från Danvikshemsvägen.

Lokalgatan Östra Finnbodavägen byggs om och utformas som en dubbelriktad gata med en vägbredd på 6,5 meter enligt RIBUS-08 (Riktlinjer för utformning av gator och vägar med hänsyn till busstrafik, SL's riktlinjer). Avsteg från rekommenderade lutningar får göras, dock ska lutningen inte överstiga 12 %. Att ett avsteg är tillåtet här motiveras av de topografiska förhållandena och med hänsyn till den kulturhistoriska miljön.

En 1,75 meters gångbana (med 0,25 meters stödremsa) anläggs utmed gatans södra sida från korsningen med Danvikshemsvägen fram till vändplan. Den allmänna gångbanan fortsätter runt vändplanens östra sida fram till gångstråket på kvartersmark. Den snäva kurvan, längst i väster, på Östra Finnbodavägen breddas så att radien blir ca 30 meter.

Befintlig mur som löper längs med Östra Finnbodavägens norra sida ska byggas om för att kunna hålla upp den nya vägen. Det innebär att fastighetsgränsen för vägområdet längs med muren behöver förflyttas något norrut.

För att kunna bredda gatan och kurvan, vilket huvudsakligen sker mot söder, kommer det bli nödvändigt med sprängningar, släntanpassning eller nya murar. Ingreppen bör i möjligaste mån minimeras och utformas med hänsyn till områdets exponerade läge i landskapsbilden. Det innebär att mindre avsteg från bredden bör kunna ske där så är lämpligt.

Lokalgatan avslutas med en vändslinga för buss med en radie om 25 meter. Befintlig bussvändplan förflyttas ca 20 meter mot nordost. I anslutning till vändslingans södra sida, anläggs en busshållplats med väderskydd mot den nya miljöstugan. Busshållplatsens lutning blir mellan 2 och 2,5 %. Väster om busshållplatsen anordnas en angöringsyta för sopbil, vidare anläggs fem-sex parkeringsplaster längs vägens södra sida. Parkeringarna är främst tänkta för besökare till området.

Lokalgatan förses med ny belysning i enlighet med kommunens belysningsprogram.

Lokalgatan med gångbana, bussvändplan (delvis med gångbana), angöring för sopbil och besöksparkering utgör allmän plats. Övriga gårdsvägar, gångvägar, garage och parkeringsytor utgör kvartersmark och sköts av fastighetsägarna gemensamt i området.

En ny gårdsgata anläggs med början från vändslingan för buss. Gårdsgatan ska vara ca 3,5 meter bred och trafiken ska föras fram på de gåendes villkor. Gårdsgatan breddas med överkörningsbara ytor/torg som fungerar som mötesplatser eller angöring till bostäderna. Gårdsgatan avslutas på en vändyta vilket gör det möjligt att vända med bil. Gårdsgatan har även utformats för att sopbil ska kunna angöra soprummen i anslutning till flerbostadshusen. Längs med gårdsgatan löper ett brett promenadstråk.

Gångvägar och trappor som leder ner till kajen och mot Kvarnholmsvägen kan inte klara handikappkrav. En strävan bör dock vara att utforma dessa förbindelser med hänsyn till rörelsehindrade och att målgruppen är äldre.

Eftersom kontorshuset saknar direkt angöring från allmän gata ska vägen mellan Östra Finnbodavägen och parkeringsytan söder om Sicklaön 37:46 användas som angöring. Angöringsgatan ska vara gemensam för kontorshuset, parvillorna och befintlig tjänstemannavilla närmast Saltsjön. Kontorslokalerna nås via en trappa från parkeringsytan. För att sopbilen som hämtar sopor vid parhusen inte ska behöva backa får sopbilen köra ut på bussvändplan via de nya parhusens parkeringsyta.

Parkering

Parkering för bil

För befintlig verksamhet inom Danvikshems sjukhem anses nuvarande antal parkeringsplatser, 58 st för personal och besökare, vara tillräcklig. Det ger en parkeringsnorm på 0,3 bilplatser/vårdplats (58/188). För vårdhemmet Övre Varis och Södra slänten antas samma norm, 0,3 bilplatser/vårdplats, vilket innebär ett behov om 9 parkeringsplatser vardera vid varje vårdboende, 18 totalt (18/60). De befintliga tjänstemannavillorna har sin parkering ordnad i anslutning till villorna, minst 1 bilplats/villa.

Kontorsfastigheten har för sin konferensverksamhet uppskattat parkeringsbehovet till 30 bilplatser, ungefär lika många som de har servitut på idag. Eftersom befintlig parkeringsyta ska bebyggas behöver kontorshusets parkering ersättas. På grund av svårigheten att ordna parkering inom fastigheten har behovet begränsats till ca 20 bilplatser, enligt kommunens använda norm 15 bilplatser/1 000 kvadratmeter kontor. För Sicklaön 37:46 anordnas därför ca 17 parkeringsplatser i anslutning till Östra Finnbodavägen nedanför klubbhuset och 4 parkeringsplatser direkt norr om fastigheten på befintlig vändplan. Parkeringarna bör vara kopplade till kontorsfastigheten genom fastighetsbildning, dvs. att Sicklaön 37:42 utökas med dessa ytor.

Befintligt antal parkeringsplatser för seniorbostadshuset anses tillräckligt även i framtiden, 21 bilplatser i garage och 52 bilplatser på mark, totalt 73 bilplatser. Parkeringsbehovet för nya flerbostadshus har bedömts till 0,8 bilplatser/lägenhet, d.v.s. $90 \times 0,8 = 72$ bilplatser. Parkeringsbehovet för parvillor har bedömts till 1,5 bilplatser/lägenhet, d.v.s. $8 \times 1,5 = 12$.

Parkeringsplatser som ska finnas/anordnas är följande:

Befintlig parkering:

Sjukhemmet Danvikshem, personal och besökare	58 bilplatser
Tjänstemannavillor. 3 lgh	3 bilplatser
Seniorbostäder, ca 120 lgh	73 bilplatser
Totalt antal befintliga parkeringsplatser	134 bilplatser

Ersättningsparkering:	
Kontorshuset, personal och besökare	20 bilplatser
Totalt antal ersättningsplatser	20 bilplatser

Tillkommande parkering:	
Nytt vårdhem Övre Varis	9 bilplatser
Nytt vårdhem Södra slänten	9 bilplatser
Nya parvillor, 8 lgh	12 bilplatser
Nya lägenheter i östra och södra husen, 90 st	72 bilplatser
Totalt behov av nya parkeringsplatser	102 bilplatser

Nya parkeringsplatser tillkommer genom att befintligt garage byggs ut samt att flera mindre markparkeringar tillkommer. Vid utformningen av nya parkeringsytor och parkeringsplatser ska godtagbara standardmått användas. Områdets parkering ska utformas och avgränsas enligt intentionerna i gestaltningsprogram.

Under östra vändplanen ska befintligt garage med 21 bilplatser byggas ut med ytterligare 71 bilplatser. Infarten till garageanläggningen ligger vid vändplanen. Garageanläggningen ska utformas så att den främjar trygghet och säkerhet. Garagen ska vara väl upplysta, indelade i mindre sektioner och ha ett enkelt och säkert låssystem. Uppgångar med hiss från garagen leder direkt upp till lägenheterna i de tre östra husen. **Det ger sammantaget ca 92 bilplatser i garage.**

Markparkering anordnas på ett flertal platser i anslutning till ny bostadsbebyggelse, ca 15 bilplatser vid parvillorna, ca 14 bilplatser i ovanpå infarten till garaget, ca 22 bilplatser vid de östra husen och ca 13 bilplatser vid de södra husen. **Det ger sammantaget ca 64 nya bilplatser på mark i anslutning till befintliga och nya bostäder.**

Parkering för cykel

Cykelparkering bör finnas med 2 cykelplatser per lägenhet (2 per 100 BTA), varav en cykelplats per boende nära bostadens entré och en cykelplats per boende i förrådsutrymme i anslutning till bostaden. På grund av att en stor andel boende är äldre inom området kan denna cykelnorm ses som en målsättning. Det ska dock finnas minst en cykelparkering utomhus, med några stycken platser, intill varje bebyggelsegrupp. I gestaltningsprogrammet redovisas en cykelparkering utomhus vid bussvändplan, en vid de Östra husen samt två vid de Södra husen. Cykelparkering för parhusen sker inom tomten.

Vatten och spillvatten

Nya allmänna ledningar för vatten och spillvatten byggs ut från kommunal anslutningspunkt vid infarten till Danvikshem. De nya ledningarna förläggs i Östra Finnbodavägen fram till bussvändplan.

Ny bebyggelse, parvillor, Östra husen och Södra husen ansluter till det nya kommunala vatten- och spillvattennätet i Östra Finnbodavägen. Seniorhuset och befintliga

tjänstemannavillor som tidigare varit anslutna till Danvikshems privata ledningsnät ansluts istället direkt till kommunens nät i Östra Finnbodavägen.

Det nya vårdboendet vid Övre Varis och i Södra slänten ansluts till Danvikshems interna vatten- och spillvattensystem. Danvikshem behåller sina privata ledningar och kommunal anslutningspunkt för vatten och spillvatten vid infarten till Danvikshem.

En ny pumpstation förläggs intill parkeringen i svackan på Östra Finnbodavägen.

Brandposter för de nya bostäderna planeras vid bussvändslingan och vid parvillorna.

Dagvatten

Målsättningen är att dagvatten i möjligast mån ska tas om hand lokalt inom kvartersmark. Del av dagvattnet inom området infiltreras via stenkistor eller direkt i grönytor. Ett antal dagvattenmagasin planeras på olika platser inom området. Syftet med dessa är att i första hand fördröja avrinningen så att inte vattenbalansen samt vegetationen i området förändras. På grund av områdets topografi och att de hårdgjorda ytorna ökar vid en utbyggnad behöver dagvatten delvis ledas via dagvattenledningar till recipienten. En ny kommunal dagvattenledning ska byggas ut längs med Östra Finnbodavägens södra sida, vilken är förbunden med enskilda ledningar och ytliga rännalar från områdets olika delar.

Parkeringsplatser med fler än 20 parkeringsplatser ska vara försedda med oljeavskiljare innan dagvatten leds vidare till kommunens dagvattenledning.

Värme

Uppvärmning av vårdboende vid Övre Varis och Södra slänten samt av nya flerbostadshus sker genom anslutning till befintligt fjärrvärmenät. De nya parvillorna föreslås utredas om de ska få en lösning med luftvärmepump som ett alternativ till fjärrvärme.

EI

Befintlig transformatorstation på den övre platån tas bort och ersätts av en ny som förläggs i anslutning till parkeringen i svackan längs Östra Finnbodavägen.

Avfall

Övre Varis får ett soprum för hushållssopor i nära anslutning till entrén. De nya flerbostadshusen får soprum för hushållssopor i anslutning entréer. Vid parvillorna finns ett gemensamt sophus placerat i anslutning till markparkeringen inom området. Källsortering för parhusen och seniorhuset kommer att finnas i en miljöstuga vid busshållplatsen.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet föreslås upphävas för de delar av Sicklaön 37:46 som omfattas av tomt för kontorsbyggnad samt för trappor. Kontorsbyggnaden och anslutande trappor har funnits på platsen sedan 1920-30 – talet, vilket innebär att marken sedan länge är ianspråktagen. För övriga delar av fastigheten behålls strandskyddet.

Strandskyddet föreslås även upphävas inom Sicklaön 37:42,2 och 37:41 längs en smal remsa längs Östra Finnbodavägen norra vägkant där en befintlig mur fungerar som stöd för vägen. Den befintliga muren innebär att området redan är ianspråktaget.

Strandskyddet behålls i den östligaste delen av Sicklaön 37:42, i den del som saknar detaljplan och ligger inom 100 meter från stranden. Platsen utgör en av planområdets högsta punkter, en bergsklippa mot Saltsjön, som lämpar sig väl som utsiktsplats.

Miljöredovisning

Miljöredovisning har upprättats och ingår i planhandlingarna. Miljöredovisningen innehåller inledningsvis en sammanfattning som beskriver planförslagets konsekvenser för miljön.

Gestaltningssystem

Ett gestaltningssystem är knutet till detaljplanen genom planbestämmelse. Enligt denna bestämmelse ska intentionerna i gestaltningssystemet, dvs. beskrivningar, bilder och förslag till utformning av bebyggelse och utemiljö ska följas. Genom särskild f-bestämmelse regleras den nya bebyggelsens utformning mer i detalj för Övre Varis, Södra slänten, parvillorna, Östra husen och Södra husen. Enligt denna bestämmelse är endast angiven utformning tillåten.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Huvudmannaskap

Nacka kommun ska vara huvudman för allmän platsmark, det vill säga för lokalgatan Östra Finnbodavägen inom planområdet. Exploatörerna ska vara huvudmän för kvartermarken.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 10 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

Tidplan

Samråd	september-oktober 2011
Utställning	december 2012
Antagande	juni 2012

MEDVERKANDE

Medverkande tjänstemän

Angela Jonasson

Johan Aspfors

Richard Hallman

Birgitta Held Paulie

Elisabeth Rosell

Per Johnsson

Mahmood Mohammadi

Lars Hedrén

Marina Arnshav

Kerstin Söderberg

Planenheten

Planenheten

Exploateringsenheten

Miljöenheten

Park & Fritid

VA & Avfall

Trafikenheten

Vägenheten

Bygglovenheten

Lantmäterienheten

Medverkande exploatörer

Hans-Olov Rådelöv

Urban Jonsson

Sören Backlund

Claes Wiberg

HSB Bostad AB

HSB bostad AB

Stiftelsen Danviks Hospital

Stiftelsen Danviks Hospital

Medverkande konsulter

Jonas Björkman

Marika Lundberg

Håkan Johnsson

Olof Engdahl

Allan Jensen

Hannu Rauhala

Annika Arvidsson

Lars Skåhlberg

Bergkrantz Arkitekter AB

Bergkrantz Arkitekter AB

Topia Landskapsarkitekter AB

Topia Landskapsarkitekter AB

Topia Landskapsarkitekter AB

Ramböll Sverige AB

Ramböll Sverige AB

Ramböll Sverige AB

Planenheten

Andreas Totschnig

Planchef

Angela Jonasson

Planarkitekt

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön, Nacka kommun

Upprättad på exploateringsenheten i november 2012, rev. januari 2012, justerad i maj 2013 enligt ÄPBL (1987:10)

ALLMÄNT

Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga och tekniska åtgärder samt de ekonomiska förutsättningar som behövs för ett ändamålsenligt och i övrigt samordnat plangenomförande. Genomförandebeskrivningen har inte någon rättsverkan utan är avsedd att fungera som vägledning till de olika genomförande-åtgärderna. Avgöranden i frågor som rör fastighetsbildning, VA-anläggningar, vägar m.m. regleras således genom respektive speciallag.

PLANENS SYFTE

Detaljplanens huvudsyften är att ge förutsättningar för olika former av boende för äldre, skapa möjlighet för åtta lägenheter i fyra parhus samt lösa angörings- och parkeringsfrågor i området.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag detaljplanen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Nacka kommun ska vara huvudman för allmän platsmark, det vill säga lokalgatan inom planområdet, ny gångbana och ny bussvändslinga. Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar på allmän plats.

Tekniska nämnden är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet.

Stiftelsen Danviks Hospital är lagfaren ägare av fastigheten Sicklaön 37:42 (Danvikshem). HSB Bostad AB och HSB Stockholms Ekonomisk förening har vilande lagfart på Sicklaön

37:42 då de avtalat om att köpa delar av fastigheten. Dessa benämns nedan som exploatören.

Iordningsställande av anläggningar inom kvartersmark åligger exploatören. Kommunen och exploatören, eller den exploatören sätter i sitt ställe, svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

Avtal

Detaljplaneavtal har upprättas mellan kommunen och Stiftelsen Danvikens hospital.

Upprättandet av exploateringsavtal pågår mellan kommunen och exploatören. Innan ett antagande kan ske av detaljplanen ska kommunfullmäktige anta exploateringsavtalet. Avtalet reglerar parternas kostnader och ansvar för genomförandet av detaljplanen. I detta ingår även att exploatören ska bidra till gemensamma anläggningar på Sicklaön. I avtalet regleras också frågor om marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation samt gestaltningsfrågor. Avtalet ska vidare ge anvisningar om bl.a. tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anlutningar samt direktiv gentemot myndigheter och andra kontaktorgan i frågor som rör genomförandet.

Genomförandeorganisation

Mark- och avtalsfrågor

Inom kommunen handläggs mark-, avtals-, exploaterings- samt övriga genomförandefrågor av mark- och exploateringsenheten.

Fastighetsbildning m.m.

Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Bygglov och bygganmälan

Ansökan om bygglov inlämnas till miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Till samma nämnd lämnas även bygganmälan innan byggstart och efter godkänt bygglov. Samråd i bygglovfrågor sker med bygglovenheten medan nybyggnadskarta beställs hos Lantmäterienheten, Nacka kommun.

El/energi

Nacka Energi svarar för utbyggnad, drift och underhåll av elektriska ledningar.

Tidplan

Plansamråd	sep 2011-okt 2011
Utställning	fe-mars 2012
Kommunfullmäktiges antagande	okt 2013
Allmänna anläggningar färdigställda	nov 2016

Utbyggnaden av bostäderna kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft.

Genomförande av park- och tekniska anläggningar

Trafikanläggningar

Gator som ska betjäna planområdet är den befintliga Kvarnholmsvägen, Danvikshemsvägen och Östra Finnbodavägen.

Östra Finnbodavägen ska rustas upp och förses med ny belysning. En ny gångbana ska anläggas utmed Östra Finnbodavägens södra sida fram till vändplan. Gångbanan fortsätter runt vändplanens östra sida fram till gångstråket på kvartersmark. En ny bussvändslinga ska byggas ut på allmän plats.

När anläggningarna är utförda och godkända övertar kommunen dessa och svarar sedan som huvudman för drift och underhåll av trafikanläggningarna.

Parkanläggningar

Inom detaljplaneområdet ska det inte anläggas några parkanläggningar. Inom kvartersmark ordnas naturområden med blomsterplanteringar, trädplanteringar, klippta gräsytor, utkiksplatser, boulebanor, odlingslotter, växthus, rekreationsytor m.m. Naturområdena blir gemensamma för de boende i området genom bildande av gemensamhetsanläggning.

Parkering

Detaljplanen förutsätter att all parkering till den nya bebyggelsen anordnas på kvartersmark. Ca 5 parkeringsplatser ska anordnas på södra sidan av Östra Finnbodavägen för att bli allmänna parkeringsplatser.

Vatten och spillvatten

Nya allmänna ledningar för vatten och spillvatten byggs ut från den kommunala anslutningspunkten som idag finns vid infarten till Danvikshem. De nya ledningarna anläggs i Östra Finnbodavägen fram till befintlig bussvändplan där ny tillkommande anslutningspunkt upprättas.

All nyttillkommande bebyggelse, parvillorna, Östra husen och Södra husen ska anslutas till det nya kommunala vatten- och spillvattennätet i Östra Finnbodavägen.

Vårdboendet vid Övre Varis och reservat för vårdboende i ansluts till Danvikshems privata VA-nät.

En ny pumpstation förläggs jämte nyttillkommen parkeringen utmed Östra Finnbodavägen och nordväst om seniorhuset.

Brandposter för de nya bostäderna planeras vid bussvändslingan och vid parvillorna.

Dagvatten

Dagvattnet inom området ska så långt som möjligt omhändertas lokalt. Fördröjningsmagasin/rening inom kvartersmark ska användas. Oljeavskiljare krävs för

parkeringsplatser för mer än 20 bilar. Idag leds dagvattnet över enskild fastighet till recipienten Strömmen. En ny allmän dagvattenledning ska anläggas i Östra Finnbodavägen för att ersätta den befintliga ledningen. Rättighet för den allmänna ledningen över enskild fastighet, vid snickeribygnaden söder om Östra Finnbodavägen, avses lösas genom ledningsrätt.

Uppvärmning

Det finns idag befintliga ledningar för fjärrvärme i området, den planerade bebyggelsen ska anslutas till detta. Fjärrvärmens ledningsdragning bör följa planerad vägsträckning och ledningsschakter bör samordnas med vatten och avloppsledningar.

För parhusen kommer en lösning med luftvärmepump att utredas som ett alternativ till uppvärmning via fjärrvärme

Elförsörjning

Inom området avses befintlig transformatorstation, norr om Östra Finnbodavägen och öster om tjänstemannavillorna, borttas och ersättas med en ny station söder om vägen och jämte nytillkommen parkering utmed Östra Finnbodavägen. Denna borttagning och ersättning inklusive schakt och fyllning ska bekostas av exploatören. Likaså åvilar det exploatören att bekosta samtliga övriga flyttningar eller ändringar av befintliga elkablar och transformatorstationer samt tillfälliga anläggningar för till exempel byggström under genomförandet.

Inom området finns även enskilda elektriska ledningar som korsar Östra Finnbodavägen, mellan Danvikshem och snickeribygnaden. Ansvar för dessa ledningar åvilar exploatören. Exploatören ansvarar för att dessa elledningar flyttas i god tid innan arbetena med framdragning av kommunala VA-ledningar utmed Östra Finnbodavägen påbörjas.

Exploatören svarar också för att samtliga nödvändiga avtal för ovannämnda arbeten tecknas i god tid med Nacka Energi.

Avfallshantering

Förutsättningar för källsortering ska finnas och lösas inom respektive nytillkommen bostadsgrupp, dvs. inom Södra husen, Östra husen, parhusen samt Övre Varis som ingår i Danvikshems avfallshantering. Även under byggtiden ska källsortering ske av bygg- och rivningsmaterial. Exploatören ansvarar för att ovannämnda källsortering kommer till stånd.

Brandskydd

Nybyggnad av flerbostadshus, de Östra husen och de Södra husen, ska utföras med brandsäkra trapphus.

Geotekniska åtgärder

Vid byggnation måste hänsyn tas till befintligt dagvatten och avloppstunnel samt till framtida tunnelreservat för Östlig förbindelse. I detaljplanen finns angivelser för lägsta schaktdjup.

I samband med sprängningsarbeten bör förstärkningsåtgärder göras i anslutning till bergsschakten, detta för att minska risken för utglidning. På grund av reservat för trafikunnel för Östlig förbindelse under planområdet kommer en del av de planerade bostäderna att utsättas för stomljuds nivåer högre än riktvärdena för buller från byggarbetsplatser under tiden för tunnelarbeten m.m. De planerade bostäderna ska därför grundläggas på sådant sätt så att riktvärdena för stomljud etc. ej kommer att överskridas.

Genomförande inom kvartersmark - byggskedet

Utbyggnad och iordningställande av nya bostäder, garage, vägar och gångstråk samt rekreationsytor inom kvartersmark ansvarar exploatören för. Eftersom utbyggnaden sker i nära anslutning till befintlig bebyggelse är det viktigt att beakta och försöka minimera störningarna för boende. De boende ska i möjligaste mån försöka skärmas av från buller och löpande informeras om utbyggnaden. Av miljöredovisningen framgår Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller som ska beaktas. HSB Bostad har även tagit fram ett PM för genomförandet på Finnbodaberget, vilken utgör en bilaga till miljöredovisningen. Där redovisas hur utbyggnaden av området på Finnbodaberget ska organiseras, vilka störningar som kommer uppkomma och ungefär hur länge de kommer pågå.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Detaljplanen berör del av fastigheten Sicklaön 37:42 som ägs av Stiftelsen Danvikens hospital, HSB Bostad AB och HSB Stockholm Ekonomisk förening, fastigheten Sicklaön 37:46 som ägs av Kenora KB samt del av Sicklaön 37:17 som ägs av Nacka kommun. Detaljplanen berör ett mindre område av fastigheten Sicklaön 37:22 som ägs av Stiftelsen Danvikens hospital samt ett mindre område av Sicklaön 37:41 som ägs av Finnboda Industrilokaler HB.

Detaljplanen medger justering av befintliga fastighetsgränser samt skapar förutsättningar för nya fastighetsbildningar. De marköverföringar som avses ske vid genomförandet av detaljplanen är:

- Del av Sicklaön 37:17 ska överföras till Sicklaön 37:42 för att bli kvartersmark.
- Fastigheten för befintlig nätstation Sicklaön 37:17,2 ska överföras till Sicklaön 37:42.
- Delen av Sicklaön 37:22 som är med i detaljplanen ska överföras till Sicklaön 37:38 (skoltomt) ägare Nacka kommun.
- Delen av Sicklaön 37:41 som ingår i detaljplanen ska överföras till Sicklaön 37:17, Östra Finnbodavägen.
- Delar av Sicklaön 37:42 ska överföras till Sicklaön 37:46 för att tillskapa parkeringsytor.
- Delar av Sicklaön 37:42 ska överföras till Sicklaön 37:17 för att utöka vägområdet för Östra Finnbodavägen.

De nya fastigheterna som avses bildas i samband med genomförandet av detaljplanen och via avstyckning från fastigheten Sicklaön 37:42 är:

- En fastighet, bestående av två områden, för de östra och för de södra husen
- Åtta fastigheter för att bilda fyra stycken parhus.

För tidigare planlagt område är strandskyddet upphävt. För de områden som fortfarande omfattas av strandskydd ska skyddet i huvudsak behållas. Strandskyddet föreslås endast upphävas för trappa och tomt för kontorshuset inom Sicklaön 36:46, där marken sedan lång tid är ianspråktagen.

Gemensamhetsanläggningar

Inom kvartersmarken kommer det att finnas anläggningar som ska vara gemensamma för flera fastigheter.

Genom gemensamhetsanläggning kommer de Södra husen, Östra husen, parhusen samt befintligt seniorhus ges tillgång till gemensamma ytor utomhus i planområdets östra del. I de gemensamma ytorna ingår markparkeringar, naturmark, odlingslotter, växthus, utsiktsplatser, kommunikationsytor och boulevaner, dvs. alla rekreationsytor i planområdets östra del. Dessa fyra bebyggelsegrupper kommer även att gemensamt ges tillgång till garage, vänthall för buss med hiss upp till befintliga parkeringar ovanpå garaget. Miljöstuga med källsortering är främst tänkt att användas gemensamt av de boende i parhusen och seniorhuset.

Ovannämnda fyra bebyggelsegrupper i planområdets östra del avses även ingå tillsammans med Danvikshem i en gemensamhetsanläggning för befintligt klubbhus.

Tillfartsvägar från Östra Finnbodavägen till fastigheterna i planområdets östra del avses också utgöra gemensamhetsanläggningar. Södra och Östra husen ämnas svara för sin tillfartsväg medan kontorshuset, Danvikshem (tjänstemannavillor) och parhusen bildar gemensamhetsanläggning för tillfartsvägen till sina fastigheter.

Exploatören och Kenora KB (eller ägare av kontorshuset) ska i förekommande fall söka lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar enligt anläggningslagen. Förvaltning av gemensamhetsanläggningarna ska ske av en eller flera samfällighetsföreningar.

Rättigheter

Fastigheten Sicklaön 37:42 belastas av ett tidsbegränsat servitut avseende bilparkering, körväg samt gångväg (akt 0182K-90/83.1) till förmån för fastigheten Sicklaön 37:46. Servitutet är gällande till dess frågan behandlats i detaljplan för Sicklaön 37:46 eller att tillfart och parkering kan lösas på annat tillfredställande sätt.

EKONOMISKA FRÅGOR

Exploatören bekostar utbyggnad av allmänna anläggningar. Det ekonomiska ansvaret för utbyggnaden i övrigt såsom ledningar, teknisk kontroll, fastighetsbildning m.m. kommer att regleras i exploateringsavtal.

Anslutningsavgifter för VA, el, tele m.m. debiteras enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

Exploateringsenheten

Exploateringsenheten

Ulf Crichton
Exploateringschef

Richard Hallman
Projektledare/exploateringsingenjör

MILJÖREDOVISNING

Detaljplan för Danvikshem, Sicklaön 37:42 m.fl. fastigheter på Västra Sicklaön, Nacka kommun

Upprättad på planenheten i november 2012, rev. jan 2013, justerad
i maj 2013 enligt ÄPBL (1987:10)

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING

BAKGRUND

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Landskapsbild och kulturmiljö

Natur

Dagvatten

Trafik

KONSEKVENSER FÖR HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Buller

Luft

Rekreation

Lokalklimat

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

BYGGSKEDET

SAMMANFATTNING

Miljöredovisningen syftar till att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett **utbyggnadsförslag**.

Bebyggelsen vid **Övre Varis** innebär att obebyggd mark tas i anspråk i den bebyggelselucka som finns mellan Danvikshem och Danviksstrands bebyggelse. Huset kommer ligga lägre än Danvikshem och få en mörk karaktär. Därmed kommer byggnaden ansluta till vegetationen i landskapet och Danvikshems mörka murar. Den låga takprofilen gör också att huset underordnas det befintliga sjukhemmet. Nuvarande luftighet kring Danvikshem påverkas men Danvikshems roll som solitär i landskapsbilden kvarstår.

De nya **parvillornas** husform och volym ansluter till nuvarande villabebyggelse. En småskalig bebyggelsebild behålls längs bergskanten närmast farleden.

De **östra husen** innebär att bebyggelsefronten utökas mot farleden. Husen får dock en tillbakadragen placering och underordnar sig seniorhuset i höjd. Framförliggande klippavsats behålls obebyggd. Den ljusa färgsättningen och den varierade volymuppbyggnaden lättar upp bebyggelsebilden på berget.

De **södra husen** kommer skymmas från farleden av seniorhuset och de får därmed en i närmast obefintlig påverkan på inloppets landskapsbild. Från söder och Henriksdal kommer den nya bebyggelsen leda till att seniorhusets fasader till stor del kommer skymmas av de ljusa husen. Seniorhuset har dock inga kulturhistoriska värden.

Reservat för vårdboende i söder ansluter i färg och materialval till det befintliga vårdboendet. Den nya byggnaden är låg i de delar som angränsar till de befintliga byggnaderna och därför underordnad dessa.

Det finns inga för kommunen kända lokaler för hotade växt- eller djurarter inom planområdet. Värdefulla träd har mätts in och flertalet av dem har säkerställts med en särskild planbestämmelse.

Ett antal dagvattenmagasin planeras inom området vilket kommer fördröja avrinningen och rena dagvattnet så att inte vattenbalansen samt vegetationen i området förändras.

Genomförande av detaljplanen bedöms inte förändra belastningen från området på Strömmen i förhållande till dagens situation. Genom anslutning av fastigheter till kommunalt avlopp inom kommunens s.k. förnyelseområden (i andra delar av kommunen) bedöms belastningen längs Nackas norra kust totalt sett minska, trots en ökad exploatering inom planområdet.

De i översiktsplanen angivna nivåerna orsakade av trafikbuller klaras i hela planområdet.

För att klara lågfrekvent buller från fartygs- och busstrafiken ska uteluftdon och fönster ha en acceptabel ljudisolering.

Vid bergborrning för Östlig Förbindelse kommer en stor del av de planerade bostäderna att utsättas för stomljuds nivåer högre än riktvärdena för buller från byggarbetsplatser. Dessa byggnader ska grundläggas på sådant sätt så att riktvärdena ej kommer att överskridas.

God ljudmiljö säkerställs i detaljplanen genom planbestämmelser som reglerar nivån för lågfrekvent buller samt acceptabel ljudnivå för stömljud.

Samtliga miljö kvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet.

Andelen friytor kommer att minska om planförslaget genomförs. Dock kommer andelen lättillgängliga och ordnade rekreationsytor att öka i förhållande till befintliga förhållanden. Den i gestaltningsprogrammet presenterade utformningen av bostädernas närmiljöer är omsorgsfullt planerad och tillgänglighetsfrågorna har särskilt uppmärksammats.

Områdets placering på ett högt berg gör att det inte går att undgå branta lutningar i vissa delar av området. Enligt planförslaget säkras möjligheten att ta sig på ett tillgängligt sätt från busshållplatsen till rekreationsytorna i norr samt till de östra och södra husen.

Området är ingen särskilt säker eller anpassad miljö för barn.

Störst förstärkning av vinden fås kring det befintliga klubbhuset, främst vid nordlig eller nordvästlig vind. Solljusförhållandena för de allra flesta av seniorhusets lägenheter påverkas inte av de södra husen. En mindre försämring av solljusförhållandena uppkommer under vissa årtider för en mindre del av bostäderna, belägna främst i den västra delen av seniorhusets gårdssida.

Bebyggelsen kommer att få en bra kollektivtrafikförsörjning.

Bebyggelsen planeras på tidigare delvis ianspråktagen mark vilket får anses vara god hushållning med markresurser. Bebyggelsen kommer att anslutas till fjärrvärmenätet.

De boende i seniorhuset, samt även andra som påverkas, ska i möjligaste mån skyddas och skämmas av från byggbuller och andra störningar med anledning av utbyggnaden samt löpande informeras om vad som kommer att hända.

Kommunens bedömning är att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

BAKGRUND

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska varje detaljplan miljöbedömas¹. Om en detaljplan antas medföra betydande miljöpåverkan² ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

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. Samråd har skett med länsstyrelsen.

Kommunfullmäktige i Nacka har beslutat att en MKB ska tas fram för samtliga detaljplaner och den ska belysa planens konsekvenser för miljön. En MKB som tas fram för detaljplaner som inte bedömts innebära betydande miljöpåverkan benämns ”miljöredovisning”, för att inte förväxla det med en MKB enligt PBL och MB.

I miljöredovisningen lyfts endast de konsekvenser fram som är relevanta i detta fall. Arbetet med miljöredovisningen har pågått parallellt med framtagandet av detaljplanen.

Miljöredovisningen syftar till att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett utbyggnadsförslag. Miljöredovisningen syftar även till att åstadkomma ett bättre beslutsunderlag.

Planering och byggande i Sverige skall ske utifrån ett hållbart perspektiv och detaljplaner ska prövas mot uppställda miljömål, miljökvalitetsnormer och riktvärden; kommunala, regionala och nationella. De kommunala underlagen utgörs av Översiktsplanen från 2012 och kommunens övergripande mål, de som är aktuella i denna detaljplan är ”God livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling” samt ”Trygg och säker” .

Miljöredovisningen har tagits fram av Birgitta Held-Paulie programansvarig miljöbevakning, Per Johnsson projektingenjör, Johan Aspfors kommunantikvarie och Elisabeth Rosell landskapsarkitekt.

¹ med anledning av EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG)

² EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG) bilaga II samt i PBL 5 kap.18 §.

KONSEKVENSER FÖR MILJÖN OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

LANDSKAPSBILD OCH KULTURMILJÖ

Kommunala mål – Översiktsplanen 2012

- De samlade kulturvärdena ska bevaras, förvaltas och utvecklas.
- Förändringar i den bebyggda miljön bör innebära förbättringar estetiskt, funktionellt och socialt samt leda till mer hälsosamma och trygga miljöer.
- En attraktiv och hållbar byggd miljö.

Fakta

Riksintresse: Danvikshem ingår i det område utmed kusten som är av riksintresse för kulturmiljövården.

Nacka kommun; Kulturmiljöprogram 2011: Förhållningssättet i programmet är att möjligheten att avläsa områdets historiska utveckling ska bevaras. Ny bebyggelse ska inordnas i områdets övergripande struktur och karaktärsskapande bebyggelse utformas och placeras så att den bildar en tydlig årsring.

Kvalitetsprogram för Nackas norra kust 1999: Kvalitetsprogrammet är kommunens tolkning av riksintresset och innehåller dels övergripande riktlinjer för området som helhet och dels rekommendationer för de olika delområdena. För Danvikshem samt ”Gröna foten” har bl.a. följande rekommendationer formulerats:

Landskap

- Vegetationen i sluttningszonerna skall värnas
- Nya träd skall planteras för att förstärka naturkaraktären särskilt i området mellan bebyggelsen och Finnbodavägen.
- Inga ingrepp som minskar mängden växttillgängligt vatten i området får göras. Även i söder och öster bör den känsliga vegetationen i branterna bevaras.

Bebyggelse

- Danvikshems dominans i landskapet skall bevaras varför ingen ytterligare bebyggelse på krönet mot sjöfronten skall tillåtas

Utbyggnadsförslaget

Övre Varis

Vid Övre Varis placeras en vårdbyggnad i sluttningen mot farleden mellan Danvikshem och Danviksstrands bebyggelse. Byggnaden ligger lägre än Danvikshems huvudbyggnad i en idag obebyggd sluttning strax ovanför Danvikshems ”gröna fot”. Byggnaden påverkar landskapsbilden sett från farleden.

Påverkan på landskapsbilden bedöms dock vara begränsad genom att byggnaden underordnar sig det befintliga sjukhemmet i höjd och volym samt genom ett nedtonat formspråk och ett diskret färg- och materialval.

Parvillor

Fyra parvillor placeras framför befintligt seniorhus öster om en grupp villor (f d personalbostäder) som tillhört Finnboda varv. De nya parvillorna ansluter till befintliga villor när det gäller den fria placeringen, skalan, takform och fasadmaterial.

Östra husen

Två flerbostadshus placeras på Finnbodabergets sydöstra del i anslutning till seniorhuset. De två husen ligger bakom Finnbodabergets utsiktspunkt mot farleden. Husen underordnar sig seniorhuset i höjd.

Södra husen

Tre flerbostadshus placeras i den södra slänten bakom seniorhuset. Byggnaderna påverkar landskapsbilden lokalt, dels sett från det befintliga seniorhuset, dels sett från Kvarnholmsvägen i dalgången söder om Danvikshem.

Reservat för vårdboende i Södra slänten

Vårdboendet består av en byggnad som med tre sidor sluter sig runt en gemensam södervänd gård. Byggnaden har anpassats till den branta terrängen genom att trappas nedför sluttningen. Trappningen ger goda ljusförhållanden samt goda möjligheter till utevistelse i form av terrasser till varje våningsplan.

Byggnaden ansluter i färg och materialval till det befintliga vårdboendet. Den nya byggnaden är låg i de delar som angränsar till de befintliga byggnaderna och därför underordnad dessa.

Bebyggelsen vid **Övre Varis** innebär att obebyggd mark tas i anspråk i den bebyggelselucka som finns mellan Danvikshem och Danviksstrands bebyggelse. Huset kommer ligga lägre än Danvikshem och få en mörk karaktär. Därmed kommer byggnaden ansluta till vegetationen i landskapet och Danvikshems mörka murar. Den låga takprofilen gör också att huset underordnas det befintliga sjukhemmet. Nuvarande luftighet kring Danvikshem påverkas men Danvikshems roll som solitär i landskapsbilden kvarstår.

De nya **parvillornas** husform och volym ansluter till nuvarande villabebyggelse. En småskalig bebyggelsebild behålls längs bergskanten närmast farleden.

De **östra husen** innebär att bebyggelsefronten utökas mot farleden. Husen får dock en tillbakadragen placering och underordnar sig seniorhuset i höjd. Framförliggande klippavsats behålls obebyggd. Den ljusa färgsättningen och den varierade volymuppbyggnaden lättar upp bebyggelsebilden på berget.

De **södra husen** kommer skymmas från farleden av seniorhuset och de får därmed en i närmast obefintlig påverkan på inloppets landskapsbild. Från söder och Henriksdal kommer den nya bebyggelsen leda till att seniorhusets fasader till stor del kommer skymmas av de ljusa husen. Seniorhuset har dock inga kulturhistoriska värden.

Reservat för vårdboende i söder ansluter i färg och materialval till det befintliga vårdboendet. Den nya byggnaden är låg i de delar som angränsar till de befintliga byggnaderna och därför underordnad dessa.

NATUR

Kommunala mål – Översiktsplanen 2012

- Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald.
- Naturligt förekommande växt- och djurarter ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd.
- Ökad medvetenhet om naturmiljöers biologiska, sociala, kulturella, hälsofrämjande och estetiska värden.
- Stärk och utveckla gröna kilar och värdekärnor.

Utbyggnadsförslaget

Det finns inga för kommunen kända lokaler för hotade växt- eller djurarter inom planområdet. Ett parti med natur av kommunalt värde finns strax söder om planområdet.

Inom planområdet förekommer dock solitärträd med såväl biologiska som landskapsbildsmässiga värden. Värdefulla träd har mätts in och flertalet av dem har säkerställts med en särskild planbestämmelse. Vissa träd kommer dock att tas ner för att möjliggöra en utbyggnad enligt planförslaget.

Slutsatser: Det finns inga för kommunen kända lokaler för hotade växt- eller djurarter inom planområdet. Värdefulla träd har mätts in och flertalet av dem har säkerställts med en särskild planbestämmelse.

YTVATTEN - DAGVATTEN

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012.

- God ekologisk och kemisk status på alla vatten till 2021.
- Dagvattnet ska vara en positiv resurs i stadsbyggandet.
- Vid bedömning av hur planer, tillstånd och yttranden påverkar naturmiljön ska bedömningen ske utifrån ett helhetsperspektiv (landskapsekologiskt perspektiv). Man ska ta hänsyn till hur vattenkvaliteten påverkas och vilket avrinningsområde och vilken havsbassäng som berörs.
- Kommunens dagvattenpolicy och anvisningar för dagvattenhantering ska följas.

Miljö kvalitetsnormer

Dagvatten från planområdet avrinner mot vattenförekomsten Strömmen. Den kemiska statusen för Strömmen är att den ej uppnår god kemisk ytvattenstatus och den ekologiska statusen är måttligt ekologisk potential (Vattenförekomsten har klassificerats till ett kraftigt modifierat vatten, KMV, och måttlig ekologisk potential med hänsyn till den påverkan som följer av hamnverksamheten).

Miljö kvalitetsnormen (MKN) för Strömmen är god kemisk status 2015 förutom för tributyltennföreningar som har tidsfrist till 2021 (man räknar inte med att halterna av tributyltennföreningar kommer att sjunka tillräckligt för att uppnå god kemisk status till 2015).

MKN för ekologisk status är god ekologisk potential och har tidsfrist till 2021.

Utbyggnadsförslaget

Målsättningen är att dagvattnet i möjligaste mån ska behållas inom området. Den nya bebyggelsen innebär att de hårdgjorda ytorna i området ökar. Detta innebär en snabbare avrinning och större flöde. Ett antal dagvattenmagasin planeras på olika platser inom området vilket kommer fördröja avrinningen och rena dagvattnet så att inte vattenbalansen samt vegetationen i området förändras. Dagvatten från större parkeringsytor kommer att renas i oljeavskiljare innan de släpps till dagvattennätet. Efter fördröjning och oljeavskiljning avleds dagvattnet till Strömmen.

Spillvatten från parkeringsgarage innehåller stora föroreningsmängder. För att minska belastningen till Henriksdals reningsverk bör garagen torrsopas i stället för att anslutas till spillvattennätet. Vid val av material på hus samt övriga anläggningar ska stor hänsyn tas till att inga främmande ämnen används som kan innebära skada på hälsa och miljö.

Tillämpas kommunens dagvattenstrategi bedöms påverkan på vattenförekomsten bli oförändrad jämfört med dagsläget.

Slutsatser och rekommendationer: Ett antal dagvattenmagasin planeras inom området vilket kommer fördröja avrinningen och rena dagvattnet så att inte vattenbalansen samt vegetationen i området förändras. Dagvatten från parkeringsytor ska renas i oljeavskiljare. Spillvatten från parkeringsgarage innehåller stora föroreningsmängder. För att minska belastningen till Henriksdals reningsverk bör garagen torrsopas i stället för att anslutas till spillvattennätet.

Genomförande av detaljplanen bedöms inte förändra belastningen från området på Strömmen i förhållande till dagens situation.

Genom anslutning av fastigheter till kommunalt avlopp inom kommunens s.k. förnyelseområden (i andra delar av kommunen) bedöms belastningen på Nackas norra kust minska totalt sett, trots en ökad exploatering inom planområdet.

KONSEKVENSER FÖR HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

BULLER

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

Riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder.

Utrymme	Högsta trafikbullernivå, dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus		
Utomhus (frifältsvärden)	30	45 (nattetid)
Vid fasad	55	
På uteplats		70

Källa: Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

Fakta buller

Buller är det ljud som uppfattas som störande. Vad som uppfattas som buller varierar från person till person.

Buller kan orsaka bland annat stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och hörselskador. Särskilt störande är sådant ljud som man inte kan påverka, t ex trafik.

Utbyggnadsförslaget

Ingemansson har 2005 utfört dels en översiktlig trafikbullerberäkning och dels en bullerberäkning med anledning av byggande av eventuell framtida Östlig förbindelse. Den senare utredningen uppdaterades av ÅF- Infrastruktur AB 2012-09-13.

De i översiktsplanen angivna nivåerna orsakade av trafikbuller klaras i hela planområdet.

Lågfrekvent buller från fartyg och bussar medför att krav har ställts på ljudisolering av fönster och uteluftdon. För att klara Socialstyrelsens riktvärden vad gäller den ekvivalenta ljudnivån och det lågfrekventa bullret inomhus ska fönster och uteluftdon ges en ljudisolering lägst $R_w = 41$ dB(A). Med föreslagen ljudisolering kommer den lågfrekventa ljudnivån från färjetrafiken inomhus i boningsrum inte överstiga maximal ljudnivå på 60 dB(C).

Delar av bebyggelsen i planförslaget kommer att placeras ovanför de fyra tunnlarna som planeras under planområdet för Österleden - Östlig förbindelse. Av beräkningarna framgår att naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggarbetsplatser (45 dB(A) inte kommer att klaras på grund av bergborring av tunnlarna. Nivåerna avtar med våningsplan, ju längre upp i fastigheten desto lägre nivåer.

Beräkning visar att för parhusen i nordväst kommer bullernivån förväntas överstiga 45 dBA under 20 veckor på bottenvåningen. Högsta beräknade bullernivå på bottenvåning uppgår till 47 dBA.

För två av de södra husen visar beräkningarna att bullernivån förväntas överstiga 45 dBA under 9 veckor på bottenvåningen. Högsta beräknade bullernivå på bottenvåning uppgår till 47 dBA.

Med åtgärder, exempelvis 12,5 mm tjocka plattor Sylodyn eller likvärdig stomljudsdämpning, fås stomljudsnivåer under 45 dBA i samtliga fastigheter vid bergborring.

Slutsatser och rekommendationer: De i översiktsplanen angivna nivåerna orsakade av trafikbuller klaras i hela planområdet.

Lågfrekvent buller från fartyg och bussar medför att krav har ställts på ljudisolering av fönster och uteluftdon. Socialstyrelsens råd om buller inomhus ska klaras (SOSFS 2005:6).

Vid bergborrning för Östlig Förbindelse kommer en stor del av de planerade bostäderna att utsättas för stomljuds nivåer högre än riktvärdena för buller från byggarbetsplatser. Dessa byggnader ska grundläggas på sådant sätt så att riktvärdena ej kommer att överskridas.

Genom planbestämmelser regleras att en god ljudmiljö säkerställs i detaljplanen, bl.a. regleras nivån för lågfrekvent buller samt acceptabel ljudnivå för stomljud.

LUFT

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030.
- Kollektivtrafik till sjöss ska särskilt utvecklas, kopplas till landburen kollektivtrafik och samordnas regionalt.
- Trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots eller med cykel ökar.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

Miljö kvalitetsnormerna (MKN) är bindande nationella föreskrifter. De är till för att skydda hälsan och miljön. MKN anger de föroreningsnivåer som människor och miljö kan belastas med utan olägenheter av betydelse. Vid planering och planläggning ska hänsyn tas till dessa. En plan får inte medverka till att MKN överskrids

Utbyggnadsförslaget

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har utfört beräkningar över luftkvaliteten inom Nacka kommun. De föroreningar som är svårast att klara är partiklar och kvävedioxid. Av beräkningarna framgår att dygnsvärdet för partiklar (PM10, (<10 µm)) är 27-39 µg/m³. Medelvärdet under det 36:e värsta dygnet får inte vara högre än 50 µg/m³.

Beräkningarna för kvävedioxid visar att halterna är 24 - 36 µg/m³. Medelvärdet under det åttonde värsta dygnet får inte vara högre än 60 µg/m³. Samtliga MKN för luft kommer att klaras inom planområdet.

Slutsats: Samtliga miljö kvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet.

REKREATION

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- Rika möjligheter till friluftsliv som tar hänsyn till naturens förutsättningar.
- Tillgång och tillgänglighet till parker och bostadsnära natur ska vara god i alla kommundelar.
- Trygga den allemansrättsliga tillgången och förbättra tillgängligheten till strand- och vattenområden.
- Öka tillgängligheten till grönområden.
- Utvecklingen i samhället ska främja en god folkhälsa.
- Medborgarna ska ha tillgång till ett bra och varierat utbud av idrotts- och fritidsanläggningar.

Utbyggnadsförslaget

Andelen friytor kommer att minska om planförslaget genomförs. Dock kommer andelen lättillgängliga och ordnade rekreationsytor att öka i förhållande till befintliga. Befintlig boulebana och mötesplats kommer att finnas kvar och utvecklas.

Befintliga gångvägar, trappleder och stigar bibehålls eller rustas upp. Nya gångvägar kommer också att anläggas.

Den i gestaltningsprogrammet presenterade utformningen av bostädernas och vårdboendets närmiljöer är omsorgsfullt planerad och tillgänglighetsfrågorna har särskilt uppmärksammats. Ett flertal sittplatser, bersåer, terrasser samt odlingsmöjligheter i växthus föreslås, för att berika utevistelse och aktivitet. Tillgänglighetsfrågorna har särskilt uppmärksammats.

Befintligt klubbhus med bassäng kommer enligt planförslaget att kunna nyttjas även av tillkommande boende i området.

Planeringen av utemiljön är anpassad till gruppen äldre. Området är ingen särskilt säker eller anpassad miljö för barn. En mindre yta för lek anläggs dock intill parvillorna. Fallrisker vid stup förekommer på flera platser.

Slutsatser: Andelen friytor kommer att minska om planförslaget genomförs. Dock kommer andelen lättillgängliga och ordnade rekreationsytor att öka i förhållande till befintliga förhållanden. Den i gestaltningsprogrammet presenterade utformningen av bostädernas närmiljöer är omsorgsfullt planerad och tillgänglighetsfrågorna har särskilt uppmärksammats.

Området är ingen särskilt säker eller anpassad miljö för barn.

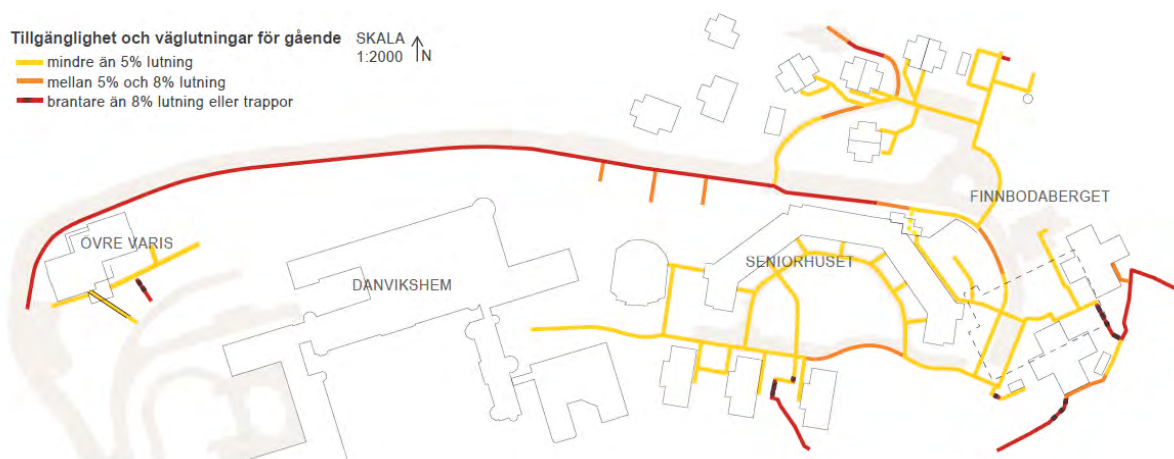
TILLGÄNGLIGHET OCH TRYGGHET

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- Förändringar i den byggda miljön bör innebära förbättringar estetiskt, funktionellt och socialt samt leda till mer hälsosamma och trygga miljöer.
- Alla ska vara trygga och säkra i Nacka

Utbyggnadsförslaget

Områdets placering på ett högt berg gör att det inte går att undgå branta lutningar. Därför är det viktigt att göra de nedfarter och nedgångar som finns från berget så säkra som möjligt.



Ovanstående kartläggning av lutningsförhållandena inom planområdet visar på behovet av godkända lutningar längs stråk mellan vissa viktiga målpunkter. Enligt planförslaget säkras möjligheten att ta sig på ett tillgängligt sätt från busshållplatsen till rekreationsytorna i norr och till de östra och södra husen. De östra och södra husen nås på ett tillgängligt sätt genom att ny hiss anläggs i miljöstugan upp till den övre nivån. Från hissen kan sedan gående ta sig till det gemensamma gångstråket som leder runt seniorhuset.

Grönyttorna som illustrerats mellan husen bidrar positivt till möten genom att skapa attraktiva utemiljöer med sittplatser.

I den branta terrängen är risken för fallolyckor förhållandevis stor. För att minska risken för olyckor bör branter förses med skyddsstängsel.

Vid fortsatt detaljprojektering skall skalskyddet och den avgränsning som görs mellan parkeringsdel och bostadsdel särskilt beaktas. Det är viktigt att försäkra sig om att endast behöriga personer kan passera. Att avgränsa ytan i parkeringsdelen så att man som boende endast har tillträde till en begränsad sektion av garaget är också brottsförebyggande.

Slutsatser: Områdets placering på ett högt berg gör att det inte går att undgå branta lutningar. Enligt planförslaget säkras möjligheten att ta sig på ett tillgängligt sätt från busshållplatsen till rekreationsytorna i norr och till de östra och södra husen.

LOKALKLIMAT OCH SOLSTUDIE

Utbyggnadsförslaget

SMHI tog med anledning av ett tidigare samrådsförslag daterat november 2005 fram en vindstudie för det dåvarande planförslaget. Någon uppdaterad vindstudie föreligger inte men delar av den gamla är tillämpliga.

För samtliga studerade vindriktningar fås betydande förstärkning av vinden i någon del av området. Förstärkningen orsakas dels av topografin och dels av byggnaderna.

Störst förstärkning av vinden fås kring det befintliga klubbhuset, och då främst vid nordlig eller nordvästlig vind.

Inom den planerade nya bebyggelsen ger nordvästliga vindar en förstärkning mellan de nya husen i norr och för seniorbostäderna. Både nordliga och nordvästliga vindar ger dessutom en förstärkning mellan de planerade husen direkt söder om klubbhuset.

För sydliga, sydvästliga och sydostliga vindar fås störst förstärkning kring de planerade byggnaderna direkt söder och sydost om simhallen. De platser som i resultaten visat sig vara mest ogynnsamma ur vindkomfortperspektiv, kommer troligtvis att upplevas som blåsiga vid längre uppehållstider. Detta skulle i viss utsträckning kunna förhindras genom läplanteringar dels direkt nord-nordväst om simhallen och dels söder om bebyggelsen planerad söder om seniorbostaden.

Solstudie

En solstudie har gjorts av de södra husen. Studien visar att när solen står som högst skuggar inte de södra husen seniorhuset. Vid höst- och vårdagjämningen når skuggorna från de södra husen just fram till seniorhuset och skuggar några av lägenheter i de lägre våningarna av den västra delen under förmiddagen. På eftermiddagen når skuggan fram till de lägsta lägenheterna i östra delen av seniorboendet. Vid vintersolståndet rör sig skuggorna ganska högt på seniorhusets sydfasad.

Slutsatser och rekommendationer: Störst förstärkning av vinden fås kring den befintliga simhallen, främst vid nordlig eller nordvästlig vind. Solljusförhållandena för de allra flesta av seniorhusets lägenheter påverkas inte av de södra husen. En mindre försämring av solljusförhållandena uppkommer under vissa årstider för en mindre del av bostäderna, främst belägna i den västra delen av seniorhusets gårdssida.

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Fakta - hushållning med naturresurser

Enligt miljöbalkens hushållningsprincip skall alla som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd hushålla med råvaror och energi samt utnyttja möjligheterna till återanvändning och återvinning. I första hand ska förnyelsebara energikällor användas.

Översiktsplanen 2012

- Energianvändningen och utsläppen av växthusgaser i bebyggelsesektorn ska minskas i enlighet med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFs).

Utbyggnadsförslaget

Planområdet ligger relativt centralt och har tillgång till kollektivtrafikförbindelser med busshållplats inom planområdet. Bebyggelsen planeras på tidigare delvis ianspråktagen mark vilket får anses vara god hushållning med markresurser. Bebyggelsen kommer att anslutas till fjärrvärmenätet.

Slutsats: Bebyggelsen kommer att få en bra kollektivtrafikförsörjning. Bebyggelsen planeras på tidigare delvis ianspråktagen mark vilket får anses vara god hushållning med markresurser. Bebyggelsen kommer att anslutas till fjärrvärmenätet.

BYGGSKEDET

Bedömningsgrunder - Naturvårdsverkets riktvärden, NFS 2004:15

Buller under byggnation utgör ofta ett miljöproblem. Därför har Naturvårdsverket tagit fram riktvärden för buller från byggplatser, NFS 2004:15, varifrån nedanstående sammanställning i tabell hämtats.

Riktvärden för buller från byggplatser						
Område	Helgfri mån-fre		Lör-, sön- och helgdag		Samtliga dagar	
	Dag 07-19	Kväll 19-22	Dag 07-19	Kväll 19-22	Natt 22-07	Natt 22-07
	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{AFmax}
Bostäder för permanent boende och fritidshus						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
Inomhus (bostadsrum)	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Vårdlokaler						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	–
Inomhus	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Undervisningslokaler						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	–	–	–	–	–
Inomhus	40 dBA	–	–	–	–	–
Arbetslokaler för tyst verksamhet ¹⁾						
Utomhus (vid fasad)	70 dBA	–	–	–	–	–
Inomhus	45 dBA	–	–	–	–	–

Buller från trafik till och från byggplatsen bör bedömas efter riktvärdena för trafikbuller, medan trafik inom byggplatsen räknas som byggbuller.

Utbyggnadsförslaget

I bilagt PM – Finnbodaberget genomförande bygg, HSB 2012-11-13 redovisas hur utbyggnaden av ny bebyggelse och yttre miljö på Finnbodaberget ska organiseras i olika etapper, hur lång tid dessa beräknas ta och hur boende kan skyddas mot störningar under byggtiden.

I etapp I byggs de Södra husen, i etapp II miljöstuga och garage, i etapp III de Östra husen och i etapp IV parhusen på platån. Störningarna för att bygga ut etapp I-III, vilket är det som kommer ha störst påverkan på seniorhusets boende, beräknas pågå i totalt ca 3 år. Mest kritiskt och störande kommer utbyggnaden av etapp II med intilliggande miljöstuga och garage vara, vilken beräknas pågå i ca 10 månader. Exploatören kan under den perioden behöva erbjuda ersättningsbostad för de närmast utsatta lägenheterna i seniorhusets östra del.

Under varje etapp kommer befintlig bebyggelse och kommunikationsstråk avskärmas med plank mm. till skydd mot byggbuller och andra störningar. Provisoriska tillfarter, gångvägar och parkering kommer att behöva ordnas under utbyggnadstiden.

Befintliga rekreationsytor på seniorhusets innergård samt rekreationsytor på platån med boulebanor och lusthus ska kunna användas under hela utbyggnadstiden, med undantag för när nya rekreationsytor ska anläggas.

Under hela utbyggnadstiden ska exploatören löpande informera boende om vad som kommer att hända.

<p>Slutsats: De boende i seniorhuset, samt även andra som påverkas, ska i möjligaste mån skyddas och skärmas av från byggbuller och andra störningar med anledning av utbyggnaden samt löpande informeras om vad som kommer att hända.</p>

NACKA KOMMUN
Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Angela Jonasson
Planarkitekt

§ 125

Dnr KFKS 2012/660-214

Detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl.

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan, från Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Sickla station i Nacka och på så sätt koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och tillföra nya attraktiva resealternativ i kollektivtrafiken. Tvärbanans förlängning ska dessutom avlasta Slussen under ombyggnationen och, i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan Hållbar framtid i Nacka (2012), bidra till utvecklingen av Västra Sicklaön till en mer sammanhängande och tät stadsdel.

Detaljplanen har varit utställd för granskning mellan den 27 februari och den 28 mars 2014. Några ändringar av föreslagen detaljplan har inte gjorts efter granskningen.

Ekonomiska konsekvenser

Nacka kommun har tecknat ett genomförandavtal med Trafikförvaltningen (SL), som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen. Genomförandavtalet upprättades under 2013 och utgjorde underlag till landstingets trafiknämnds beslut om genomförande. Kommunen bidrar med kostnader för att upprätta en detaljplan, tar på sig ansvaret för att lösa markåtkomst och bidrar med finansiering till kommunala anläggningar som berörs.

Handlingar i ärendet




Planenhetens tjänsteskrivelse 2014-05-06.

Bilagor:

1. Planbeskrivning
2. Detaljplanekarta
3. Utlåtande
4. Fastighetsförteckning
5. Miljöredovisning
6. Buller- och vibrationsutredning
7. Trafikutredning
8. Dagvattenutredning
9. Mark- och grundvattenundersökning
10. Riskbedömning.

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med förslaget till beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Protokollsanteckningar

Thomas Josefsson (S), Helena Westerling (S) och Maria Lähetkangas (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Precis som övriga i nämnden är vi glada att arbetet med denna detaljplan har kunnat ske mycket snabbt. Vi beklagar dock att planarbetet inte beaktat förslag att förlägga tvärbanans spår vid slutstationen något längre söderut än i det nu tillstyrkta planförslaget, för att underrätta en framtida utbyggnad av Saltsjöbanan till dubbelspår vid Sickla station.

I vår vision om en miljövänlig och attraktiv kollektivtrafik från centrala Nacka ingår nämligen en spårbinden och tät trafikerad förbindelse även till Slussen, inte bara t-bana mot T-Centralen. Trafikanterna måste få många resmöjligheter och byten ska spridas ut på flera ”noder”.

Landstingets beslut om upprustning av Saltsjöbanan kommer om några år att ge oss 12-minuterstrafik på banan. Om dubbelspåret mellan Järla och Nacka stationer förlängs till Sickla station bör det bli möjligt att utöka till 6-minuterstrafik mellan Slussen och Järla, varvid Järla station blir en naturlig omstigningspunkt mellan t-banan och Saltsjöbanan. Därigenom kan också busstrafiken till Slussen reduceras ytterligare, vilket är värdefullt ur miljö- och trängselsynpunkt.

Nu måste Nacka kommuns fortsatta planering av området mellan och kring Nacka och Sickla stationer se till att det åtminstone blir möjligt att förlänga dubbelspåret Järla-Nacka nästan ända fram till Sickla station, med en extra perrong strax öster om den nuvarande. Även denna förenklade och okonventionella lösning borde möjliggöra 6-minuterstrafik.”

Ronald Eriksson (V) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Vänsterpartiet har tidigare vid ett flertal tillfällen skrivit om förlängningen av tvärbanan. Det är bra att den blir av - redan när tvärbanan för många år sedan avslutades på en byggarbetsplats i Hammarby Sjöstad krävde Vänsterpartiet att den naturligtvis skulle anslutas till kollektivtrafiken till Nacka/Värmdö.

På grund av försumlig och obefintlig stadsplanering har under årens gång nya byggnader och annat planerats och byggts som omöjliggör en bra och effektiv sträckning av banan i Nacka. Därför tvingas nu banan byggas i en skarp s-kurva uppför en kraftig backe vilket resulterar i låg hastighet och sänker kapaciteten.

Vänsterpartiet verkar för en sammanhållen och framtidsinriktad stadsplanering vilket i de här frågorna bl.a. skulle betyda att det tidigt bestäms hur de tre spårsystemen - T-banan, Tvärbanan, Saltsjöbanan - i det framtida Nacka ska dras och fungera innan man går vidare med mer detaljerad planering, t.ex. vilka nya hus som ska byggas och var.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl., Sicklaön i Nacka kommun

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker planförslaget och hemställer hos kommunfullmäktige att planförslaget antas.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan, från Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Sickla station i Nacka och på så sätt koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och tillföra nya attraktiva resealternativ i kollektivtrafiken. Tvärbanans förlängning ska dessutom avlasta Slussen under ombyggnationen och, i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), bidra till utvecklingen av Västra Sicklaön till en mer sammanhängande och tät stadsdel.

Detaljplanen har varit utställd för granskning mellan den 27 februari och den 28 mars 2014. Några ändringar av föreslagen detaljplan har inte gjorts efter granskningen.

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan, från Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Sickla station i Nacka. Tvärbanan ska tillföra nya attraktiva resealternativ i kollektivtrafiken, koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan, avlasta Slussen under den planerade ombyggnationen av denna och i stort bidra till att, i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), utveckla Västra Sicklaön till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder, service mm. Planområdet inryms på västra Sicklaön och har en långsmal utformning som sträcker sig från kommungränsen mot Stockholms stad vid Båtbyggargatan, till Sickla station, en sträcka på ca 580 m. Längs Uddvägen omfattar planen spårområdet samt intilliggande gatumark. Därifrån omfattar planen spårområde samt den gång- och

cykelbanan som följer längs spårets norra sida. Längs en sträcka utmed Värmdövägen innefattar planen hela gaturummet för att ge marginal för en smärre justering av vägens läge. I stort sett hela planområdet regleras till allmän platsmark för lokaltrafik med spårtrafik. Hållplatsen vid Sickla station blir kvartersmark för spår- och stationsändamål och ytan direkt söder om denna blir kvartersmark med byggrätt för centrumändamål, som planeras bli del av stationsmiljön.

Detaljplanen har varit utställd för granskning mellan den 27 februari och den 28 mars 2014. Synpunkter inkomna under granskningstiden handlade i huvudsak om den påverkan som föreslagen spårtrafik har på angränsande fastigheter, sett till boende (studentbostäderna) och befintliga verksamheters förutsättningar att bedrivas, liksom på eventuell framtida bebyggelseutveckling. Några ändringar av föreslagen detaljplan har inte gjorts efter granskningen.

Ekonomiska konsekvenser

Nacka kommun har tecknat ett genomförandavtal med Trafikförvaltningen (SL), som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen. Genomförandavtalet upprättades under 2013 och utgjorde underlag till landstingets trafiknämnds beslut om genomförande. Kommunen bidrar med kostnader för att upprätta en detaljplan, tar på sig ansvaret för att lösa markåtkomst och bidrar med finansiering till kommunala anläggningar som berörs.

Handlingar i ärendet

- Denna tjänsteskrivelse
- Planbeskrivning
- Detaljplanekarta
- Utlåtande
- Fastighetsförteckning
- Miljöredovisning
- Buller- och vibrationsutredning
- Trafikutredning
- Dagvattenutredning
- Mark- och grundvattenundersökning
- Riskbedömning

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

Planenheten

Andreas Totschnig

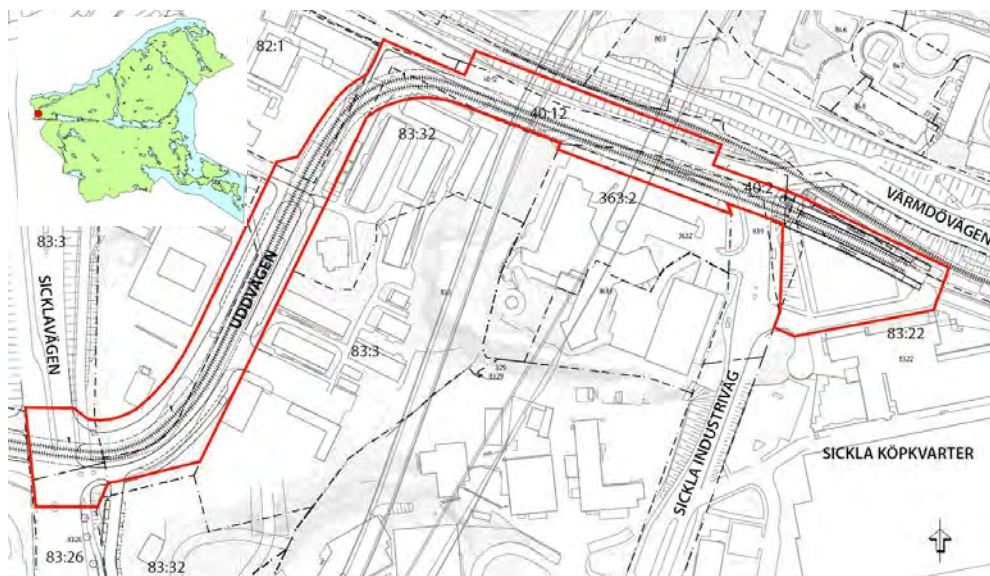
Planchef

Christian Rydberg

Planarkitekt

Tvärbanan till Nacka, kommunala beslut och planområdets avgränsning

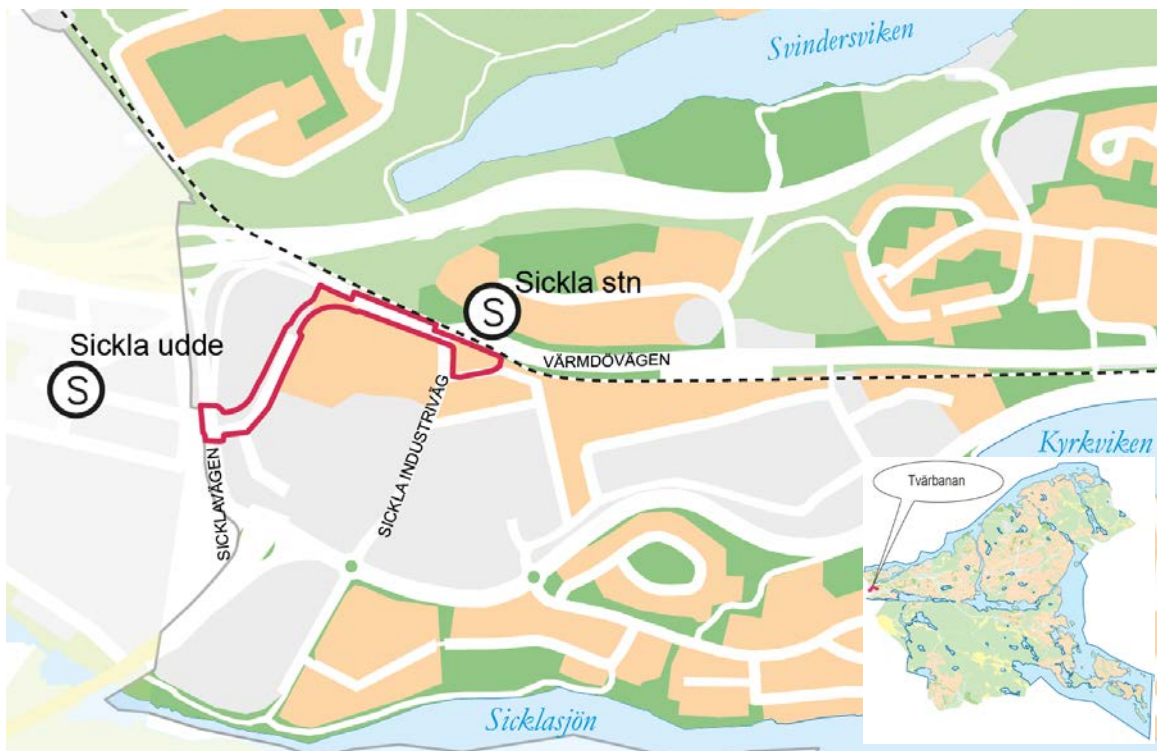
	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2013-01-23 § 7	MSN	Tillstyrkan
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, tillstyrkan	2013-01-22 § 4	KSSU	Tillstyrkan
✓	Start-PM stadsbyggnadsprojekt, antagande	2013-02-11 § 43	KS	Antagande
✓	Information inför samråd	2013-04-17 § 126	MSN	
✓	Detaljplan, samråd	2013-05-22	Planchef	Delegationsbeslut Samrådstid 9 oktober till 11 november 2013
✓	Detaljplan, yttrande, samråd	2013-11-05 § 219	KSSU	
✓	Detaljplan, granskning	2014-02-01 § 31	MSN	Beslut om granskning Granskningstid 27 februari till den 28 mars 2014
✓	Detaljplan, granskning, yttrande	2014-03-18 § 71	KSSU	
✓	Detaljplan, tillstyrkan		MSN	
✓	Detaljplan, antagande		KF	
✓	Utbyggnads-PM, tillstyrkan		TN	
✓	Utbyggnads-PM		KS	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		TN	
✓	Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
✓	Projektavslut		KS	



Planens avgränsning och läge i kommunen

Tvärbanan till Nacka

Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för fastigheten Sicklaön 40:12 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun



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

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan på ca 675 m, från dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla Station och på så sätt knyta samman de två trafikslagen via en bytespunkt. Därmed kan kopplingarna och rörelsemönstren mellan Sickla, Hammarby sjöstad och omkringliggande stadsdelar stärkas och förbättras. Syftet är även att avlasta Slussen både under ombyggnadstiden 2014-2022 och på lång sikt. Tvärbanan ska också bidra till att området kring Fanny Udde och f.d. Sickla industriområde utvecklas och förändras från ett slutet verksamhetsområde till en mer

sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service, i enlighet med översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012).

Handlingar och innehåll

Om en tunnelbana eller en spårväg byggs med stöd av en detaljplan enligt plan- och bygglagen (2010:900) behöver bestämmelserna i lag om byggande av järnväg (1995:1694) inte användas (Lag (2012:440)), 1 kap. 1 § Lag (1995:1964) om byggande av järnväg.

Planförslaget är upprättat enligt nya plan- och bygglagen PBL (2010: 900).

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag (finns att tillgå som bilagor):

- Miljöredovisning (Nacka kommun, februari 2014)
- Uddvägen trafikutredning (Ramböll, 2014-02-03)
- Buller- och vibrationsutredning (Structor, 2014-02-03)
- Riskbedömning avseende förlängning av Tvärbanan (Structor, 2014-01-29)
- Miljöteknisk mark- och grundvattenutredning (Geosigma, januari 2014)
- Dagvattenutredning (Bjerking, 2014-02-03)

Innehållsförteckning:

1. Sammanfattning.....	2
2. Förutsättningar.....	4
3. Planförslag.....	14
4. Konsekvenser av planen.....	26
5. Så genomförs planen.....	36

I. Sammanfattning

Huvuddragen i förslaget

Planområdet är beläget på västra Sicklaön. Området omfattar spårområdet, gatumark, hållplats samt andra angränsande ytor. Det nya spårområdet utgör en sträcka om ca 675 m, varav ca 580 m är inom Nacka kommun. Spåret leds i plankorsning från kommungränsen mot Stockholm över Sicklavägen, går norrut längs Uddvägen. Från Uddvägens slut leds spårvägen i ett betongtråg österut längs med Värmdövägens södra sida. Spåren korsar planskilt under Sickla industriväg. En ny ändhållplats anläggs intill Saltsjöbanans befintliga Sickla station.

Genom att koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan skapas nya attraktiva resealternativ och kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet ökar både i Nacka, i Stockholm och i

regionen. Möjligheten till smidig omstigning mellan Tvärbanan, Saltsjöbanan och ostsektorns busstrafik öppnar för nya resanderelationer mellan Nacka/Värmdö och Stockholms söderort. Enligt Trafikförvaltningens stornätsplan, etapp 2, är detta ett viktigt stråk för arbetspendling, där andelen biltrafikanter idag är hög. På lokal nivå ska Tvärbanan bidra till att utveckla västra Sicklaön, till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service i enlighet med Nacka kommuns översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012). Förlängningen av Tvärbanan kommer att avlasta Slussen, både under den stundande ombyggnadstiden och på lång sikt.

Området för Tvärbanans förlängning berörs av flera pågående projekt och planprocesser. Detaljplanen utformas med hänsyn tagen till dessa för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. I stort sett hela planområdet regleras till allmän platsmark för lokaltrafik med spårtrafik. Den kvarterersmark som berörs söder om Sickla station får liksom Sickla köpkvarter användning C för område för centrumändamål etc. Även en mindre markremsa mellan Uddvägen och Sicklaön 83:32 blir kvarterersmark för att säkra lastinfart till bebyggelsen på Sicklaön 83:32.

Under våren 2013 har kommunen tillsammans med Trafikförvaltningen (tidigare SL) tagit fram ett genomförandavtal som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och genomförandefasen. Genomförandavtalet utgjort underlag till landstingets trafiknämnd som fattade beslut om genomförande av förlängningen av Tvärbanan till Sickla Station den 18 juni 2013, vilket i sin tur godkändes av Landstingsfullmäktige den 17 september 2013. Nacka kommun beslutade om avtalet i kommunstyrelsen den 22 april 2013 och godkändes av kommunfullmäktig den 17 juni 2013. Kommunen bidrar med kostnader för att upprätta en detaljplan, tar på sig ansvaret för att lösa markåtkomst och bidrar med finansiering till kommande kommunala anläggningar som berörs.

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 och synliggöra hållbarheten i stadsbyggnade och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. Detaljplanen är den inledande delen i ett större stadsbyggnadsprojekt. Den utgör därför en viktig grund för att prioriterade frågor beaktas under utbyggnadsfasen mm. Sett till projektets syfte, utformning och förutsättningar pekas följande målområden för hållbart byggande ut:

Hållbart resande – Målet har valts eftersom det övergripande syftet med planen är att koppla samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och ostsektorns busstrafik och på så sätt öka effektiviteten och attraktiviteten i kollektivtrafiken. Det gör det möjligt för en ökande andel av befolkningen att välja ett mer hållbart resande.

En levande kulturmiljö – Målet har valts ut eftersom planområdet sträcker sig genom kvarteret Fanny Udde med en landskapsbild och viktiga objekt som berättar om Sicklaöns kultur- och

industrihistoria. Det bedöms därför vara viktigt att arbeta för att Tvärbanans utformning inte skadar dessa värden.

Effektiv mark- och resursanvändning – Målet har valts ut eftersom en viktig del i projektet är att stärka kopplingen mellan Sickla, Hammarby Sjöstad och omkringliggande stadsdelar och på så sätt så effektivisera utnyttjandet av befintliga resurser, service etc., samtidigt som förutsättningarna för nyetablering av verksamheter, boenden mm stärks.

Förslag på åtgärder/indikatorer på hur målen uppfylls beskrivs under rubrik *Hållbart byggande* i planförslaget.

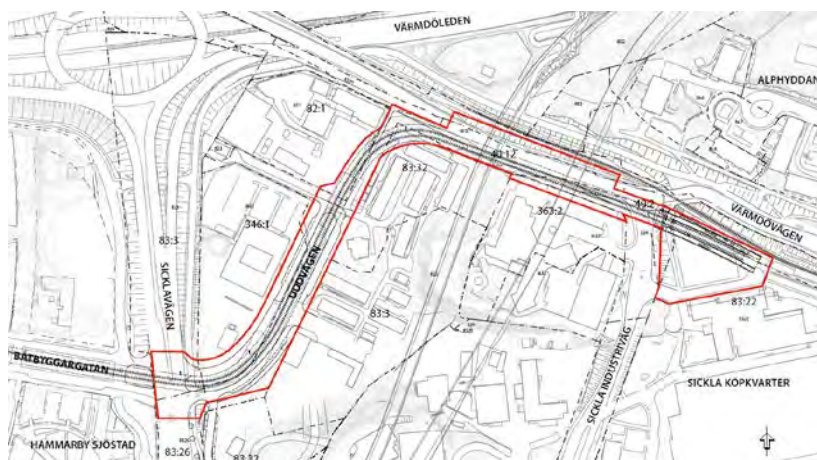
2. Förutsättningar

Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet inryms på västra Sicklaön och har till följd av sitt ändamål en långsmal utformning som sträcker sig från kommungränsen mot Stockholm vid Båtbyggargatan, till Sickla station, en sträcka på ca 580 m. Planen inrymmer spårområdet samt intilliggande gatumark från plankorsningen vid Sicklavägen fram till Uddvägens slut. Därifrån omfattar planen spårområdet som upp till och längs med Värmdövägen leds på separat banvall eller i betongtråg fram till hållplatsen. Den gång- och cykelbana som följer längs spårets norra sida omfattas av planen i sin helhet. Längs en sträcka utmed Värmdövägen innefattar planen hela gaturummet för att ge marginal för en smärre justering av vägens läge. Planområdets areal är ca 1,9 hektar stort.



Flygfoto över planområdet



Spårens sträckning, planområdets ungefärliga avgränsning och angränsande fastigheter

Stor del av planområdet inryms i fastighet Sicklaön 40:12 som är allmän platsmark i Nacka kommuns ägo. En del inryms också i kommunens Sicklaön 83:9. Utöver det gör planen intrång på följande fastigheter med andra ägare:

Sicklaön 83:3 Trafikverket

Sicklaön 76:1 AB Storstockholms lokaltrafik

Sickla 83:26 Trafikverket

Sicklaön 83:22 Sickla Industriefastigheter K/B (Atrium Ljungberg AB)

Sicklaön 346: 1 Impluvium Sju AB (Atrium Ljungberg AB)

Sicklaön 82:1 Nacka Port AB

Sicklaön 363:2 Padox AB

Sicklaön 83:32 Atrium Ljungberg AB

Sicklaön 40:2 privatperson

Översiktlig planering

Regionplan och översiktsplan

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUF 2010) pekas västra Sicklaön ut som del av den centrala regionkärnan. Detta befästs i gällande översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012), där kommundelen ifråga innefattas av stadsbyggnadsstrategin "Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön". Tätheten beskrivs med närhet till såväl service, arbete och medmänniskor som grönområden och rekreation. En blandad stadsdel beskrivs innehålla både bostäder, arbetsplatser och service liksom attraktiva mötesplatser. Planförslaget går i linje med översiktsplanens intentioner.

Fördjupad översiktsplan för Sickla 2000

Den fördjupade översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 1999. I planen föreslås hela området Fanny Udde för bostäder och verksamheter. I övrigt föreslås i tillämpliga delar att byggnader ska placeras med entréer mot gatan och att ny bebyggelse ska utformas med hänsyn till det framträdande läget vid Nackas entré.

Visionen är att denna del av Sickla ska bli en hållbar stadsdel genom att ta tillvara områdets unika förutsättningar med natur, skärgårdskontakt och närhet till Stockholms innerstad. Det

kulturhistoriska arvet och befintliga verksamheter är en förutsättning för området framtid. Stadsdelen ska tilltala en mångfald av människor att bo, arbeta, utvecklas och vara i. Den fördjupade översiktsplanen har arbetats in i gällande översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (se Stadsbyggnadsstrategi *Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön*) och är inte längre aktuell som separat dokument.

Detaljplaner

Stadsplan 52 från 1967 omfattar Sicklaön 346:1, 82:1 och Uddvägen (del av Sicklaön 40:12) i sin helhet med markanvändningarna industri och parkering i kvartersmark, samt park och gata på allmän plats. Till stadsplan 52 hör tomtindelning Kvarteret Dagakarlen från 1967 för Sicklaön 364:1 och tomtindelning Kvarteret Dagsverket för Sicklaön 82:1 från samma år. Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10) gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§.

Stadsplan 230 fastställdes 1972 och är i det område som spåret påverkar betecknad med T, där trafikändamål och allmänna underjordiska ledningar medges, men där marken i övrigt inte får bebyggas. Stadsplan 347 från 1986 breder ut sig längs Värmdövägen och Sickla industriväg. På kvartersmark föreskrivs på olika områden industriverksamhet, hotell eller kontor. Stora delar av planens kvartersmark är dock inaktuella pga. mer sentida ändringar eller nya planer. Gällande allmän plats i planen är fortfarande aktuell. I Tvärbanans tänkta sträckning anges användning allmän platsmark för gata eller torg med intilliggande park eller plantering. Här finns också specialområde Tj som betecknar område som endast får användas för järnvägstrafik och Tjz för järnvägsområde som skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik. Mellan Värmdövägen, Saltsjöbanan och detaljplanen för Sickla köp kvarter (DP 451) ligger en remsa med markanvändning industri, J. Remsan är punktprickad och får inte bebyggas. Till stadsplan 347 hör tilläggsbestämmelser för Österleden (DP 140) från 1986, som möjliggör en framtida utbyggnad av en östlig förbindelse. Planen anger anläggande och drift av allmän vägtunnel ej får hindras genom schaktning eller annat ingrepp mellan höjderna +6,6 och -26,2 meter (RH00). Detaljplan 451 för Sickla köp kvarter vann laga kraft 2008. Alldeles söder om Sickla station medger denna detaljplan en byggrätt för kontor/service. Byggrätten är i dagsläget outnyttjad. Detaljplan 451 har genomförandetid till 2018. För övriga planer har genomförandetiden gått ut.

Den nya detaljplanen ersätter de delar av ovan beskrivna detaljplaner som ligger inom det nya planområdet. Tillhörande fastighetsindelingsbestämmelser, ursprungligen fastställda som tomdelning, upphör också att gälla inom det nya planområdet.

Trafikplaner

Danvikslösen är ett vilande planarbete inom både Nacka kommun och Stockholms stad. I Nacka kommun var fyra detaljplaner på samråd under 2005 och 2007. Planförslagen syftar till att möjliggöra utbyggnad av nya väg- och spårtrafikanläggningar längs gränsen mellan Nacka och Stockholm från Danvikstull i nordväst till Lugnets trafikplats med del av Värmdöleden, Värmdövägen och Sicklavägen i sydost.

Trafikverket planerar en Östlig förbindelse genom tunnel i Stockholmsområdet. Den Östliga förbindelsen ska ansluta till Södra Länken i tunnlar under Nobelberget. Detaljplaner för den tidigare planerade Österleden finns laga kraftvunna sedan mitten av 1990-talet och en ny förstudie togs fram 2006. Sedan sommaren 2012 arbetar Trafikverket med en åtgärdsvalsstudie (ny process enligt lag fr.o.m. 2013-01-01) för förbindelse och tillgänglighet mellan östra Stockholm, Lidingö, Nacka och Värmdö. Åtgärdsvalsstudien har varit på samråd under hösten 2013 och resulterar sannolikt i ett förslag till fortsatt arbete med en Östlig förbindelse. Trafikverket och Atrium Ljungberg äger mark öster om planområdet för Tvärbanan. Marken är tänkt att användas för etablering av bodar och byggteknisk utrustning under byggnation av en eventuell Östlig förbindelse.

Reservat/Servitut

Södra hörnan av fastigheten Sicklaön 346:1 är belastad med ett servitut för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 för anläggande av trafikanläggning.

En avloppstunnel löper i nordsydlig riktning genom planområdet och belastar Sicklaön 346:1 och 82:1. Den tillhör Fortum Värme AB och används för att pumpa renat avloppsvatten från Henriksdals reningsverk till Hammarbyverket i Hammarby Sjöstad där det omvandlas till fjärrvärme och sedan pumpas tillbaka till Henriksdal. Tunneln ligger på drygt 30 meters djup under havets medelnivå och har en area på 8m². Till ledningsrätten för tunneln (akt 0182K-84/66) hör en skyddszon på 10 meter som sträcker sig från tunnelns tak och uppåt, där de tjänande fastigheterna inte får uppföra byggnad eller annan anläggning utan medgivande från ledningsrättsinnehavarna.

Planområdet går på Värmdövägen över ett reservat för Östlig förbindelse. Reservatet innebär att anläggande av allmän vägtunnel inte får hindras genom exempelvis schaktning under +12 respektive +14 meter över nollplanet (RH2000). Planerna för östlig förbindelse innebär också att marken öster om Uddvägen är reserverad för etablering av bodar och teknisk utrustning under en eventuell byggnation. Det innebär att planläggning för permanent bebyggelse på Sicklaön 83:32 och 83:3 inte kan påbörjas förrän slutgiltigt beslut om Östlig förbindelse fattas.

Detaljplanen bedöms inte påverka varken VA-tunneln eller vägreservatet, men de skyddas i detaljplanen med en bestämmelse om lägsta nivå för schaktning och varsamhet vid sprängnings- och byggnadsarbeten.

Andra projekt som berör planen

Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser som ska beaktas, t ex Danvikslösen (vilande), Kontor Uddvägen (Sicklaön 346:1), Nobelberget, Sickla Front (Kinnarpsplanen, Sicklaön 83:32), de sista etapperna av utbyggnaden av Hammarby sjöstad inom Stockholms stad, liksom Sicklaön 82:1 (Klinten) som har fått positivt planbesked, vilket innebär att kommunen ska påbörja en planprocess och därigenom utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder. Därtill bör nämnas att Trafikverket planerar en ombyggnation av Järlaleden för att minska köer och olyckor på denna. Den planerade upprustningen av Saltsjöbanan, ombyggnationen

av Slussen och pågående planering av tunnelbanans förlängning till Nacka är också viktiga att beakta för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. 2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C.

Kulturhistoriska intressen

Planens sträckning ligger inte inom område av riksintresse för kulturmiljövården. Inga kända fornlämningar berörs av projektet. Däremot omges fastigheten av två enskilda byggnader av kulturhistoriskt intresse, utpekade i bl.a. kommunens kulturmiljöprogram (s. 277). De berörs inte av projektet direkt, men har anknytning till platsens historia och har värden för närmiljön.



Utsigtsbild mot Fanny Udde tagen före sjösänkningen 1918



Villa Fanny Udde

Namnet Fanny Udde härrör från den udde i Hammarby sjö som fanns på platsen fram till sjösänkningen 1918. Sommarnöjet Fanny Udde byggdes 1877 av bagarmästaren Anders Richard Westerdahl, som enligt tidens sed hade döpt stället efter hustrun. Villan Fanny Udde, med detaljer i s.k. schweizerstil och rester av dess park finns kvar strax öster om planområdet på Uddvägen.

I nordväst angränsar planområdet till en äldre industrifastighet (Sicklaön 82:1) som omfattar en f.d. färgfabrik, kallad Klinten, med kulturhistoriskt värde. Byggnaden fick sin nuvarande karaktärsfulla färgsättning i början av 50-talet. Den rutmönstrade färgfältsindelningen anknyter till 1950-talets vurm för geometriska fasaddekor, men var samtidigt en tydlig reklampelare för verksamheten. För många är byggnaden en välbekant profil, då den syns både från motorvägen till Nacka/Värmdö och från Värmdövägen som utgör entrén till Sickla.



Färgfabrikens 1950-talsfasad mot Värmdövägen

Längs Tvärbanans sträckning finns en ramp för gående och cyklister till Värmdövägen, alldeles intill färgfabrikens östra gavel. Rampens ålder är okänd, men den kan ha tillkommit redan på 1930-talet då husets nedre del byggdes, men den kan också vara från 1950-talets utbyggnad. Den har en omsorgsfull murad sida mot byggnaden med bevarat äldre landsvägsräcke.



Fanny Udde på 1960-talet. 1800-talsvillans tak syns bland träden söder om färgfabrikens inhägnade område, rester av udden till vänster. Långnets trafikplats och Värmdöleden var ännu inte byggda

Sickla station är en av Saltsjöbanans stationer som saknar stationsbyggnad. I kulturmiljöprogrammets förhållningssätt för Saltsjöbanan anges att ”alla förändringar ska föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att kulturvärden beaktas när det gäller stationsmiljöer, enskilda byggnader och anslutande kulturmiljöer”. Strax söder om

stationen ligger den i kulturmiljöprogrammet utpekade kulturmiljön Sickla-Marcusplatsen (sid 166ff), en f d industrimiljö från sekelskiftet 1900 som var knuten till järnvägen.

Riksintressen enligt 3, 4 och 5 kap Miljöbalken

Området berörs av riksintressen för kommunikationer i form av Saltsjöbanan, Sicklavägen (länsväg 260), Södra Länken och Värmdöleden, där de tre sistnämnda är statliga vägar och av riksintresse på grund av att de är länkar mellan det nationella vägnätet och Stadsgårdshamnen, en hamn av riksintresse. Även reservatet för framtida Östlig förbindelse klassas som riksintresse för kommunikationer och bör beaktas.

Planförslaget innebär inte att någon nu gällande miljö kvalitetsnorm överskrids. Se bilagd miljöredovisning.

Mellankommunala intressen

Planområdet ligger i direkt anslutning till Hammarby Sjöstad och kommungränsen mot Stockholms stad. Planen i sig syftar till stor del att tillföra goda kopplingar och en harmonisk övergång mellan kommunerna så att någon gräns inte märks och stadsdelarna tillsammans utgör en helhet. De gemensamma intressena rör flera pågående stadsbyggnadsprojekt som tillsammans bär på viktiga intressen i skala och arkitektoniska uttryck, om trafiklösningar i korsningen över Sicklavägen samt användningen av ny bebyggelse.

Området idag

Topografi, vegetation, geologi och markföroreningar

Planområdet utgörs till stor del av gatumark och andra hårdgjorda ytor. Från kommungränsen till slutet av Uddvägen dras spåret i relativt plan gatumark. Från Uddvägens slut i norr till Värmdövägen är nivåskillnaden ca 6,5 m. Sträckan längs Värmdövägens södra kant sluttar lätt och omfattar en del träd i varierande storlek och annan växtlighet.

I de sydvästra delarna av planområdet är det delvis relativt dåliga grundläggningsförhållanden, framförallt på den södra delen av Uddvägen. Gatan har här satt sig och grundläggningsförstärkning har genomförts för att kunna hålla gatan i drift och för att inte skada ledningar i gatan (se rubrik tekniska förutsättningar). I övrigt ligger planområdet till stor del på berg och bärigheten är god.

Uddvägen ligger på gammal industrimark och det finns kända föroreningar i både norra och södra delen av vägens sträckning. Vid tidigare undersökningar har oljeföroreningar indikerats, men inga laboratorieanalyser har utförts. Att anpassa Uddvägen för Tvärbanan innebär att schakt blir aktuell i den befintliga fyllningen och därför ska miljöprovtagning utföras för kontroll innan utbyggnad.

Befintlig bebyggelse

Fastigheten Sicklaön 346:1 är idag bebyggd med en tre till fyra våningar hög kontorsbyggnad från tidigt 1980-tal. I pågående planarbete för fastigheten Sicklaön 346:1 (Kontor Uddvägen) förutsätts att den nuvarande hyresgästen flyttar och befintlig byggnad

rivs till förmån för mer omfattande kontorsbebyggelse med viss handel. I södra delen låg tills nyligen en obemannad bensinstation. Avflyttning och rivning skedde under 2013. Marksanering har genomförts. På Sicklaön 83:32 söder om spårområdet är Atrium Ljungbergs kontorsbebyggelse "Sickla front" under uppbyggnad och inflyttning är planerat till 2014. Byggrätten tillåter kontor och handel delvis i åtta våningar.

Södra delen av Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 är bebyggd med en garage- och kontorsbyggnad intill Uddvägen. Byggnaden omgärdas av en större asfalterad uppställningsyta, en långsträckt carport samt en in- och utfart till drift- och underhållstunnel för Södra Länken. Den norra delen är upplåten för tre paviljongbyggnader i två våningar, för studentbostäder med tidsbegränsade bygglov (går ut 2015), tillhörande cykelställ, mindre förrådsbyggnader och parkeringar. En fjärde byggnad med studentbostäder sträcker sig över gränsen till fastigheten Sicklaön 83:32,2 som också är upplåten för studentbostäder i samma form. Utöver den delade byggnaden omfattar fastigheten fyra paviljongbyggnader i tre till fyra våningar. Intill Uddvägen på samma fastighet står villa Fanny Udde, 1800-talsvillan som beskrivs under kulturhistoriska intressen.



Tillfälliga studentbostäder på Uddvägen

Fastigheten Sicklaön 82:1 nordväst om Uddvägens slut omfattar bland annat den industribyggnad som går under benämningen Klinten och beskrivs under kulturhistoriska intressen. I övrigt utgörs fastigheten av en större lagerlokal samt mindre förrådsbyggnader och uppställningsytor närmast Uddvägen.

Fastigheterna Sicklaön 363:2 och 363:3 omfattar hotellverksamhet i form av sammanlänkade hotellbyggnader som sammanlagt upptar ca 2300 m² och vars högsta del uppgår till 11 våningar. Bebyggelsen är indragen ca 20 meter från Värmdövägen och omgärdat av parkeringar och p-hus.

Sickla station beskrivs under kulturhistoriska intressen. Ytan söder om denna tillhör Sicklaön 83:22 och utgörs idag av parkeringsytor till Sickla köp kvarter, men innefattar i gällande detaljplan en byggrätt för kontor och service.

Service

Planområdet sträcker sig mellan Sickla köpkvarters och Hammarby Sjöstads serviceutbud med kultur, utbildning, butiker, restauranger mm.

Projektet syftar till att tillföra en viktig koppling till kollektivtrafiken. Den kommer i sig att både lokalt och regionalt öka tillgängligheten till service såsom handel, skola, kultur och arbete.

Gator och trafik

Biltrafik

Tvårbansens förlängning från Sickla Udde kommer att korsa Sicklavägen, en huvudled som utgör del av riksväg 260 och knyter samman Järla och Sickla köpkvarter med Värmdövägen och Stockholms innerstad. En trafikutredning har genomförts (Uddvägen trafikutredning, Ramböll, 2014-02-03). Hastigheten på Sicklavägen är 50 km/h och trafikmängderna (vardagsdygnstrafik, vmd) är 2013 ca 17300. Uddvägen, en mindre återvändsgata, bedöms samma år ha en trafikmängd på ca 500 vmd. Samma utredning visar att trafikmängden uppgår till ca 8500 på Värmdövägen (mellan Trafikplats Lugnet och Sickla industriväg) och 6500 på Sickla industriväg. Den allmänna trafiken följer regionens dygns- och veckovariationer med störst trafik in mot Stockholm måndag till fredag morgon och ut från Stockholm eftermiddagar på vardagar.

Parkering

I dagsläget är det parkeringsförbud längs Uddvägen och i dess vändplats. Längs Värmdövägen tillåts inte heller någon sidoparkering. Parkering i anslutning till området sker huvudsakligen på kvartersmark. Den outnyttjade byggrätten söder om Sickla station används idag som provisorisk parkering.

Gång- och cykeltrafik

Den aktuella delen av Nacka kommun utgör en viktig nod där cykelbanor från olika delar av kommunen knyts samman och leder in till Stockholm. Planområdet berör i första hand den del av det regionala gång- och cykelstråket (Värmdöstråket) som går längs Värmdövägen och under Sicklavägen och vidare genom Hammarby Sjöstad. Ältastråket berörs där cykelbanan korsar Uddvägen innan den länkas samman med Värmdöstråket vid tunneln till Hammarby Sjöstad. Uddvägen har endast enkelsidig trottoar. Från Uddvägens slut i norr går en gång- och cykelväg västerut mellan fastighet Sicklaön 346:1 och 82:1 till tunneln under Sicklavägen, samt en gång- och cykelväg med stor lutning öster om Sicklaön 82:1 upp till Värmdövägen. Kartan nedan redovisar utöver strukturen på det befintliga gång- och cykelvägnät även dagens huvudsakliga målpunkter för gång- och cykeltrafiken.



- Regionalt cykelstråk (inkl gångbana)
 - Gång- och cykelbana/trottoar och cykelkörfält
 - - - Koppling för cyklister i blandtrafik
 - Gångbana/trottoar
- Huvudsakliga målpunkter för gång- och cykeltrafikanter

Kollektivtrafik

Saltsjöbanan med Sickla station och Tvärbanans Sickla Udde ligger i anslutning till planområdet.

Såväl Värmdövägen, Sickla Industriväg som Järlaleden trafikeras av ett flertal busslinjer. Hållplatsen Sickla bro trafikeras av ett flertal busslinjer med destinationer i olika delar av Nacka och Värmdölandet. Buss 71 trafikerar sträckan Slussen - Jarlaberg. Sedan sommaren 2005 trafikerar buss 74 sträckan Mariatorget, Skanstull, Hammarby Sjöstad, Sickla Köp kvarter till hållplatsen på Järlaleden söder om affärsbyggnaden ”Magasinet”.

Teknisk försörjning

Vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar finns utbyggda i vägarna inom och i anslutning till planområdet. Kommunens huvudmottagning (tryckstegringsstation) av vatten finns på fastighet Sicklaön 82:3 strax väster om Uddvägen. Distributionsledningar till kommunens vattentorn på Sicklaön liksom kommunens huvudspillvattenledning korsar eller går intill föreslaget planområde. Förbindelserna är avgörande för Sicklaöns spillvattenavledning och vattenförsörjning.

Planområdet berörs på några platser av ledningsnätet för fjärrvärme och optofiber/kabel-tv. Ledningar för el och tele finns längs i stort sett hela planområdet.

3. Planförslag

Nya byggnader

Planen utgörs i huvudsak av spårområdet för Tvärbanan. Utöver tillhörande trafikaneläggningar medför planen en teknikbyggnad på ca 35 m² som ska försörja Tvärbanan med teknikutrustning för tele- och signalsystem mm. Byggnaden placeras på biytan direkt väster om Tvärbanans kurva vid Uddvägen/Värmdövägen. Marken ägs av kommunen. Därutöver tillkommer väderskydd och liknande på nya hållplatsen vid Sickla station.

I gällande detaljplan (DP 451) har fastighet Sicklaön 83:22 en outnyttjad byggrätt som i dagsläget används för ytparkering. Byggrätten utgör en yta på ca 1270 m² och medger bebyggelse för centrumändamål, exempelvis kultur, kontor, hantverk mm, med en totalhöjd över nollplanet på 38 m (RH00). I och med spårområdets intrång på fastigheten försvinner en del av byggrätten. I föreslagen plan skjuts därför denna byggrätt till ett nytt läge för att bibehålla samma yta som i gällande detaljplan. Den mark som tas i anspråk av justeringen är i gällande detaljplaner delvis prickad kvartersmark (DP451), delvis allmän platsmark (S347). Byggrätten föreslås få en yta och tillåten totalhöjd över nollplanet som motsvarar den i gällande detaljplan (DP 451). På samma sätt som byggrätten i gällande detaljplan anpassats till Saltsjöbanans station ska den i detta planförslag anpassas till Tvärbanan för att säkerställa god tillgänglighet och en trivsamt stationsmiljö. Även gestaltningen ska följa riktlinjerna i gestaltungsprogrammet för detaljplan 451 för Sicklaön 83:22 m.fl. Sickla Köp kvarter och del av Sickla Industriområde. Byggnaden ska utgöra en ny representativ front mot Sickla station och omgivande gaturum, samtidigt som den samspelar med befintlig bebyggelse genom exempelvis enhetlig skyltning och belysning och genom att knyta an till industritraditionen i området där tegel, puts, plåt och glas och utgör dominerande material.

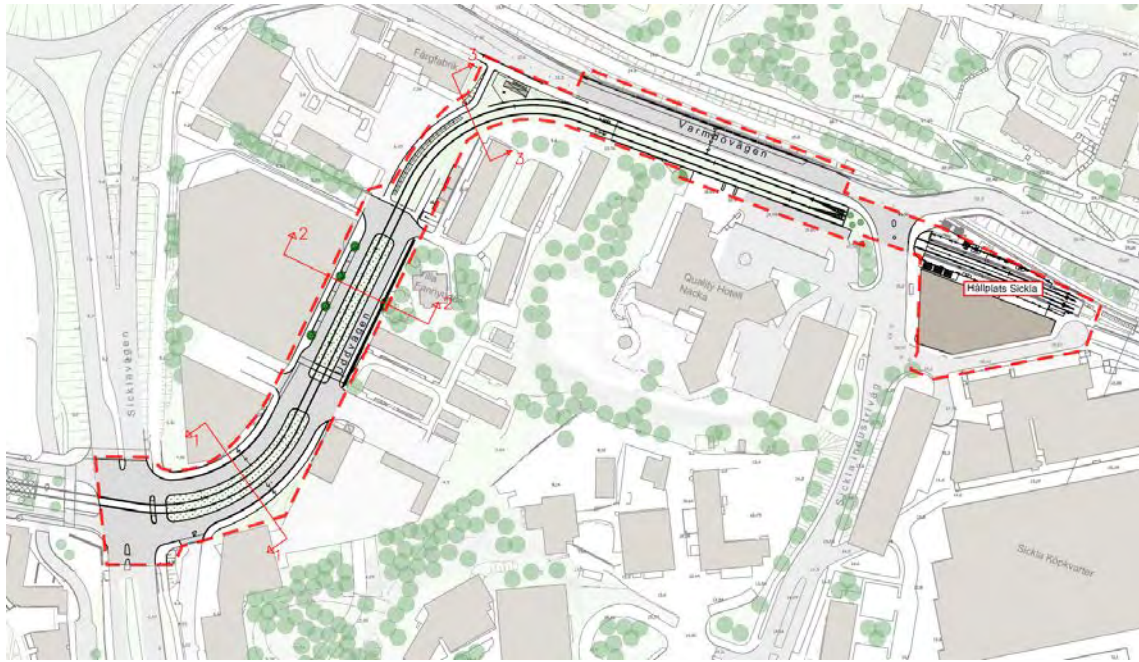


Idéskiss på byggnad och stationsmiljö sett från Värmdövägen. Scheinwiller Svensson Arkitektkontor AB

I förstudien av en framtida utbyggnad av tunnelbanan till Nacka redovisas att en station kommer att ligga i Sickla. Med tanke på det strategiska läget där flera kollektiva trafikslag knyts samman ses Sickla station som ett möjligt läge för en av tunnelbanestationens uppgångar. För att i denna detaljplan möjliggöra att en tunnelbaneuppgång anläggs inom

ovan nämnda byggrätt utökas planbestämmelsen C med att även medge användningen *stationsändamål*. Detaljstudier/projektering av denna byggnad har i detta skede ännu inte påbörjats.

Gator och trafik



Situationsplan som visar planområdet och spåret i relation till angränsande vägar och bebyggelse. Markerade sektioner presenteras längre ner i detta kapitel.

Spårvägen

Tvärbanan sträcker sig i dagsläget mellan Sickla udde i Hammarby sjöstad och Solna centrum. Sträckan från Solna centrum till Solna station beräknas invigas sommaren 2014. Trafikförvaltningen planerar för en vidare utbyggnad av Tvärbanan till Helenelund via Kista, med planerad byggstart 2016.

Föreliggande detaljplan möjliggör en förlängning av spårsystemet, från Sickla udde till Sickla station i Nacka kommun.

Tvärbanan trafikeras av spårvagnar av låggolvstyp som mestadels går på egen banvall/spårområde men bitvis även i befintliga gator. Hastigheten varierar för olika sträckor, men Trafikförvaltningen planerar för hastigheter upp till 80 km/h där banan så medger. Inom aktuellt planområde kommer hastigheten som mest uppnå 50 km/h längs Värmdövägen.

Tvärbanan trafikeras normalt sett av dubbelvagnar och tar då 150 sittande och med stående inräknat drygt 210 resenärer totalt per tåg. Turtätheten mellan Sickla hållplats och Mårtensdal i Hammarby Sjöstad planeras vara ca 5-10-minuterstrafik.

Tvärbanan bedöms ha en stor betydelse för utvecklingen av Stockholms närförorter, vilket har visat sig i de stadsdelar som redan försörjs av spårvägen. För gällande område kommer kollektivtrafikförsörjningen att förbättras avsevärt.



Tvärbanan vid dagens ändstation Sickla Udde



Saltsjöbanan vid Sickla station

Spårdragningen i aktuell förlängning, i Uddvägens mitt och längs Värmdövägens södra sida, har bedömts vara den mest lämpliga med hänsyn tagen till gatu- och spårutformning i relation till omgivande miljöer, trafik och verksamheter. Till följd av anläggningens utbredning, erforderliga kurvradier etc. innebär en spårplacering i Uddvägens mitt bl.a. det samlat minsta intrånget på intilliggande fastigheter.

Övrig kollektivtrafik

Tvärbanan fyller en viktig funktion genom att knyta samman Stockholms radiella kollektivtrafiklinjer som förbinder innerstaden med förorterna. Det är därför viktigt att kopplingarna till bussar, tunnelbana mm görs så enkla, bekväma och tydliga som möjligt. För Tvärbanans hållplats Sickla kommer den viktiga relationen vara mot Saltsjöbanan och busshållplatsen vid Sickla bro och Sickla station på Sickla industriväg. Goda bytesmöjligheter mellan färdmedlen är en viktig förutsättning för att tvärbanan ska fylla sin funktion. Förlängningen av Tvärbanan ska med sin anslutning till Sickla station inte äventyra en framtida utveckling av Saltsjöbanan. I maj 2013 fattade Stockholms läns landstings trafiknämnd beslut om att rusta upp Saltsjöbanan. Upprustningen innebär en modernisering och anpassning till gällande myndighetskrav avseende säkerhet, buller mm. Åtgärderna ska genomföras 2014 – ca 2018. Livslängden för den upprustade banan blir 40-60 år. 2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöra en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C. Detta innebär att även tunnelbanan kommer att ha en uppgång i anslutning till Sickla station.

Sickla station

Vid Tvärbanans ändhallplats vid Sickla station, kommer banan att ansluta till Saltsjöbanan samt de bussar som trafikerar Värmdövägen och Sickla industriväg.



Illustration över Sickla station och byggrätten i söder. GRID Arkitektur AB och Schewiller Svensson Arkitektkontor AB

I direkt anslutning till Tvärbanans nya hållplats vid Sickla station föreslås en byggrätt för centrumändamål (läs avsnitt Nya byggnader). Bygganden lokaliseras i anslutning till den södra plattformen och kommer att utgöra en viktig del av hållplatsmiljön, sett till verksamheter, entréer, fasadutformning och tillgänglighet för resenärer. Byggnaden ska innehålla en allmän hiss som på ett tillgängligt sätt kopplar samman plattformen med Sickla industriväg. Vidare kommer trappor koppla samman båda plattformarna med Sickla industriväg i hållplatsens västra ände. Det redan från början fullt tillgängliga alternativet att röra sig från hållplatsens östra ände till Sickla industriväg, via lokalgatan Smedjegatan söder om byggrätten, finns både före som efter byggnadens färdigställande.

Bytet för resenärer mellan Tvärbanan och bussar kommer ske till två busshållplatser. Till busshållplats Sickla station på Sickla industriväg är det cirka 40 respektive 100 meter. Till busshållplats Sickla bro är det cirka 120 respektive 160 meter. Att flytta busshållplatserna på Värmdövägen (hållplats Sickla bro) närmare korsningen med Sickla industriväg är ej möjligt pga. Värmdövägens linjeföring samt bredd vid den aktuella platsen. För att stärka denna koppling studeras däremot möjligheten att på ett tydligare sätt nyttja gångbron öster om hållplatserna och på så sätt skapa en kompletterande anslutning. Kopplingen mellan busshållplatsen och Tvärbanan kommer också göras tydligare med information till resenärerna.

Hållplatsen vid Sickla station inklusive dess anslutning till omgivningen utformas för att uppnå krav på tillgänglighet, trygghet och säkerhet i enlighet med t.ex. ”RiTill – SL:s riktlinjer för äldre och resenärer med funktionsnedsättning” samt ”RiStation - SL:s riktlinjer för utformning av SL-trafikens fasta kundmiljöer”. Dessa innebär bl.a. att hållplatsen utformas för att uppfylla väsentliga egenskapskrav i fråga om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Utöver

tillgänglighetsanpassning kommer hållplatsen också att utrustas med taktila ledstråk, digitala skyltar för trafikinformation, upplysta väderskydd, bänkar mm.

Fallskyddsstängsel kommer att uppföras på platser med risk för fall från höga höjder. På platser med farlig närhet till kontaktledning uppförs beröringsskydd. För att motverka att personer springer över spåren mellan plattformarna och på identifierade utsatta platser, kommer stängsel att anordnas.

Stationen kommer att utgöra en viktig knutpunkt i kollektivtrafiken för ett stort antal resenärer. En omsorgsfull gestaltning med konstnärlig utsmyckning är därför angelägen för att berika stationsmiljön. Med samspelande detaljer i murar, räcken och övrig utrustning nås en estetiskt tilltalande miljö. Tunnelmynningens betongväggar föreslås bekläs med ribbverk, som med sin kulör och textur lättar upp dessa samt utgöra klotterskydd. Den konstnärliga gestaltningen kommer att bli föremål för vidare diskussion i fortsatt projektering i samarbete med Kultur- och utbildningsenheten och andra berörda parter, så som Trafikförvaltningen.

Cykelparkeringar kommer att anläggas i anslutning till hållplatsen, förslagsvis direkt öster om den södra plattformens stoppbockar.

Biltrafik

Tvärbanan kommer inte att gå i samma körfält som biltrafiken, utan separat antingen i gatans mitt eller vid sidan om. På så sätt främjas de olika trafikslagets framkomlighet. Korsningen Båtbyggargatan/Uddvägen och Sicklavägen utgör dock en konfliktpunkt där biltrafik och spår möts i samma plan. En trafikutredning har genomförts av Ramböll (PM Uddvägen trafikutredning, 2014-02-03). Utredningen baseras på beräkningar och simuleringar gjorda med hänsyn tagen till den etappvisa bebyggelseutvecklingen i närområdet och den trafikökning denna föranleder. Utredningen visar att korsningen har tillräcklig kapacitet även efter en förlängning av Tvärbanan genom korsningen och beräknat full utbyggnad av kontor, handel etc. längs Uddvägen.

Uddvägen förblir en lokalgata utan genomfart för biltrafik, men rustas till en högre kapacitet än dagens. På Uddvägen går Tvärbanan i gatans mittremsa, som förses med gräs. Tvärbanan kommer längs Uddvägen att förses med två spårpassager i plan. Detta innebär förvisso fordonsrörelser över spår, men med erfarenhet från Tvärbanan i övrigt och från andra spårvägslinjer i kombination med studier av både trafikkapacitet och risk, har detta konstaterats fungera tillfredställande. Passagerna utformas med hänsyn till angöring till angränsande fastigheter och på dem befintliga liksom planerade verksamheter. Biltrafiken på Uddvägen bedöms öka till följd av exploateringen på exempelvis Sicklaön 346:1 och 82:1, men i och med den kapacitetsökning som upprustningen och breddningen av Uddvägen innebär, bedöms trafiktillskottet inte orsaka kapacitetsproblem på Uddvägen eller i korsningen Uddvägen/Sicklavägen. För att inte försämra Tvärbanans framkomlighet kommer spårvagnen att begära prioritet i korsningarna. Spårpassagerna förses med erforderliga säkerhetsanordningar mm utifrån beräknad trafikbelastning från bil- gång- och cykeltrafik.

Längs Värmdövägen går spåret separat i ett betongtråg för att före anslutningen till Sickla station gå ner under Sickla Bro. Lösningen innebär inga konflikter mellan spår och biltrafik.



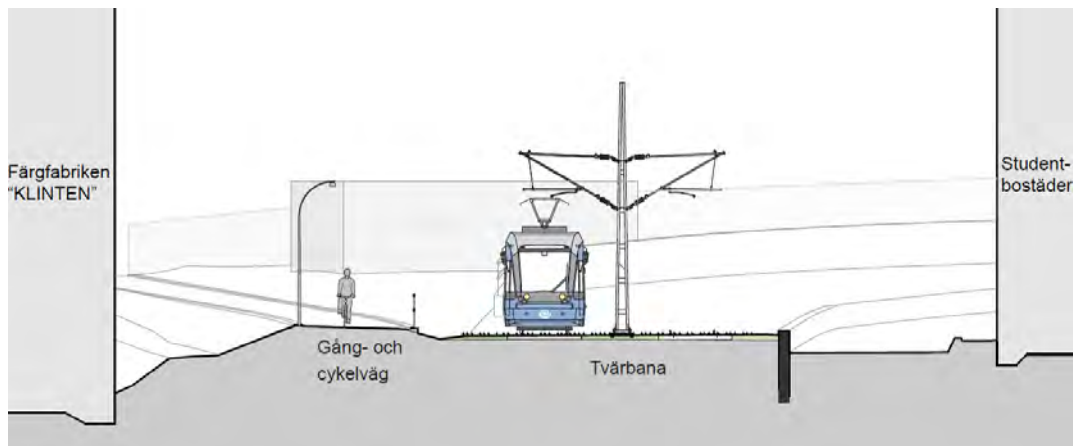
Illustration av träget längs Värmdövägen och Tvärbanans nedfart under Sickla industriväg. GRID Arkitektur AB

Kvartersgatan Smedjegatan, söder om byggrätten, kommer likt idag även fortsättningsvis användas av biltrafikanter som ska nå parkeringshuset direkt öster om planområdet. Vändplanen kommer även att fungera som angöringsplats för färdtjänst och taxi.

Gång- och cykeltrafik

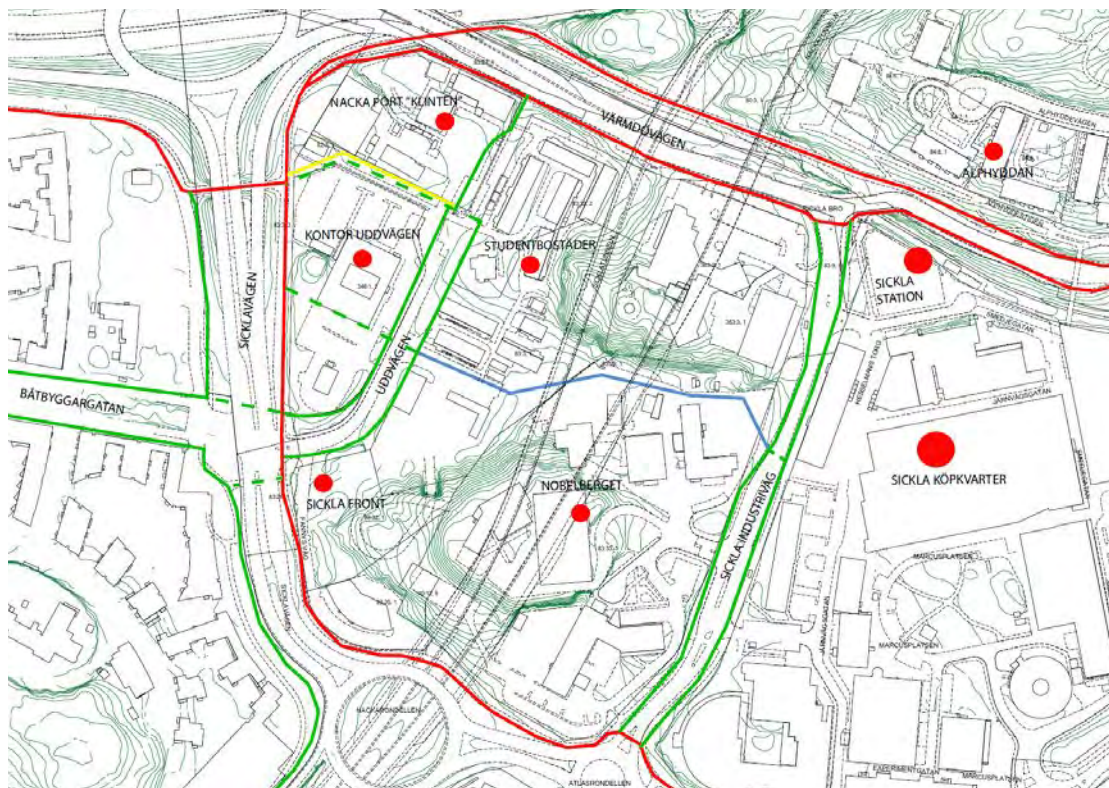
Det regionala gång- och cykelstråket ligger kvar längs Värmdövägens södra sida. För att ge plats åt betongträget skjuts bilkörväg och gång- och cykelbanan norrut mot Saltsjöbanan. Av denna anledning omfattar detaljplanen här hela gaturummet som har skjutits närmre Saltsjöbanan. Det utökade gaturummet möjliggör en eventuell breddning av gång- och cykelbanan. Gällande cykeltrafiken västerut leds de stora flödena precis som idag på stråket utanför kvarteret längs Värmdövägen och Sicklavägen, men möjligheten till en framtida koppling via Nobelberget till Sickla köp kvarter ses som önskvärd och hålls öppen för vidare diskussion.

Uddvägens södra del förses med separat gång- och cykelbana på båda sidor. Den norra delen av gatan får dubbelsidig trottoar, medan cykeltrafik sker i cykelkörväg i gatan. Kopplingen för gång- och cykeltrafik mellan Uddvägens vändplan och Värmdövägen kommer finnas kvar.



Sektion 3. Gränssnittet mellan Tvårbanan, gång- och cykelväg och "Klinten" Sicklaön 82:1. GRID Arkitektur AB

Cykelparkering kommer att anordnas i anslutning till hållplatsen, förslagsvis direkt öster om den södra plattformens stoppbockar. I kartan nedan redovisas den planerade strukturen för gång- och cykeltrafik då detaljplanen för Tvårbanan är genomförd. Kartan visar också de platser i området som beräknas utgöra viktiga målpunkter för gång- och cykeltrafiken till följd av pågående eller kommande planarbeten i området.



- | | |
|---|--|
|  Regionalt cykelstråk (inkl gångbana) |  Planerad framtida gång- och cykelväg |
|  Gång- och cykelbana/trottoar och cykelkörfält |  Huvudsakliga målpunkter för gång- och cykeltrafikanter |
|  Koppling för cyklister i blandtrafik | |
|  Gångbana/trottoar | |

Gestaltning av gatumiljö

Tvärbanan blir ett nytt inslag i en stadsmiljö som idag domineras av stora parkeringsytor, lätt industri och trafikleder. Området kring Uddvägen är under stor förändring med pågående planer och projekt. Tillsammans med omstruktureringar och ny bebyggelse kommer Tvärbanan skapa ett nytt stadslandskap. Tvärbanan blir ett karaktäriserande element i området och det är därför av stor vikt att gatumiljön utformas på ett sätt där spåren inte utgör en allt för stor barriär, fysiskt eller visuellt.

Gällande spårets förlängning från Båtbyggargatan längs Uddvägen är avsikten att följa strukturen i Hammarby sjöstad, där spårväg i stadsmiljö går i gatans mitt och angränsande fastigheter på vardera sida möter ett öppet gaturum. Planförslaget innebär en ombyggnad av Uddvägen parallellt med spårvägens utbyggnad. Uddvägens anslutning mot Sicklavägen flyttas norrut för att skapa en rätvinklig korsning mot Båtbyggargatan. Den södra delen av Uddvägen förses med separat gång- och cykelbana på båda sidor, medan den norra delen får dubbelsidig gångbana samt cykelkörfält. Gatan förses med ett körfält för biltrafik i vardera riktning, med undantag för vid anslutningen till Sicklavägen där en extra fil behövs för effektiv högersväng. Spårområdet som utgör gatans mittremsa får en bredd på drygt 10 meter och förses med gräs. Spårområdet markeras med kantsten och överpassering ska ske vid anordnade övergångsställen.

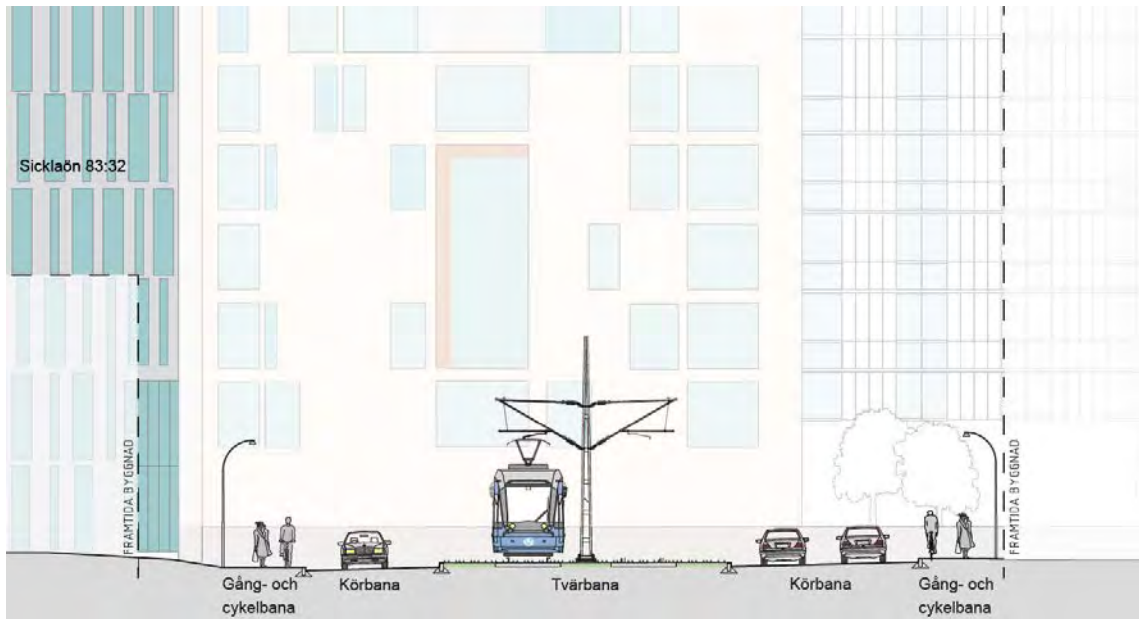
Utöver uppdelningen trafikslagen emellan är gestaltningen viktig för hur gatumiljön och spåranläggningen upplevs. Det är därför en målsättning att bibehålla befintlig vegetation längs gatan i så stor utsträckning som möjligt, både för att värna om biologiska och estetiska värden. För att kompensera för den vegetation som tas bort ska träd planteras mellan kantstensparkeringarna på Uddvägens västra sida, liksom på andra platser där det vid projektering visar sig möjligt. Grönska tillförs också gatumiljön genom att spårområdet längs Uddvägen förses med gräs. Höjdskillnaden mellan Uddvägen och befintlig marknivå vid villa Fanny udde avses att tas om hand av en lägre mur och växtbegrädd slänt.

Till gestaltningen hör också enhetlig och estetiskt avvägda lösningar för markbeläggning. Längs gång- och cykelbanan på södra Uddvägen ska de två trafikslagen skiljas åt genom olika markbeläggning. För att angränsande entrémiljöer ska vara trygga ska fält för gångtrafikanter ligga närmst husfasaderna.

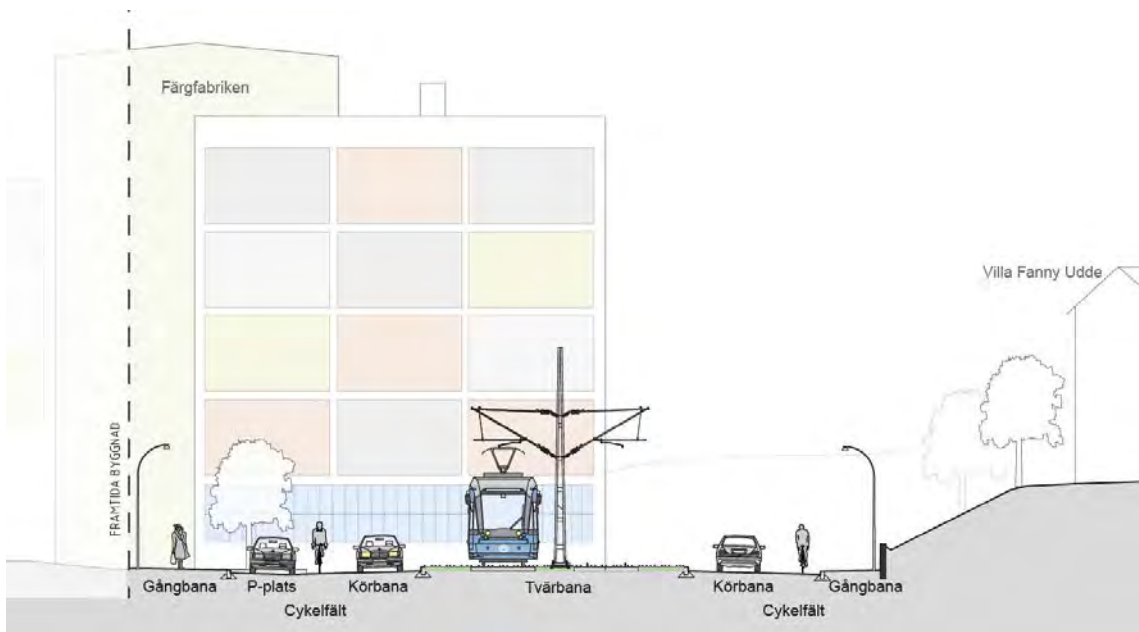


Exempel från lilla Essingen på hur cykel- och gångtrafik skiljs åt med hjälp av markbeläggning

Gatubelysningen ska uppfylla sina praktiska syften i säkerhet och trygghet, men också utgöra en estetisk aspekt i gestaltningen av gatumiljön. På Uddvägen planeras gatubelysningen stå i gångbanans ytterkant på vardera sida och därifrån belysa hela gatans bredd. Se sektionsbild nedan. Längs Värmdövägen planeras gatubelysningen till stolpar längs stödmuren mellan körbanan och Saltsjöbanan.



Sektion 1. Utformning av södra Uddvägen, vy mot Sicklavägen. GRID Arkitektur AB



Sektion 2. Utformning av norra Uddvägen, vy mot Värmdövägen. GRID Arkitektur AB

Längs Värmdövägen går spåret i ett separat tråg längs gatans södra sida. Direkt norr om denna går gång- och cykelbana likt idag. För att ge utrymme åt betongträget och samtidigt ta höjd för en eventuell breddning av gång- och cykelbanan måste Värmdövägen längs en sträcka flyttas ett stycke norrut mot Saltsjöbanan. Längs denna sträcka inrymmer planområdet hela gaturummet som i och med planförslaget tillåts gå närmre Saltsjöbanan.

Mellan Uddvägens sydligaste del och Sicklaön 83:32 föreslås en markremsa bli kvartermark för att möjliggöra lastinfart/varuintag till bebyggelsen på ovan nämnd fastighet. Sicklaön 83:32 ingår i DP 390 och har i den markanvändningen KH, kontor, butiker, restaurang, utställningslokaler mm. Markremsan tillskrivs därför denna markanvändning för att på så sätt tydligt korrespondera med DP 390 och fastigheten den ska tjäna. En utredning av ytan måste genomföras för att avgöra vilka åtgärder som blir nödvändiga för att marken med underliggande ledning ska vara körbar.

Parkering

Tvärbanan som sådan kommer inte generera fler bilister och ökar därför inte behovet av parkeringsplatser. Ett fåtal parkeringsplatser för korttidsparkering anordnas längs en del av Uddvägen. Det huvudsakliga behovet av parkering för intilliggande och pågående projekt ska tillgodoses inom respektive fastighet.

För byggrätten söder om Sickla station gäller på samma sätt som i gällande DP 451 att parkering ska ordnas inom fastighet och redovisas enligt följande riktvärden:

- 50-60 platser per 1 000 m² BTA för dagligvaruhandel
- 20-40 platser per 1 000 m² BTA för galleria-, volym- eller sällanköpshandel
- 15-20 platser per 1 000 m² kontor, gym, utställningar mm
- 10-15 platser per 1 000 m² BTA för restauranger
- 2-5 platser per 1 000 m² BTA för undervisning, kultur, biografier mm

I DP 451 anges att fristående bedömningar ska göras i varje enskilt fall beroende på vilken typ av verksamhet som planeras. Möjligheten till dubbelutnyttjande upp till 50 % av platser för kontor dagtid vardagar och handel kvällar och helger samt så kallad flytande parkering ska kunna tillgodoräknas. Den fristående bedömningen ska i synnerhet tillämpas på denna byggnad, som i och med sitt läge blir en integrerad del av stationsmiljön vartill kollektiva färdssätt ska vara dominerande.

Gällande hotellfastigheten Sicklaön 363:2 finns idag en utfart från fastighetens parkering mot Värmdövägen som är planstridig. Denna tas bort då tillfart ska ske via Sickla industriväg.

Tillgänglighet

I enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer för tillgänglighet, Ri-Till, ska den nya hållplatsen vid Sickla station utformas så att den är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Även nya övergångar, anslutningsvägar och liknande ska utformas med hänsyn till funktionsnedsattas behov. På – och avstigning mellan fordon och plattform sker med plant insteg enligt Trafikförvaltningens krav. Kontrastmarkeringar och taktila

stråk ska finnas på plattformarna. Vagnarna är anpassade efter Trafikförvaltningens krav på tillgänglighet.

Mark och växtlighet

Utbyggnaden av spårvägen kommer att innebära en del utjämning av marken. Schaktning och utfyllnad kommer att ske både längs befintlig gata och på tidigare icke ianspråktagen mark. En justering av läget på Uddvägens utfart mot Sicklavägen blir nödvändig för att skapa en rät korsning där Uddvägen möter Sicklavägen/Båtbyggargatan på lämpligt sätt. Det innebär att det nya gaturummet kommer skära in på den idag gräsbeklädda slänten på Uddvägens norra sida.

I slänten mellan Uddvägen och Värmdövägen kommer markutjämning att ske. Den befintliga rampen för gångbana breddas med en spårbank.

För att landa i nivå med Sickla station kommer spåren att gå i betongtunnel under Sickla industriväg. Dagens topografiska förutsättningar bidrar till att en godtagbar lutning kan åstadkommas.

Sträckan längs Värmdövägen omfattar idag en del vegetation. Träd alltför nära spåret medför risk för lövhalka.

Längs norra Uddvägens östra sida intill Sicklaön 83:32 samt längs Värmdövägens södra sida fram till Sickla station kommer träd och buskage att påverkas och tas bort i varierande utsträckning. Det rör sig om sly av olika trädslag, men också om grupper av medelstora och större träd. Vegetationen intill Fanny Udde utgörs av bland annat parklind och bedöms vara både kulturellt betydelsefull och habitatmässigt karaktärsfull. Denna vegetation har stort värde för gatumiljön och ska påverkas i så liten utsträckning som möjligt. Däremot försvinner bland annat lönn, rönn och asp längs resterande sträcka. En målsättning är att behålla eller ersätta vegetationen i så stor utsträckning som möjligt. Träd/vegetation ska tillföras ytorna mellan kantstensparkeringarna på västra Uddvägen, runt det planerade teknikhuset vid Värmdövägen, liksom på platser som visar sig lämpliga under projekteringen. Någon form av vegetation ska även finnas vid stationsmiljön om det bedöms möjligt, exempelvis på ytan mellan Tvärbanans och Saltsjöbanans plattformar.

Längs Uddvägen förses spårområdet med gräs.

Grundvattenförhållanden och förekomst av markföroreningar har utretts, se rubrik Mark och växtlighet i kapitel 4. Konsekvenser av planen.

Buller, vibrationer och stomljud

Se rubrik Buller, vibrationer och stomljud i kapitel 4. Konsekvenser av planen

Trygghet och säkerhet

Se rubrik Trygghet och säkerhet i kapitel 4. Konsekvenser av planen.

Dagvatten

Dagvattenlösning för hela området ska hanteras i enlighet med Nacka kommuns dagvattenstrategi. Dagvatten ska så långt som möjligt återbördas till angränsande

markområden. I annat fall tillämpas tekniska lösningar för att garantera lämpligt omhändertagande av dagvattnet i enlighet med dagvattenstrategin.

Trafikförvaltningen kommer i och med Tvärbanan att bli verksamhetsutövare på kommunens dagvattennät där Nacka kommuns dagvattenspolicy gäller.

Dagvattenavledningen från spårområdet ska projekteras på ett miljövänligt sätt i enlighet med Nacka kommuns dagvattenspolicy. En dagvattenutredning för området har tagits fram. Se rubrik Dagvatten i kapitel 4. Konsekvenser av planen.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planen medför inget behov av utbyggnad av VA-nätet. Däremot berörs ett flertal ledningar längs spårsträckan och kommer att behöva flyttas eller skyddas. Nacka kommun har i samarbete med Stockholm stad och Stockholm vatten påbörjat en systemhandling för de nya vatten- och avloppsledningar som ersättning för de gamla ledningar som idag går från södra Uddvägen till Båtbyggargatan. Samordning av byte eller ledningsomläggning sker också med det angränsade stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen på Sicklaön 346:1.

Tvärbanans utbyggnad innebär också att vattenledningar läggs om med nytt läge, dels under Smedjegatan (Sicklaön 83:22) söder om Sickla station, dels längs spårområdet inom fastigheten Sicklaön 363:2 och Sicklaön 83:32. För att säkra ledningsrätten för allmänna underjordiska ledningar förses dessa ytor, som inte ska lösas in, med u-bestämmelser i detaljplanen.

Avloppstunneln tillhörande Fortum Värme AB skyddas i detaljplan genom bestämmelse om lägsta schaktningsdjup. Detsamma gäller för Stockholm vattens bergtunnlar under korsningen Sicklavägen/Uddvägen/Båtbyggargatan.

El, tele, fjärrvärme etc.

Planförslaget medför inga behov till anslutning till fjärrvärmenätet. Nacka energis transformatorstation på Uddvägens östra sida kommer att flyttas till angränsande fastighet Sicklaön 83:3 för att ge plats för gång- och cykelbana. Eventuell flytt/omläggning av andra ledningar sker i samarbete med berörda ledningsägare.

Hållbart byggande

Nedan redovisas de indikatorer och åtgärder ur Nacka kommuns riktlinjer för hållbart byggande som pekats ut som extra viktiga och passande att arbeta mot i detta projekt. Syftet med att lyfta fram dem är att tydliggöra hållbarhetsarbetet och att underlätta uppföljningen under processens gång, från plan till genomförande.

Hållbart resande

- Bebyggelsen ligger nära kollektivtrafik med god turtäthet. För flerbostadshus och arbetsplatser är maxavståndet 400 meter. *Kommentar: Egentligen inte relevant i denna plan, men i närheten av Tvärbanan finns och planeras bostäder.*
- Området nås med och innehåller trygga och säkra gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägarna är tillgängliga för alla och lättorienterade.

- Tillgång till trygga och säkra infartsparkeringar för bil och cykel vid bra kollektivtrafiklägen finns. *Kommentar: I detta projekt arbetar vi med att trygga behovet av cykelparkering.*
- Förlängningen innebär att fler resealternativ skapas vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet. Tvärbanan får ett effektivare utnyttjande och spårtrafiksystemet blir tydligare och enklare att använda.
- En kombination av lösningar smed hiss, trappa och ramp, ska säkerställa smidiga och tillgängliga byten mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan och bussarna på Värmdövägen och Sickla Industriväg.
- I samband med spårutbyggnaden ska gång- och cykelkopplingarna förstärkas i ett stråk mellan Sicklavägen och Värmdövägen via Uddvägen.

En levande kulturmiljö

- Inför planläggning har det gjorts en antikvarisk förundersökning för att klargöra vilka kulturhistoriska värden som finns i området.
- Vid åtgärder rörande t.ex. buller och energieffektivisering har man tagit hänsyn till kulturhistoriska och arkitektoniska värden och åtgärderna har skett med antikvarisk medverkan. *Kommentar: Se Buller, vibrationer och stömljud i kapitel 4. Konsekvenser av planen.*
- Åtgärder som påverkar landskapsbild har gestaltats med stor omsorg och med hänsyn till natur- och kulturvärden. *Kommentar: Frågan om hur skärningen med stödmur och räcke i villa Fanny uddes trädgård ska gestaltas i detalj, måste studeras närmare under projekteringen (ev beklädnad av betongen, räckets utformning, kulör m m).*

Effektiv mark- och resursanvändning

- En analys av projektets ekonomiska konsekvenser för kommunen och markägaren/exploatören är genomförd. *Kommentar: Analysen kommer att genomföras under projektets gång och framgår delvis av genomförandeavtalet.*
- En bedömning av ekosystemtjänsternas värde i förhållande till exploatering är genomförd. *Kommentar: En bedömning ska genomföras under projektets gång.*
- Projektet innebär att befintlig service, kommunikationer och tidigare kommunaltekniska investeringar utnyttjas väl.
- Projektet innebär att delar av området har marksanerats. *Kommentar: Där marken är förorenad ska nödvändiga åtgärder vidtas.*

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. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning om att detaljplanen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan (Länsstyrelsens diarienummer: 4021-9703-2013).

Trafiknytta

Förlängningens effekter på resandet har studerats för tre olika scenarier: 1) under Slussens ombyggnad, 2) då nya Slussen står färdig och Saltsjöbanan går in till Slussen men utan tunnelbana till Nacka, 3A) då tunnelbanan har byggts ut till Nacka via Östra Södermalm/Hammarby sjöstad och 3B) då tunnelbanan byggts ut till Nacka via Österleden.

Generellt sett ger utbyggnaden ett ökat resande på Tvärbanans östra delar (Sickla station – Gullmarsplan med avtagande effekt mot Liljeholmen) i samtliga scenarier jämfört med om utbyggnaden inte sker. Förslaget möjliggör därmed ett effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordonspark. Möjligheten till smidig omstigning mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan öppnar för nya resanderelationer mellan Nacka/Värmdö och Stockholms söderort. Enligt Trafikförvaltningens Stomnässtrategi är detta ett viktigt stråk för arbetspendling, där andelen biltrafikanter idag är hög.

I scenario 1 visar trafikanalyserna på en betydande överflyttning av resenärer från Saltsjöbanan till Tvärbanan vid bytespunkten i Sickla station. Totalt får stationen i Sickla ca 800 påstigande resenärer och ca 450 avstigande resenärer kl.06-09.

I scenario 2 visar analyserna att bebyggelseutvecklingen i länet och utbyggnaden av Tvärbanan till Kista ökar resandet på Tvärbanan. Resandemängderna är högre än i scenario 1, trots att Saltsjöbanan åter är i trafik in till Slussen. Totalt får stationen i Sickla ca 900 påstigande resenärer och ca 950 avstigande resenärer kl.06-09.

I scenario 3A får Tvärbanan ett ökat resande på de östra delarna, trots att tunnelbanan går parallellt via Hammarby sjöstad. Totalt får stationen i Sickla ca 800 påstigande resenärer och ca 750 avstigande resenärer kl.06-09.

I scenario 3B fås framförallt ett stort resande österut mot Sickla station, eftersom ett byte kan ske där till tunnelbanan för resor mot City. Totalt får stationen i Sickla ca 950 påstigande resenärer och ca 1600 avstigande resenärer kl.06-09. I de pågående tunnelbanestudierna förutsätts Tvärbanan vara förlängd till Sickla. I dessa studier indikeras att en sträckning via Österleden ger sämre resenärsnytta än västligare alternativ via Hammarby sjöstad och östra Södermalm.

2013 års Stockholmsförhandling resulterade i att tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kommer utgöras av en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården, med stationer vid Sofia, Hammarby kanal, Sickla, Järla och Nacka C, vilket motsvarar scenario 3A i beskrivningen ovan. Det innebär att en av uppgångarna i Sickla kommer att hamna i anslutning till Sickla station, som därmed kommer stärkas ytterligare som viktig knutpunkt.

Stads- och landskapsbild

Tvärbanan med tillhörande anläggning är ett nytt inslag i Sickla och kommer att förändra stadsbilden på flera sätt. Dels tillförs ett helt nytt trafikslag, dels justeras landskapets topografi något för att möjliggöra spårvägens dragning. Uddvägen breddas för att ge plats åt både spår, körfält för bilar liksom gång- och cykeltrafikanter, en förändring som skapar en helt ny gatumiljö. Området mellan Uddvägen och Värmdövägen förändras då marken jämnas för spårområdet. Viss vegetation tas bort eller ersätts och nya siktlinjer tillkommer. Värmdövägens utseende förändras då den breddas med ett betongtråg för spårtrafiken. Den nya hållplatsen och bygggrätten söder om denna innebär också en förändring av stadsbilden. En ny knutpunkt och stationsmiljö växer fram och skapar en viktig plats i Nacka.

Kulturmiljö

I kulturmiljöprogrammets förhållningssätt för Saltsjöbanan anges att förändringar ska beakta anslutande kulturmiljöer och göras med omsorg. Idag utgör gränsen mellan Uddvägen och villa Fanny Uddes tomt av en släntad schackkant utan större bearbetning, vilken kan förbättras gestaltningsmässigt. Tvärbanan kommer skära in något i utkanten av denna fastighet. För att ta om hand om höjdskillnaden mellan gata och marknivå vid villa Fanny Udde planeras en mindre mur och en växtbegrädd slänt att anläggas. Befintliga parkträd ska påverkas i så liten utsträckning som möjligt.

Rampen vid den f d färgfabrikens östgavel som har vissa kulturhistoriska kvaliteter, med bl.a. en granitklädd del, kommer att påverkas, men tillhör inte byggnadens kulturhistoriska kärnvärden. Byggnaden i sig påverkas inte av banans dragning.

Mark och växtlighet

Tvärbanan vars spår läggs på till största delen redan ianspråktagen mark bedöms inte medföra någon större negativ påverkan på naturvärden etc. Inga lokaler med hotlistade arter berörs av planförslaget. Däremot innebär planen att de träd som förekommer i eller för nära spårets sträckning kommer att tas bort. Det är av stor vikt att i projektering och utbyggnad arbeta för att bibehålla befintlig vegetation och om möjligt tillföra nya träd eller annan vegetation. Detta för att stärka den nord-sydliga grönstrukturen. Längs Uddvägen, där spåren går i gatans mitt, förses spåren med gräs, vilket stärker grönstrukturen.



Fransk spårväg i grässpår. Bilden från Trafikförvaltningens Stomnätplan etapp 1. Foto PG Andersson

En översiktlig miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning har genomförts av Geosigma (januari 2014). Syftet med undersökningen har varit att utreda eventuella föroreningar inom planområdet för att bedöma om det utgör en risk för det fortsatta arbetet. Resultatet visar i några provpunkter att det finns föroreningar som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning. Föroreningarna består av metaller, petroleumkolväten och PCB:er och är koncentrerade till två områden, vid

korsningen Sicklavägen/Uddvägen (ca 100m in på Uddvägen) och där planområdet svänger österut för att sedan gå parallellt med Värmdövägen (området är ca 100m, där planområdet passerar studentbostäderna). Ytterligare åtgärder kommer att utföras i kommande skeden genom att ställa krav på hantering av massorna under byggtiden samt krav på att utföra ytterligare prover för att kontrollera schaktbotten och säkerställa hanteringen av bortschaktade massor. Det fortsatta arbetet utförs med kontinuerlig kontakt med tillsynsmyndigheten.

Rekreation

Inga områden för rekreation påverkas negativt av planförslaget. Nya gång- och cykelbanor är positivt för gång- och cykeltrafikanterna och är därmed även positivt ur ett rekreations- och folkhälsoperspektiv.

Tillgänglighet

Planförslaget innebär i några lägen en viss barriäreffekt. Utöver vid anordnade korsningar ska spåret inte korsas. Effekten blir dock begränsad eftersom gångtrafiken tvärs spårets sträckning redan idag bara sker på några få ställen.

Angöringen till några av fastigheterna längs spårområdet kommer att påverkas i läge men inte begränsas i tillgänglighet.

Sickla hållplats ska utformas så att den är tillgänglig enligt Trafikförvaltningens riktlinjer, Ri-Till, för personer med funktionsnedsättning. Även nya övergångar, anslutningsvägar och liknande ska utformas med hänsyn till funktionshindrades behov.

Trygghet och säkerhet

I planarbetet har nedanstående faktorer avseende trygghet och säkerhet identifierats som relevanta att hantera i det pågående arbetet.

Upplevd trygghet

En omfattande upprustning av Uddvägen, med förbättrad belysning, anordnade övergångsställen och gång- och cykelbana längs del av vägen kan öka den upplevda tryggheten i området. En tydlig koppling liksom en regelbunden och snabb kommunikationslänk genom och mellan stadsdelarna, i både Nacka kommun och Stockholm stad, bör ses som en faktor som ökar både den faktiska och upplevda tryggheten.

Olycksrisker med påverkan på människors hälsa och säkerhet

En riskbedömning har upprättats av Structor (2014-01-29) som underlag till denna detaljplan. Studerade riskkällor inkluderar spårvägstrafiken på Tvärbanan och Saltsjöbanan samt vägtrafik på Sicklavägen, Uddvägen och Värmdövägen. De olycksscenarioer som bedöms kunna medföra en påverkan mot människor i omgivningen, resenärer eller trafiken på spårvägen utgörs av:

- kollision mellan spårvagn och vägfordon i plankorsning
- kollision mellan spårvagn och gångtrafikanter/cyklist
- kollision mellan två spårvagnar

- urspårning av spårvagn
- brand i spårvagn
- vägfordon hamnar inom spårrområde.

Vidare belyses påverkan från strömförande ledningar och suicidproblematik.

Resultaten från riskbedömningen visar att ett antal av de identifierade riskerna kräver att riskreducerande åtgärder vidtas. De flesta av de identifierade åtgärderna är sådana som vidtas inom ramen för detaljprojekteringen av spårvägsanläggningen. Aktuella åtgärder är trafiksäkerhetsåtgärder som signalreglering inklusive ATC, utformning av körfält, hänsyn till sikt, placering av dagvattenbrunnar, lämplig dimensionering av plattformar, stoppbock och mur vid Sickla station, fri gångbredd bredvid spårvagn i tråg, beaktande av elsäkerhetsavstånd och skyddsnät med hänsyn till strömförande ledningar.

Den åtgärd som identifierats som lämplig att reglera i detaljplanen är:

- Mur längs spårvägens tråg utmed Värmdövägen. Muren regleras som ”avåkningskydd” och förhindrar att ett fordon åker av vägen och hamnar i tråget.

Med införande av dessa åtgärder bedöms den föreslagna detaljplanen medföra tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet inom och omkring planområdet.

Sociala konsekvenser

Planen skapar förutsättningar för förbättrad kommunikation och en stärkt koppling mellan Nacka och Stockholms södra stadsdelar. Nya och enklare rörelsemönster kan leda till ett större utbud av service, handel liksom arbetsplatser och arbetstagare. Det kan också påverka val av fritidssysselsättning och socialt umgänge på ett positivt sätt. Lokalt rustas gatumiljön och sammantaget anses de sociala värdena öka i och med föreslagen planläggning.

Ekonomiska konsekvenser

Att koppla samman Saltsjöbanan med Tvärbanan medför en avsevärt förbättrad kommunikationslänk mellan södra Stockholm och Nacka. Detta kan medföra ökad nytta för näringsidkare för vilka upptagningsområdet ökar. Bättre kommunikationer kommer även påverka värdet på fastigheter i området positivt. För boende kan ekonomin påverkas positivt då valfrihet och utbud av exempelvis dagligvaror och service ökar i och med förbättrad tillgänglighet och snabbare resor.

Buller, vibrationer och stomljud

Bullret, vibrationer och stomljud från den planerade Tvärbanan har utretts av Structor Akustik AB (2014-02-03).

Bedömningsgrunder

För Tvärbanans förlängning till Sickla har projektspecifika krav för buller, stomljud och vibrationer¹ tagits fram. Anläggningen skall utformas så att trafikbuller (inkl. kurvskrik) till

¹ Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen, SL-2013-5680, ”Projektspecifika krav Tvärbana till Sickla”, 2013-10-30

omkringboende och närliggande verksamheter minimeras. Bullerdämpande åtgärder skall genomföras för att klara gällande riktvärden för nybyggnation/väsentlig ombyggnad. I projekten ska bullerberäkningar utföras för att kartlägga var behovet av bullerskyddsåtgärder finns.

Riktvärdena vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är (Prop. 1996/97:53):

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad/huvudsaklig uteplats)

60 dBA ekvivalentnivå utomhus för bostadsområdet i övrigt

70 dBA maximalnivå vid huvudsaklig uteplats i anslutning till bostad

Anläggningen skall utformas så att stömljud till intilliggande fastigheter minimeras. Det finns idag inga nationellt antagna riktvärden gällande stömljud från spårtrafik. Projektets mål för högsta tillåtna stömljudsnivå i utrymmen för sömn och vila (bostad, hotell, hotellrum mm) är 30 dBA ($L_{pmaxSLow}$). Projektets mål för övriga lokaler är att innehålla ljudnivåer enligt Svensk Standard (SS) SS25267 avseende trafik och andra yttre ljudkällor (ljudklass C).

Anläggningen skall utformas så att vibrationer som påverkar omgivningen och/eller anläggningen minimeras. Riktvärden i svensk standard, SS 460 48 61 Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader skall tillämpas. Känseltröskeln skall tillämpas dvs. 0,4 mm/s.

Vid nybyggnad av bostäder tillämpar Länsstyrelsen i Stockholms län två avstegsfall från infrastrukturpropositionen 1996/97:532 (se avsnitt 2.1). Avstegen kan enligt Länsstyrelsen godtas endast i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik.

Avstegsfall A - Från riktvärden och kvalitetsmål får göras avsteg utomhus från 70 dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dBA ekvivalentnivå och högst 70 dBA maximalnivå.

Avstegsfall B - Utöver avstegen i fall A sänks kravet på ljudnivån utomhus på den mindre bullriga sidan och kravet på tyst uteplats kan frångås. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till en mindre bullrig sida om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för minst hälften av boningsrummen.

För kontorslokaler finns inte något riktvärde för ljudnivå utomhus. Vid nybyggnad är kravet för ekvivalent ljudnivå inomhus 30-40 dBA beroende på lokaltyp. För de flesta utrymmena är kravet 35 dBA. Kravet för maximal ljudnivå är 45 dBA inomhus i stora konferensrum (>20 personer) och 50 dBA i övriga utrymmen.

Buller

Gällande den planerade bostadsbebyggelsen i kv. Lugnet på Båtbyggargatan så planeras husen med Tvärbanan som förutsättning. Bostäderna kan därför utformas med tanke på trafikbuller från Båtbyggargatan. Buller från Tvärbanan bedöms inte vara något problem som hindrar etappens utbyggnad.

Bostadskvarteren Forsen 1 och 2 på södra sidan om Båtbyggargatan, är utformade med tanke på trafikbuller från Båtbyggargatan. Balkongerna vetter mot gårdssidan. Befintlig vägtrafik ger upphov till högre nivåer än spårtrafiken, varför buller från Tvärbanan inte bedöms vara något problem för utbyggnad.

Befintliga kontor på Uddvägen (Sickla front) bedöms klara riktvärdena inomhus för nybyggnad utan särskilda åtgärder i relation till Tvärbanans buller (ej kurvskrik). Utomhus finns inga riktvärden för kontor. Detsamma gäller för Trafikverkets depå på Uddvägen, liksom för både befintliga och nya kontor på Uddvägen 1.

Villa Fanny udde används idag som kontor. Ljudisoleringen hos byggnaden är inte känd, men trots det bedöms buller från Tvärbanan inte vara något problem. Den sammanlagda ljudnivån inomhus påverkas marginellt av Uddvägens ombyggnad.

Fastighetsägaren till Sicklaön 82:1 har fått positivt planbesked för att genom en planprocess pröva lämplig utformning av bebyggelse för kontor, verksamheter och eventuellt en andel bostäder. Bedömningen från bullersynpunkt är att eventuella bostäder kan planeras med hälften av bostadsrummen och uteplatser mot gårdssidan. Ljudnivån inomhus kan då klaras med rätt val av vägg, fönster och uteluftsdon. Tvärbanans inverkan på ljudmiljön vid fastigheten är liten. Bostäderna måste planeras på samma sätt med hänsyn till vägtrafikbullret. För den befintliga industribyggnaden "Klinten" på samma fastighet bedöms Tvärbanans buller (ej kurvskrik) inte vara något problem. Tvärbanan medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med 1 dBA medan den maximala är oförändrad. Några åtgärder planeras inte.

Gällande Quality Hotel på Värmdövägen 84 bedöms byggnadens ljudisolering vara tillräcklig för att riktvärden för ljudnivåer inomhus ska klaras. Några särskilda åtgärder på trågsidorna bedöms inte som erforderliga.

För befintliga bostäder i Alphyddan (Alphyddevägen 37-63) orsakas den högsta maximala ljudnivån av vägtrafiken. Buller från Tvärbanan bedöms inte vara ett problem.

Kurvskrik

I kurvan på södra Uddvägen liksom mellan norra Uddvägen och Värmdövägen finns risk för att kurvskrik kan uppstå. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. Spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning så att kurvskrik ej uppstår.

Stomljud

Längs Uddvägen är marken mjuk och stomljud bedöms inte vara ett problem. Där spåret går i tråg utmed Värmdövägen kan risk för förhöjda stomljudsnivåer förekomma.

Detsamma gäller där spårvägen passerar kryssväxel. Här krävs att stomljudsminskande åtgärder, t ex i form av en ”gummimatta” mellan ballast och tråg, utförs.

Vibrationer

Vibrationer kvarstår att utreda under detaljprojektering och utbyggnad. Längs

Båtbyggargatan och Uddvägen planeras Tvärbanan att grundläggas på ett påldäck.

Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret genom Hammarby sjöstad, där markförhållandena är likartade. Mätningar² i skolan på Lugnets allé 70A visar på låga vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

Längs Värmdövägen är både Tvärbanan och angränsade bebyggelse grundlagd på berg.

Vibrationer bedöms därför inte vara något problem.

Studentbostäderna

De tillfälliga studentbostädernas tillfälliga bygglov har förlängts i två omgångar och kan då det löper ut i september 2015 inte förlängas enligt 9 kap. 30 – 32 §§ Plan- och bygglagen (2010:900). Det innebär att bostäderna enligt dagens förutsättningar inte finns kvar efter september 2015, oavhängigt Tvärbanan. Utifrån detta förhållande planeras utbyggnaden av Tvärbanan med tillhörande detaljplan. På grund av Trafikverkets reservat för östlig förbindelse (stadsplan 230) kommer det att dröja innan planläggning för permanent bebyggelse på fastigheten 83:3 och 83:32 kan bli aktuell. Marken är fram till eventuell utbyggnad reserverad för etablering av bodar och teknisk utrustning under utbyggnadstiden av förbindelsen. Kommunen är dock medveten om bristen på studentbostäder och kan efter begäran från berörda fastighetsägare pröva om studentbostäderna kan stå kvar ännu en tid. Beroende av fastighetsägarens intentioner och Trafikverkets godkännande kan detta möjliggöras genom ett tillägg till befintlig detaljplan (stadsplan 230) med tidsbegränsad markanvändning, enligt 4 kap. 26-29 §§ PBL (2010:900).

Efter samrådet har arbetet med buller, risker samt eventuella skyddsåtgärder till följd av Tvärbanans utbyggnad fortsatt för att utreda om studentbostäderna kan stå kvar ännu en tid. Detta har skett separat från planläggningen av Tvärbanan. I utredningarna har förutsättningarna för studentbostädernas, vid en eventuell förlängning av deras varaktighet på platsen studerats. I arbetet med bullerfrågorna har det konstaterats att förutsättningar för att klara bullret från Tvärbanan är goda eftersom lägenheterna är genomgående, vilket innebär möjligheter att uppfylla riktvärdena för ljudnivå vid åtminstone en sida. Ljudnivån inomhus kan klaras för flertalet av lägenheterna utan särskilda åtgärder, utom för ett fåtal i de två södra husen med kortsida mot Uddvägen. För att klara riktvärdet för ljudnivå utomhus kan en bullerskärm utmed Värmdövägen och vid gaveln av det nordöstra huset uppföras. Ansvar för att klara av bullersituationen för kvarstående studentbostäder måste beaktas i eventuellt kommande tillägg till befintlig detaljplan för studentbostäderna.

² Mätta enligt SS 460 48 61 Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader

Miljö kvalitetsnormer för luft

Spårtrafik genererar få luftföroreningar i gatumiljön. Förhöjda halter av NO₂ och luftpartiklar i delar av planområdet orsakas av biltrafiken. En väl fungerande kollektivtrafik kan medföra att biltrafiken minskar, vilket minskar utsläppen av trafikrelaterade luftföroreningar. Ett genomförande av den föreslagna detaljplanen bedöms därför inte påverka luften i sådan utsträckning att nationella miljö kvalitetsnormer och kommunala mål inte kan följas.

För att uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafiken beaktas behovet av cykelparkeringar i planen.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking (2014-02-03) för att visa hur markförändringar, enligt detaljplanen, påverkar dagvattenavrinningen avseende kvantitet och kvalitet, samt hur det kommer att påverka recipienten – Svindersviken, som ligger inom Strömmens ytvattenförekomst. Utredningen syftar också till att ge förslag till hur dagvatten kan omhändertas lokalt, inom detaljplaneområdet, innan vidare avledning.

Utredningen visar att mängden hårdgjorda ytor kommer att reduceras inom planområdet, vilket minskar flödena av dagvatten.

Halterna av föroreningar förväntas minska efter exploateringen, med undantag av kadmium, som dock inte anses representativt då osäkerheter tidigare har visat sig i tidigare modelleringar.

Det finns förutsättningar att fördröja dagvatten inom planområdet i makadammagasin under träget, som bör förses med bräddavlopp för extrema regn. Vidare miljöprovtagningar bör utreda förekomster av föroreningar under kommande anläggningsarbeten. Om det inte bedöms vara lämpligt att infiltrera dagvatten bör fördröjningsmagasinen tätas och dagvatten avledning vidare, så att det inte kommer i kontakt med underliggande mark.

Svindersviken bedöms enligt dagvattenutredningen inte påverkas negativt till följd av markförändringarna.

Hushållning med naturresurser och klimatpåverkan

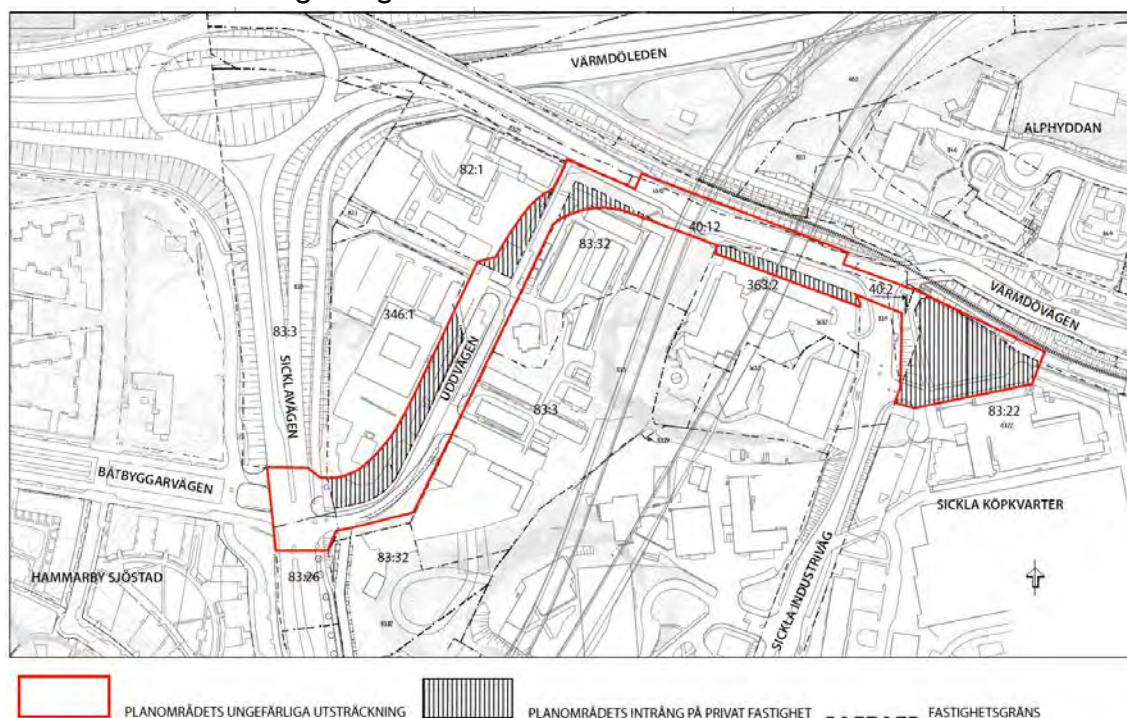
Ett antal målområden för hållbart byggande har pekats ut som eftersträvansvärda och passande sett till projektets syfte. Om dessa efterföljs bedöms projektet bidra med god hushållning av naturresurser och begränsad eller minskad klimatpåverkan.

Förlängningen av Tvärbanan innebär att fler resealternativ skapas och kollektivtrafikens attraktivitet ökar. Tvärbanan får ett effektivare utnyttjande genom att den mindre belastade delen mellan Gullmarsplan och Sickla tillförs fler resenärer. Området nås med och ska innehålla trygga, lättillgängliga och lättorienterade gång- och cykelvägar som förstärker kopplingarna i ett stråk mellan Sicklavägen och Värmdövägen via Uddvägen. Planen leder på så sätt inte till ökade fossilbränslekrävande transporter, utan uppmuntrar snarare till val av mer hållbart resande.

Projektet innebär att befintlig service, kommunikationer och tidigare kommunaltekniska investeringar utnyttjas väl. Åtgärder som påverkar landskapsbilden gestaltas med stor omsorg och med hänsyn till befintliga naturvärden och delar av området behöver sannolikt marksaneras. Bensinstationen intill har rivits och verksamhetsutövaren har sanerat området. Projektet bidrar på så sätt till hållbart resursutnyttjande och begränsad klimatpåverkan.

Om projektets hållbarhetsmål däremot inte efterföljs går många av vinsterna förlorade och kan delvis leda till omvänd effekt, varför utvalda mål ska följas.

Konsekvenser för fastighetsägare



Nedan redovisas hur angränsande fastigheter påverkas av detaljplanen för Tvärbanan.

Sicklaön 346:1: En markremsa längs fastighetens sydöstra del överförs till Sicklaön 40:12 för att bli allmän platsmark för lokaltrafik med spår.

Sicklaön 82:1: Mark från sydöstra delen av fastighetens överförs till Sicklaön 40:12 för att bli allmänplats för lokaltrafik.

Sicklaön 83:32: Mark från fastighetens nordvästra hörn överförs till Sicklaön 40:12 för att bli allmänplats för lokaltrafik. En mindre del av Sicklaön 40:12 söder om Uddvägen överförs till Sicklaön 83:32 som kvartersmark för att möjliggöra lastinfart till bebyggelsen på Sicklaön 83:32. Framtida kvartersmark för lastinfarten planläggs även som sk u-område för att säkra ledningsrätt för de allmänna underjordiska ledningar som finns i området idag. Det studentbostadshus som ligger längst norrut på fastigheten berörs av den markåtkomst som krävs för utbyggnad av Tvärbanan och behöver flyttas/rivas.

Sicklaön 363:2: Ett u-område för allmänna underjordiska ledningar söder om Värmdövägen är planlagt inom fastigheten Sicklaön 363:2. Området är fortfarande kvartersmark och inget markinlösen blir aktuellt. Fastigheten påverkas även av tillfälligt markintrång längs med Värmdövägen under utbyggnadstiden. När Tvärbanan är utbyggd kommer den att gå utanför fastigheten med undantag från en mindre del av stödet till Tvärbanans tråg som under mark kommer att gå in på fastigheten Sicklaön 363:2. Intrånget ska regleras genom avtal mellan berörda parter.

Sicklaön 40:2: Fastigheten överförs i sin helhet till Sicklaön 40:12. Största delen blir kvartersmark med markanvändning spårtrafik. Resterande del blir allmän platsmark för lokaltrafik.

Sicklaön 83:22: En mindre del av fastighetens nordvästra hörn överförs till Sicklaön 76:1 för att bli kvartersmark för spår och stationsändamål. Samtidigt överförs en mindre yta från Sicklaön 40:12 till Sicklaön 83:22 för att utgöra kvartersmark för centrumbebyggelse. Söder om byggrätten, längs Smedjegatan, planläggs ett u-område för allmänna underjordiska ledningar. Området ligger kvar som kvartersmark.

Omfattningen på intrång och marköverföringar avgörs vid detaljerad projektering av gatu- och spårområdet.

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

Plansamråd	Kvartal 4 2013
Granskning	Kvartal 1 2014
Kommunfullmäktiges antagande	Kvartal 2-3 2014
Laga kraft	Kvartal 3 2014

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under tredje kvartalet 2014 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas. Förberedande arbeten som inte kräver planstöd kan komma att påbörjas våren 2014.

Garanterad tid då planen gäller

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande under viss tid. Denna garantitid, då fastighetsägare och berörda ska kunna utgå från att inga ändringar sker, kallas för genomförandetid.

Genomförandetiden för denna detaljplan är 5 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom Tekniska nämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för utbyggnad och skötsel av all gatumark inom planområdet.

Nacka kommun genom Tekniska nämnden är huvudman för det allmänna vatten- och avlopps nätet inom planområdet.

Elförsörjning till Tvärbanan kommer att ske från befintlig spårväg i Stockholms stad. Trafikförvaltningen kommer att vara huvudman för det elnät som ska försörja Tvärbanan.

Trafikförvaltningen är huvudman för anläggningarna på den kvartersmark som är avsedd för stationsändamål och intilliggande spår, det vill säga ansvarar för drift och underhåll inom området.

Fastighetsägaren till fastigheten Sicklaön 83:22 är huvudman för anläggningarna på den kvartersmark som är avsedd för centrumändamål, det vill säga ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll inom området.

Mark-, exploaterings- avtals- och övriga genomförande frågor handläggs av mark- och exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor samt beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och bygganmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Avtal

Genomförandavtal

Ett genomförandavtal är upprättat mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen som reglerar parternas ansvar för kostnader och utförande under planerings- och utbyggnadsfasen av Tvärbanan samt preliminär tidplan. Kommunstyrelsen i Nacka beslutade i april 2013 att ingå avtalet med Trafikförvaltningen. I december 2013 tog Kommunstyrelsen även beslut om justerat avtal. Kommunstyrelsens beslut har även godkänts av Kommunfullmäktige. Landstingets trafiknämnd beslutade att genomföra utbyggnaden av Tvärbanan juni 2013. Vid samma tillfälle togs även beslut om att Trafikförvaltningen ska ingå genomförandavtal med Nacka kommun.

Trafikförvaltningen har även upprättat genomförandavtal avseende Tvärbanan med Trafikverket och Stockholm stad.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal ska upprättas mellan Nacka kommun och fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB med avseende på den byggrätt som ingår i planområdet söder om Sickla station. Exploateringsavtalet ska godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet kommer marköverföringar, avtal om servitut, utbyggnad av allmänna anläggningar, bebyggelse på kvartersmark, gestaltning m.m. att regleras. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning, kontakten med olika myndigheter och sambandet till gällande exploateringsavtal för Sickla köpkvarter.

Avtal om markåtkomst och markintrång

Avtal behöver upprättas med alla berörda fastighetsägare om nödvändig markåtkomst för utbyggnad av Tvärbanan. Åtkomst av privatägd mark sker via frivillig överenskommelse mellan kommunen och berörda fastighetsägare eller för allmän platsmark kan även inlösen ske med stöd av Plan- och bygglagen (2010:900). Nödvändigt markintrång under utbyggnadstiden ska också avtalas om mellan berörda parter.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsägare

Detaljplanen berör Nacka kommuns fastigheter Sicklaön 40:12 och 83:9, fastigheten Sicklaön 83:32 som ägs av Atrium Ljungberg AB, Sicklaön 83:22 som ägs av Sickla industrifastigheter K/B, 83:32 och Sicklaön 346:1 som ägs av Impluvium Sju AB, där de två sistnämnda båda är dotterbolag till Atrium Ljungberg AB. Fastigheten Sicklaön 82:1 ägs av Nacka Port AB, Trafikverkets fastigheter Sicklaön 83:26 och 83:3, Sicklaön 76:1 som ägs av AB Storstockholms lokaltrafik, Sicklaön 363:2 ägd av Pandox AB samt ett dödsbo som innehar fastigheten Sicklaön 40:2.

Markåtkomst

Stor del av planområdet inryms i fastigheterna Sicklaön 40:12 och 83:9 som är allmän platsmark i Nacka kommuns ägo. Utöver det gör planen intrång på ett antal privata fastigheter där markinlösen blir nödvändigt för att kunna genomföra detaljplanen. Se vidare under rubriken Konsekvenser för fastighetsägare, s. 35.

På fastigheten Sicklaön 83:32 arrenderar Stiftelsen Stockholms Studentbostäder marken och har på platsen uppfört studentbostäder med tillfälligt bygglov. Det studentbostadshus som ligger längst norrut på fastigheten berörs av den markåtkomst som krävs för utbyggnad av Tvärbanan och behöver flyttas/rivas.

Den byggrätt som finns inom planområdet på fastigheten Sicklaön 83:22 kommer att påverkas av det nya stationsområdet. Som kompensation för minskad byggrätt närmast Sickla station ges utökad byggrätt västerut, mot Sickla Industriväg.

Den kvartersmark inom planområdet som är avsedd för spår och stationsändamål vid Sickla station ska överlåtas till Trafikförvaltningen.

Ett område i södra delen av fastigheten Sicklaön 346:1 ska upplåtas med servitut till förmån för kommunens fastighet Sicklaön 40:12 enligt befintligt avtal mellan berörda parter (Exploateringsavtal för Sicklaön 83:32, sk Kinnarpsplanen). Det aktuella servitutsområdet tillsammans med ytterligare ett område av fastigheten Sicklaön 346:1 kommer nu istället att överföras till kommunens fastighet Sicklaön 40:12.

För att utbyggnaden ska kunna genomföras som planerat när detaljplanen vunnit laga kraft kommer förtida tillträde till den mark som berörs behövas. Det är lantmäterimyndigheten som prövar frågan om fastighetsbildning och förtida tillträde efter ansökan från kommunen. Genom ett beslut om förtida tillträde, ett delbeslut i förrättningen, ges kommunen (och

genom avtal även Trafikförvaltningen) tillträde till marken för att kunna inleda mark- och anläggningsarbeten.

Markintrång

Fastigheten Sicklaön 363:2, med verksamheten Quality Hotell, kommer att påverkas av tillfälligt markintrång längs med Värmdövägen under utbyggnadstiden med anledning av att Tvärbanan går direkt utanför fastighetsgränsen. Väg för varutransporter till och från fastigheten ska under hela entreprenadtiden vara framkomlig, men antalet parkeringar längs Värmdövägen kommer att begränsas. Markinlösen är dock inte aktuellt när Tvärbanan är utbyggd.

Utöver behovet av markåtkomst i fastigheterna Sicklaön 346:1, Sicklaön 82:1, Sicklaön 83:32 och Sicklaön 83:22, som är redovisat under rubriken Konsekvenser för fastighetsägare, kommer dessa fastigheter även beröras av tillfälligt markintrång under utbyggnadstiden.

Inom fastigheten Sicklaön 363:3, längs med Värmdövägen, och i fastigheten Sicklaön 83:22, söder om byggrätten i detaljplanen, så har s.k. u-områden planlagts för att säkerställa ledningsrätt för allmänna underjordiska ledningar. Områdena är kvar som kvartersmark och markinlösen är inte nödvändigt.

Fastighetsindelningsbestämmelser m m

Fastighetsindelningsbestämmelser kommer inte att tillämpas i planen.

Fastighetsplaner och tomtindelningar enligt den upphävda plan- och bygglagen (1987:10) gäller sedan införandet av den nya plan- och bygglagen (2010:900) som detaljplanebestämmelser i gällande detaljplan enligt 4 kap. 18§.

Fastighetsindelningsbestämmelserna för gällande stadsplan 52, ursprungligen fastställda som tomdelning för Kvarteret Dagkarlen och Kvarteret Dagsverket (akt 0182K-5654 respektive 0182K-5566), upphör således också att gälla inom det nya planområdet.

Lantmäteriförrättningar

Kommunen ansöker och bekostar den fastighetsbildning som erfordras för marköverlåtelse och ledningsrätt.

Avtal

Avtal ska tecknas mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen som ger landstinget rätt att disponera kommunens mark för spårtrafik inom planområdet. Kommunen ansvarar för att avtal upprättas.

Ett servitutsavtal ska tecknas med fastighetsägaren till Sicklaön 83:22 avseende en allmän hiss i föreslagen ny byggnad söder om Sickla station. Ett servitutsavtal behöver även upprättas med samma fastighetsägare avseende en allmän trappa som leder ner från Sickla Industriväg till Tvärbanans plattform.

En mindre del av stödet till Tvärbanans tråg kommer under marken att gå in på fastigheten Sicklaön 363:2. Intrånget ska regleras i ett servitutsavtal mellan berörda parter.

Tekniska åtgärder för att möjliggöra planförslaget

Trafikförvaltningen ansvarar för planering, projektering, upphandling och utförande av samtliga entreprenadarbeten inom planområdet i samverkan med Nacka kommun och enligt upprättat genomförandeavtal mellan parterna. Undantag är utbyggnad av byggrätten inom fastigheten Sicklaön 83:22 som kommer att ske senare och ansvaras av fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB.

I entreprenadarbetena ingår utbyggnaden av Tvärbanan, ombyggnad av Uddvägen inklusive ny gång- och cykelbana samt ombyggnadsåtgärder av andra kommunala anläggningar som påverkas av Tvärbanan. Att alla arbeten utförs inom samma projekt är en viktig förutsättning i projektet utifrån tid, ekonomi och samordning.

Entreprenadarbetena fordrar geotekniska insatser i form av schakt, utfyllnad och grundförstärkningar längs delar av planområdet. Det kommer att krävas omläggning och/eller flytt av ledningar i mark. Trafikförvaltningen ansvarar för provisoriska trafik- och ledningsanläggningar som är nödvändiga för att kunna utföra entreprenadarbetena.

I närheten av planområdet för Tvärbanan pågår flera andra projekt; några i planeringsfasen, andra i utbyggnadsfasen, där samordning måste ske. Det avser projekt inom både Nacka kommun och Stockholm stad.

Trafikanläggningar

Den del av Värmdövägen, inkl intilliggande gång- och cykelväg, som ingår i planområdet kommer att flyttas norrut för att skapa utrymme för det tråg som behöver byggas för Tvärbanans spårdragning. Förskjutningen av Värmdövägen norrut ska inte påverka Saltsjöbanan.

Uddvägen måste byggas om på grund av dåliga markförhållanden som har gjort att vägen har sjunkit. I samband med ombyggnaden flyttas Uddvägens anslutning mot Sicklavägen norrut för att möta Båtbyggargatan. Förslag på ny utformning av Uddvägen inklusive gång- och cykelbanor är framtagen, se sektion på s. 22. Slutlig utformning och läge av Uddvägen kommer att bestämmas i samband med projektering av utbyggnaden och kan komma att styras av de befintliga ledningsstråk som behöver flyttas i området.

Infarter till angränsande fastigheter ska beaktas och fungera under utbyggnaden av Tvärbanan och utformas på ett tillfredställande sätt när Uddvägen färdigställs.

Trafikförvaltningen ansvarar för provisoriska anläggningar för trafik till följd av entreprenadarbetena inom planområdet. De ansvarar även för att störningar för trafik och kollektivtrafik minimeras under utbyggnadstiden.

Sickla industriväg kommer att behöva stängas av under en del av utbyggnadstiden samt ha periodvis begränsad framkomlighet. Sicklavägen, Värmdövägen och Uddvägen kommer vara öppen för trafik men att ha begränsad framkomlighet under delar av byggtiden

Trafikavstängning på Saltsjöbanan kommer att krävas periodvis under byggtiden och Saltsjöbanans tåg kommer periodvis inte att kunna stanna vid Sickla station.

Där planområdet går över reservat för ny allmän vägtunnel, Östlig förbindelse, finns en planbestämmelse om lägsta nivå för schaktning som ska beaktas vid utbyggnaden.

Ledningsomläggning

Utbyggnad av Tvärbanan inklusive ombyggnad av Uddvägen kommer att kräva omläggning och/eller flytt av vatten-, dagvatten- och spillvattenledningar inom och utanför planområdet. Även andra ledningar som finns inom och intill planområdet kommer att beröras och behöver sannolikt flyttas eller skyddas. Stor hänsyn behöver tas till ledningarna i samband med entreprenadarbetena och hantering av samtliga ledningstyper kommer att beaktas i pågående detaljprojektering. Trafikförvaltningen har behov av att utföra en del ledningsomläggningar innan detaljplanen är antagen. För att det ska vara möjligt behövs frivilliga överenskommelser med berörda fastighetsägare.

Trafikförvaltningen ansvarar för de provisorier som är nödvändiga för att kunna utföra entreprenadarbeten som beror av Tvärbanan.

För att lastintag till fastigheten Sicklaön 83:32 (Sickla Front) ska kunna anläggas måste befintliga ledningar under ytan för lastintaget läggas om för att området ska bli körbart. Projektering och omläggning av ledningarna måste ske i överenskommelse med Nacka kommuns ledningsägare och fastighetsägaren till Sicklaön 83:32, se vidare under rubriken Ekonomiska frågor.

Dagvattenhantering

Lämplig dagvattenhantering måste säkerställas vid projektets genomförande. En dagvattenutredning har tagits fram under planarbetet för att visa hur markförändringar, enligt detaljplanen, påverkar dagvattenavrinningen avseende kvantitet och kvalitet, samt hur det kommer att påverka recipienten. Se rubrik Dagvatten i kapitel 4. Konsekvenser av planen. Delar av planområdet måste sannolikt marksaneras. Eventuella markföroreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten i Nacka kommun.

Vatten och avlopp

Trafikförvaltningen ansvarar för provisoriska anläggningar för vatten, avlopp och dagvatten till följd av entreprenadarbetena. På samma sätt ansvarar de för att kapaciteten på huvudvattennätet, spill- och dagvatten inom området inte får en försämrad funktion.

Tvärbanan medför inga nya förbindelsepunkter för vatten och avlopp.

Transformatorstation

Nacka Energi AB har en transformatorstation vid Uddvägen som behöver flyttas för att utbyggnaden av Uddvägen ska kunna utföras. Stationen flyttas in på Trafikverkets fastighet Sicklaön 83:3 och anläggs norr om den byggnad som stationen ligger bredvid idag. Avtal ska upprättas gällande flytten med berörda parter.

Etableringsytor

För utbyggnad av Tvärbanan behövs etableringsytor för byggmaterial, schaktmassor, byggbodar m m. Kommunen ansvarar för att ställa mark till förfogande. Etableringsytor behövs även för att ge plats för de entreprenadarbeten som ska ske inom planområdet. Ytor

behövs även för ersättningsparkering för de parkeringsplatser som försvinner under utbyggnadstiden. Det kan innebära tillfälliga intrång på icke-kommunala fastigheter.

Ekonomiska frågor

Allmänna gator, park m.m.

Trafikförvaltningen ansvarar för och bekostar utbyggnad av Tvärbanan samt erforderliga ombyggnadsåtgärder av kommunens allmänna anläggningar som är direkt betingat av Tvärbanans utbyggnad. Detta avser sådana åtgärder som inte skulle behöva vidtas om Tvärbanan inte byggdes.

Kostnader för Uddvägen samt vissa andra allmänna anläggningar inom området bekostar kommunen enligt överenskommelse med Trafikförvaltningen och upprättat genomförandeavtal.

Vatten och avlopp

Kostnaderna för ombyggnad och omläggning av VA-ledningar som påverkas av Tvärbanans utbyggnad delar kommunen och Trafikförvaltningen på enligt upprättat genomförandeavtal. Tvärbanan medför inga nya förbindelsepunkter för vatten och avlopp och ingen VA-taxa tillkommer för detta projekt.

Fastighetsägaren för Sicklaön 83:32 och Nacka kommun måste komma överens om ansvar för kostnad och utförande för den ledningsomläggning som krävs för att ny lastinfart till fastigheten Sicklaön 83:32 (Sickla Front) ska kunna anläggas.

Bygglov

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

Markåtkomst m m

Nacka kommun har ansvaret för att lösa markåtkomsten för Tvärbanan. Ersättning för nödvändiga marköverföringar bestäms i första hand genom överenskommelse mellan Nacka kommun och berörda fastighetsägare. Ersättning kan även bestämmas i en lantmäteriförrättning.

Ersättning för flytt/rivning av det norra studentbostadshuset ansvarar Nacka kommun för. Ersättningen bestäms genom överenskommelse mellan berörda parter.

Marköverlåtelse av stationsområdet mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen sker genom överenskommelse mellan parterna.

Markintrång

Ersättning för tillfälligt markintrång ansvarar Nacka kommun för. Ersättningen bestäms genom överenskommelse mellan Nacka kommun och fastighetsägaren.

6. Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Christina Gerremo	Projektledare	Mark- och exploateringsenheten
Christian Rydberg	Planarkitekt	Planenheten
Tord Runnäs	Planarkitekt	Planenheten
Johan Aspfors	Kommunikationsstrateg	Planenheten
Elisabeth Rosell	Landskapsarkitekt	Parkenheten
Kerstin Söderberg	Förrättningslantmätare	Lantmäterienheten
Anna Hedman	Förrättningslantmätare	Lantmäterienheten
Mahmood Mohammadi	Trafikplanerare	Trafikenheten
Mårten Sessler	Kommunikationsstrateg	Teknik- och stadsbyggnadsstaben
Helena Joseph	Kommunikatör	Teknik- och stadsbyggnadsstaben
Yussuf Hassen	Projektstöd	Stadsledningskontoret
Marianne Möller	Projektstöd	Trafikenheten
Per Johnsson	VA-ingenjör	VA- och avfallsenheten
Henrik Asp	Entreprenadingsingenjör	Vägenheten
Alice Ahoniemi	Miljö- och hälsoskydd	Miljöenheten
Love Edenborg	Bygglovshandläggare	Bygglovsenheten

Övriga:

Malin Ingemarson	Programledare	Trafikförvaltningen, SLL
Annika Küller	Projektledare	Trafikförvaltningen, SLL
Mats Söderberg	Produktionsledare	Trafikförvaltningen, SLL
Carl Silfverhielm	Spårtrafiksstrateg	Trafikförvaltningen, SLL
Mats Texte	Avtal mm.	Trafikförvaltningen, SLL
Maria Cederborg	Avtal	Trafikförvaltningen, SLL

Planenheten

Andreas Totschnig

Planchef

Christian Rydberg

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 MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- GENOMFART Genomfartstrafik och spårtrafik.
- HUVUDGATA Trafik mellan områden och spårtrafik.
- LOKALGATA Allmän lokalgata för fordons- och spårtrafik.
- LOKALGATA(2) Allmän lokalgata för gång-, cykel- och spårtrafik.
- LOKALGATA(3) Allmän lokalgata för fordons- och spårtrafik, färd underbyggas med spårväg.

Kvartersmark

- C Område för centrumändamål, exempelvis kultur, kontor, hantverk, butik, restaurang, utbildning, stationsändamål mm.
- KH Kontor, handel, restaurang, utställningslokal mm.
- K Hotell
- T Område för spår och stationsändamål.

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0.0 Föreskriven höjd över nollplanet
- Avvägningsskydd fördras på Värmdövägens södra sida mot Tvärbanan

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x Marken skall vara tillgänglig för trappa för allmän gångtrafik till en fri höjd på 3 meter

MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)

Utfart

- Körbar utfart får inte anordnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning

- +38.5 Högsta totalhöjd i meter över nollplanet. Över angiven höjd får endast mindre byggnadsdelar som hissmaskinrum, master mm. anläggas.

Byggnadsteknik

- +00.0 Lägsta schaktningsnivå i meter över nollplanet

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetid
- Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft

ILLUSTRATION

Illustrationslinjer

- Illustrationslinje
- text
- Illustrationstext

**Detaljplan för Tvärbanan
Sicklaön 40:12 m.fl.
Nacka Kommun**

Planenheten i april 2014
Planen är upprättad enligt PBL (2010:900)

ANTAGANDEHANDLING

Andreas Totschnig
Planchef

Christian Rydberg
Planarkitekt

Till planen hör:
Planbeskrivning
Fastighetsförteckning

KFKS 2012/660-214
Projektnr. 9227

Tillstyrkt av MSN _____
Antagen av KF _____
Laga kraft _____

UTLÅTANDE

Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för Sicklaön 40:12 m.fl. på västra Sicklaön, Nacka kommun

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan på ca 675 m, från dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla station och på så sätt knyta samman dessa två trafikslag och busstrafiken på Värmdövägen i en bytespunkt. Därmed kan kopplingarna och rörelsemönstren mellan Sickla, Hammarby sjöstad och omkringliggande stadsdelar stärkas och förbättras. Syftet är även att avlasta Slussen både under ombyggnadstiden 2014-2022 och på lång sikt. Tvärbanan ska också bidra till att området kring Fanny Udde och f.d. Sickla industriområde utvecklas och förändras från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service, i enlighet med översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka (2012).

Under granskningen av planen har synpunkter inkommit från 14 remissinstanser, föreningar och fastighetsägare. Därtill har ett gemensamt formulerat yttrande inkommit från 52 boende i SSSB:s studentbostäder på Uddvägen, samt ett yttrande från en person boende utom planområdet. Synpunkterna gäller främst den påverkan som föreslagen spårtrafik har på angränsande verksamheters förutsättningar att bedrivas liksom på eventuell framtida bebyggelseutveckling, sett till framkomlighet, eventuella störningar under och efter utbyggnadstiden mm.

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att de kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL

Ett mindre ritfel i plankartan har justerats där användningsgränsen mellan allmän plats (Lokalgata(3)) och område för stationsändamål (I) flyttats till befintlig gång- och cykelbanas yttre gräns. Ett mindre fel har korrigerats i sektion 1, s.22 i planbeskrivningen. I övrigt har inga ändringar av detaljplanen gjorts.

Bakgrund

En startpromemoria för utarbetande av detaljplan för Tvärbanan tillstyrktes av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 23 januari 2013, § 7, och antogs av kommunstyrelsen den 11 februari 2013, § 43. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden fick information om planförslaget den 17 april 2013. Planchefen beslutade den 22 maj 2013 att skicka planförslaget på samråd. Samrådet pågick mellan den 9 oktober och den 11 november 2013. Under samrådet inkom sammanlagt 24 skriftliga synpunkter. Granskningshandlingar och samrådsredogörelse upprättades under december 2013 och januari 2014. Miljö och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 februari 2014, § 31, att ställa ut detaljplanen för granskning. Granskningen pågick mellan den 27 februari och den 28 mars 2014.

Inkomna synpunkter

Följande kommunala nämnder, remissinstanser och fastighetsägare har inkommit med synpunkter på planförslaget

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun
- Tekniska nämnden, Nacka kommun
- Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
- Länsstyrelsen, Stockholms län
- Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL)
- Trafikverket
- Nacka Energi AB
- Södertörns brandförsvarsförbund
- Nacka miljövårdsråd
- Nacka hembygdsförening
- Fortum Värme
- Stockholm Vatten
- Nacka port AB
- Bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros

Därtill inkom ett gemensamt formulerat yttrande från 52 boende i studentbostäderna på Uddvägen, samt ett yttrande från boende i Saltsjö-Boo.

Sammanfattning och bemötande av inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder och remissinstanser

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, Nacka kommun, beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för Tvärbanan till Nacka utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under granskningen, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförande frågor. Beslut 2014-03-18, § 71.

Tekniska nämnden, Nacka kommun, påpekar att säkerheten i dricksvattenförsörjningen inte får äventyras och konstaterar att det finns ett kraftigt ökad kapacitetsbehov i både vatten- och spillvattenanläggningen för tillväxten i Nacka, Värmdö och delar av Stockholm, som försörjs via ledningar inom och intill planområdet. Tekniska nämnden belyser att Tvärbanan korsar några av Nackas och Stockholms tyngsta infrastrukturanläggningar när det gäller vatten och avlopp. Nackas spillvattenavledning ligger dessutom som ett provisorium strax söder om Båtbyggargatan där omläggning är nödvändig. Allt som ska byggas från södra delen av Uddvägen och över Sicklavägen mot Båtbyggargatan måste anläggas på pålplattor för att påfrestningarna på ledningarna inte ska leda till skador och brott, vilket i sin tur skulle medföra funktionsbortfall som risk för stora skador på omkringliggande mark och anläggningar, inklusive Tvärbanan. Frågan måste samordnas i det fortsatta planarbetet. Tekniska nämnden anser att projektet måste göra en riskanalys av ökad dimensionering av vatten och avlopp som tar höjd för övriga projekt inom och utanför Nacka kommun.

Tekniska nämnden anser att det i plankartan redovisade C- området vid Uddvägen bör utgå som kvartersmark eller omformas så att hela ytan blir ett u- område som ej är överkörningsbart. Vidare anser man att befintlig spillvattentunnel som korsar angivet C- område i nordost skall redovisas och skyddas i planen för att undvika skador, funktionsbortfall och stora framtida kostnader.

Tekniska nämnden anser att den mur som planeras på Sicka industrivägs södra sida mot spårområdet, medför att det blir ont om plats för den befintliga gång- och cykelbanan. Man anser därför att tråget för Tvärbanan behöver förlängas österut för att ge en större yta för gång- och cykeltrafiken.

Planenhetens kommentar: Planenheten och Trafikförvaltningen är införstådda med förhållandena kring infrastrukturanläggningarnas läge och beskaffenhet längs planområdet. Nacka kommun tar tillsammans med Stockholm stad och Stockholm vatten fram en systemhandling för de nya vatten- och avloppsledningar som ersättning för de gamla som idag går från södra Uddvägen till Båtbyggargatan. Utformning av tekniska anläggningar samordnas under fortsatt projektering och utbyggnad.

Beteckningen på C-området söder Uddvägen ändrades efter samrådet till KH (kontor och handel) för att korrespondera och tydligare knyts an till DP390 och fastigheten Sicklaön 83:32, vilken ytan är tänkt att tjäna. Området försågs enligt synpunkt även med en u- bestämelse. Befintlig spillvattenledning är således skyddad och måste inte redovisas mer specifikt. Planenheten vidhåller att den föreslagna lastinfarten till bebyggelsen (Sickla front) på Sicklaön 82:32 inte ska omöjliggöras. Kvartersmarken ligger således kvar. En utredning av ytan måste genomföras för att avgöra vilka åtgärder som måste vidtas för att marken med

underliggande ledning ska vara körbar. Föreslagna åtgärder ska godkännas av VA-enheten inom Nacka kommun för att lastinfarten ska kunna anläggas.

Användningsgränsen mellan allmän plats (Lokalgata(3)) och område för stationsändamål (T) har flyttats till befintlig gång- och cykelbanas yttre gräns. Den omnämnda muren ovanför påslaget vid stationen inkräktar inte på befintlig gång- och cykelbana.

Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun, har ingen erinran mot förslaget.

Länsstyrelsen, Stockholms län, bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL. Man konstaterar att de flesta åtgärder som identifierats i framtagna riskbedömning är trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas inom detaljprojekteringen av spårvägslinjen. Den åtgärd som regleras i plankartan är en mur längs Värmdövägen, med syfte att förhindra att personer och fordon hamnar på spåret. Länsstyrelsen anser att det kan vara lämpligt att även reglera någon form av suicidskydd i samma bestämmelse. Det vill säga att begränsa möjligheterna att komma över muren och hoppa ner på spåret.

Planenhetens kommentar. Länsstyrelsens synpunkter har beaktats. Höjder och utformning på mur och räcke längs träget ska uppfylla eller överstiga krav i VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket och SKL) gällande gång- och cykelbroräcke, men även vägbroräcke, vilket ger ett tillräckligt suicidskydd. Denna skyddsåtgärd utgör således en trafiksäkerhetsåtgärd som vidtas inom ramen för detaljprojekteringen av spårvägsanläggningen. Planenheten och Trafikförvaltningen anser därför att detta inte behöver regleras i detaljplanen.

Landstingets Trafikförvaltning (f.d. SL) Trafikförvaltningen har varit delaktiga i framtagandet av planen och kommer till största delen vara utförare av planens innehåll. Trafikförvaltningen ser därmed mycket positivt på att planen upprättas.

Flytten av Värmdövägen närmare Saltsjöbanan och det utökade gaturummet anges i planbeskrivningen ge möjligheter till en eventuell breddning av gång- och cykelbanan. Ytan skulle också kunna användas till att skapa god framkomlighet för busstrafiken på Värmdövägen.

Idag finns tre körfält, två i riktning mot trafikplats Lugnet (varav ett kollektivtrafikkörfält) och ett i motsatt riktning, mot Sickla. Samtliga är 3.25 meter breda. För god framkomlighet för buss krävs 3.5 meter breda körfält. Trafikförvaltningen anser att körfältet i riktning mot Sickla, där bussarna går i blandtrafik, bör utökas till god standard.

Trafikförvaltningen förutsätter att Nacka kommun driver planarbetet i enlighet med den tidplan som Trafikförvaltningen och Nacka kommun kommit överens om och understryker behovet av att markåtkomsten säkras så snart som möjligt.

Planenhetens kommentar. Föreliggande plan ger möjlighet till utökat busskörfält. Disposition av körbanornas bredd och trafikslag måste dock beslutas om inom kommunen.

Kommunens målsättning är att följa den med Trafikförvaltningen gemensamt framtagna tidsplanen.

Trafikverket ser positivt på att detaljplanen inte påverkar vägreservatet för Östlig förbindelse eller Trafikverkets befintliga tunnlar (Sicklatunneln och Nackatunneln) samt på att en riskbedömning tagits fram. Vidare belyses att om mätpunkter för Södra länkens vattendom behöver flyttas måste kommunen samråda med Trafikverket innan så sker. Trafikverket vill återigen påtala vikten av att mätpunkterna inte flyttas.

Planenhetens kommentar: Trafikverkets yttrande har beaktats.

Nacka Energi AB påpekar att en eventuell flytt av transformatorstationen på Uddvägen kräver att Nacka Energi får tillgång till mark inom 50 m från befintlig station. Eventuellt avvikande utseende på ny placering bekostas av exploitören. Vid behov av byggström för etablering vid Sickla industriväg behövs plats för en tillfällig transformatorstation. Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Förändring av befintliga anläggningar såsom kablar och transformatorstationer mm samt tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploitören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

Planenhetens kommentar: Yttrandet har beaktats. Kommunen och Trafikförvaltningen har i samråd med Nacka Energi utrett alternativa placeringar. Transformatorstationen kommer att placeras inom Sicklaön 83:3 som ägs av Trafikverket. Pga. reservatet för Östlig förbindelse, som gäller på aktuell fastighet, kommer transformatorstationen uppföras med tidbegränsat bygglov enligt 9 kap. 30 – 32 §§ Plan- och bygglagen (2010:900). Kommunen planerar för att gestaltningen av den nya stationen ska likna den befintliga. Nacka Energi deltar i planering och projektering av ledningsflytt och ny placering av transformatorstation. Rättigheter för lägen på flyttade ledningar och transformatorstation regleras i avtal mellan berörda parter.

Södertörns brandförsvarsförbund meddelar att de yttrat sig i tidigare skede och anser sig ha fått gehör och svar på sina synpunkter och frågeställningar. De har därför inget mer att erinra. Som ett förtydligande nämns ändå att de som uttryckande verksamhet i händelse av påkallat behov av räddnings- och/eller sjukvårdsinsats, i alla lägen förväntar sig att kommunen sörjt för deras framkomlighet. Denna förväntan gäller även under själva byggnationstiden.

Planenhetens kommentar: Brandförsvarets synpunkter beträffande framkomlighet kommer att tillgodoses.

Nacka miljövårdsråd är positiva till denna utbyggnad av Tvärbanan och önskar att den kommer till stånd snarast möjligt. I handlingarna står mycket om att övergång mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan blir bekväm vilket ses som bra. Nacka miljövårdsråd vill dock påpeka att troligen ännu fler trafikanter vill byta mellan Tvärbanan och bussar på Värmdövägen österut. Detta byte anses inte bli bekvämt enligt planen. Det vore därför önskvärt att kunna flytta busshållplatsen på Värmdövägen, Sickla bro, närmare Tvärbanans station eller anlägga en bekvämare väg mellan stationen och denna busshållplats. Man anser att en hiss från norra plattformen vore önskvärd, för att förbättra möjligheten att byta till

buss. Denna hiss bör finnas kvar även efter det att centrumbyggnaden står klar. Vidare hoppas Nacka miljövårdsråd att störningar under byggtiden i form av avstängning av Sickla Industriväg, arbeten i korsningen mellan Sicklavägen och Uddvägen, på Värmdövägen med tillhörande gång- och cykelbanor samt avstängning av Saltsjöbanan i möjligaste mån begränsas.

Planenhetens kommentar. Gällande önskemål om att flytta busshållsplatsen hänvisar kommunen till det svar som redovisas i samrådsredogörelsen (2014-02-05). Tillgänglighetskraven till hållplatsen uppfylls enligt förslagen utformning av hållplatsen i kombination med en planerad hiss i anslutning till den södra plattformen. Trafikförvaltningen och kommunen kommer givetvis arbeta för att begränsa störningarna i tid och omfattning.

Nacka hembygdsförening påpekar att vändplanen vid Sickla är för liten för att kunna hantera taxi, färdtjänst eller andra som vill hämta passagerare samt att rampen upp till parkeringshuset är också ofta tätt trafikerad.

Planenhetens kommentar. Angöring med taxi och färdtjänst kommer likt idag att ske i utmed Smedjegatan eller i vändplanen, vars befintliga dimensioner bedöms vara tillräckliga.

Fortum Värme har inget att erinra, men anför att hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Vidare utredning får visa om behov av flytt finns. Fortum Värme måste kallas till ledningssamordningsmöten. Flyttning bekostas enligt gällande avtal.

Planenhetens kommentar. Fortum Värme deltar i detaljprojekteringen av kommande ledningsflyttar. Rättigheter och omständigheter vid ledningsflytt regleras i avtal.

Stockholm Vatten har ingen erinran mot förslaget.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare och boende inom eller intill planområdet

Nacka port AB, ägare till Sicklaön 82:1, ställer sig positiv till planens syfte att förlänga Tvärbanan till Sickla och på så sätt förbättra tillgängligheten genom effektivare och attraktivare kollektivtrafikförbindelser. De ställer sig dock fortsatt kritiska till delar av planförslaget. Bland annat vidhåller de sin ståndpunkt i att spårvägen inte bör gå i Uddvägens mitt, utan längs dess östra sida. Denna lösning skulle ge mindre intrång på gällande fastighet och anses därför underlätta tillfartsmöjligheterna till dagens och framtida verksamheter, samtidigt som gatan får ett fondmotiv i fastighetens huvudbyggnad ”Klinten”. Fastighetsägaren förutsätter att planläggningen av Tvärbanan inte försvårar kommande planläggning av Sicklaön 82:1, gällande tillfartsmöjligheterna.

Vidare anser fastighetsägaren att kommunen brustit i sin information under planläggningen liksom i hänsyn till nuvarande verksamhet och kommande förädlingsvärde av Sicklaön 82:1.

Yttrandet redogör därför utförligt för rådande förutsättningarna för var och en av dagens hyresgäster med tillhörande verksamheter.

Men hänsyn till eventuella markföroreningar undrar fastighetsägaren om prover tagits inom den del av Sicklaön 82:1 som omfattas av planen. Vidare frågar man vilken gång- och cykelriktning som kommer att gälla GC-vägen som kopplar samman Uddvägens slut med Värmdövägen. Med anledning av bensinstationen vid Nacka station efterfrågas ett förtydligande om huruvida Värmdövägen klassas som transportled för farligt gods eller ej.

Avslutningsvis anser fastighetsägaren att de reviderade sektionerna över Uddvägen är felaktiga/otydliga sett till måttsättning och disposition.

Planenhetens kommentar: Gällande spårets dragning vidhåller kommunen den ståndpunkt som redovisas i samrådsredogörelsen (2014-02-05), där den planerade dragningen i Uddvägens mitt anses vara lämpligast, med hänsyn tagen till gatu- och spårutformning i relation till omgivande miljöer liksom befintliga och framtida verksamheter. Till följd av anläggningens utbredning, erforderliga kurvradier etc. ger en spårplacering i Uddvägens mitt dessutom det samlat minsta intrånget på intilliggande fastigheter.

Kommunen och Trafikförvaltningen anser att förslagen detaljplan löser tillfarten till fastigheten och att frågor kopplade till tekniska lösningar, tidpunkter för lämpligt genomförande i relation till pågående verksamheter löses gemensamt under detaljprojekteringen och genomförandet. Vidare har kommunen tillsammans med fastighetsägaren påbörjat planläggningen av Sicklaön 82:1 för kontor, verksamheter och möjligtvis en andel bostäder. Den långsiktiga dimensioneringen av gaturummet bör därför utgå ifrån kommande användning, vilket har skett, och inte endast dagens skrymmande och transportintensiva verksamheter, vars varaktighet i området blir kortvarig.

Kommunen beklagar att informationen uppfattats som bristfällig. Den 16 oktober 2012 beslutade landstingets trafiknämnd att utreda möjligheterna till en förlängning av Tvärbanan till Sickla. För kommunens del påbörjades projektet i och med att förslag till start-pm godkändes av kommunstyrelsen i februari 2013. Första informationsmöte med representanter för Sicklaön 82:1 hölls dock redan den 17 januari 2013. Efter det har ett antal möten anordnats parallellt med mailväxling och formell synpunktshantering under samråd.

Den huvudsakliga cykeltrafiken kommer även fortsättningsvis att ledas på det regionala cykelstråket som sträcker sig utanför kvarteret. Kopplingen mellan Uddvägens slut och Värmdövägen är tänkt att tjäna som en kompletterande gång- och cykelväg för trafikanter med målpunkter inom kvarteret. Någon riktning kommer inte att anges.

Värmdövägen är ej rekommenderad väg för farligt gods.

Miljöprover har tagits i anslutning till området och en plan för hantering är under framtagande.

Illustrerade sektioner över Uddvägen är inte måttsatta projekteringsritningar utan utgör principskisser, som inte gör anspråk på att vara exakta. Detsamma gäller de ”framtida byggnader” som lagts in på vardera sida om gatan, för vilka detaljplaner inte är antagna. Byggnaderna syftar endast till att ge en bild av relationen mellan husliv och gaturum. Planenheten kan däremot konstatera att körbanorna kastats om i sektion 1, där det ska vara dubbla körfält vid utfarten mot Sicklavägen och inte tvärt om. Felet har justerats.

Som beskrivet på s. 19 och 21 i planbeskrivningen skiljer sig Uddvägens södra och norra del åt. För att möjliggöra kantstensparkering och trädplantering samt minimera intrång på villa Fanny uddes trädgård, förses gatans norra del med cykelkörfält istället för mer ytkrävande cykelbanor. Längs gatans södra del förses däremot gatan med separat gång- och cykelbana på vardera sida.

Brf Alphyddans Ros kräver att hus och garage inom fastighet Sicklaön 84:6 och 84:7 besiktas innan arbetet påbörjas samt att mätinstrument sätts upp på byggnaderna för att möjliggöra mätning av skakningarna som uppstår vid sprängningarna.

Planenhetens kommentar: Inför kommande sprängningar kommer erforderliga byggnader i närområdet att besiktigas och i samband med det sätts vibrationsgivare upp. När arbetena är klara utförs efterbesiktning.

Boende i SSSB:s tillfälliga studentbostäder på Sicklaön 83:3 och 83:32 har inkommit med ett gemensamt formulerat yttrande, vari man motsätter sig att Tvärbanan förlängs utanför bostadsområdet. De boende anser att normerna för buller och vibrationer inte kommer kunna uppfyllas för kvarvarande byggnader, pga. deras bristfälliga isolering. Förutsättningarna anses försvåras ytterligare eftersom fönstren ofta måste hållas öppna som komplement till den påstått dåliga ventilationen i lägenheterna.

Vidare befarar boende att tillfartsmöjligheten för bil och cykel kommer att begränsas och tillgången till offentliga kommunikationer inskränkas under utbyggnadstiden, något som framförallt drabbar personer med funktionshinder, men också framkomligheten för färd- och räddningstjänst.

Vidare anses att alternativa sträckningar för Tvärbanan inte utretts och att antalet förväntade passagerare på Tvärbanan grundas i bristfälliga beräkningar och orealistiska siffror. Man är även kritisk till att alternativet att transportera passagerarna med buss istället för Tvärbana inte diskuterats.

Det påpekas att Nacka kommun har haft tio år på sig att ordna ett alternativ för de ca 300 boende i studentbostäderna i Frigg Sickla. De anser därför att bostäderna bör finnas kvar så länge det inte är åtgärdat. Slutligen påpekas att Nacka kommun inte informerat om planen och om att avflyttning skulle bli nödvändig när Tvärbanan förlängs.

Planenhetens kommentar: Tvärbanan har planerats utifrån det faktum att studentbostäderna är uppförda på tillfälligt bygglov. Det tillfälliga bygglovet har förlängts i två omgångar och kan då det löper ut i september 2015 inte förlängas enligt 9 kap. 30 – 32 §§ Plan- och bygglagen (2010:900). Det innebär att bostäderna, enligt dagens förutsättningar, inte kan finnas kvar efter september 2015. Anledningen till att planläggning av permanent bebyggelse inte kan ske är Trafikverkets reservat för en östlig förbindelse. Fram till eventuell utbyggnad ska marken stå till förfogande för etableringsbodas osv. Att bygglovet löper ut 2015 beror inte på Tvärbanans utbyggnad. Kommunen är dock medveten om bristen på studentbostäder. Utöver den nordligaste byggnaden (hus 20) med 44 bostäder, som helt eller delvis måste rivas, påverkas dock bostäderna inte fysiskt av Tvärbanans spårdragning. Kommunen framhåller därför möjligheten att, efter begäran från berörda fastighetsägare, pröva om övriga byggnader med sammanlagt 238 studentbostäder kan stå kvar ännu en tid. Beroende av fastighetsägarens intentioner och Trafikverkets godkännande kan detta möjliggöras genom ett tillägg till befintlig detaljplan (stadsplan 230)

med tidsbegränsad markanvändning, enligt 4 kap. 26-29 §§ PBL (2010:900). Den tillfälliga användningen får bestämmas till högst tio år och förlängas med högst fem år i sänder, i sammanlagt tjugo år.

Med detta som målsättning har en separat buller- och vibrationsutredning tagits fram för att utreda förutsättningarna för de tillfälliga bostädernas förlängda varaktighet på platsen. Resultaten visar att förutsättningarna för att klara bullret från Tvärbanan är goda eftersom lägenheterna är genomgående och husen försedda med loftgångar vända mot trafiken. Vissa bullerdämpande åtgärder förutsätts. Fastighetsägarens ansvar för att klara av bullersituationen för kvarstående studentbostäder behöver beaktas i eventuellt kommande tillägg till befintlig detaljplan, som beskrivs i stycket ovan.

Under byggtiden kommer tillfart och framkomlighet till bostäderna liksom till offentliga kommunikationer att upprätthållas. Dagens befintliga gångväg, genom öppning i bullerplanket, kommer inte att finnas kvar, men den allmänna gång- och cykelvägen från Uddvägens slut via Värmdövägen till Sickla station upprätthålls under byggnationen. Kommunen arbetar dessutom för att tillsammans med berörd fastighetsägare kunna anlägga en ny koppling mellan Uddvägen och Sickla industriväg genom dalen mellan Nobelberget och hotellfastigheten (Sicklaön 363:3). Byggarbetena för Tvärbanans förlängning kommer att följa Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser.

Inför arbetet med att ta fram ny detaljplan för Tvärbanans förlängning undersöktes alternativa dragningar. Med sammanvägd hänsyn tagen till teknisk och tidsmässig genomförbarhet, framkomlighet, säkerhet, kostnad mm, resulterade arbetet i att vald sträckning är bäst lämpad för att möjliggöra förlängningen. Den omfattande upprustningen av Uddvägen utgör dessutom en viktig del i arbetet med att utveckla och förändra området kring Fanny Udde och f.d. Sickla industriområde från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service i enlighet med översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka (2012).

Planer på att förlänga Tvärbanan till en bytespunkt har funnits länge. Syftet är att knyta samman Tvärbanan med Saltsjöbanan och ostsektorns busstrafik, för på så sätt öka effektiviteten och attraktiviteten i kollektivtrafiken. Idag finns ett glapp mellan de två spårsystemen. Ett sammanhållet trafiknät innebär att kopplingarna och rörelsemönstren mellan Sickla, Hammarby sjöstad och omkringliggande stadsdelar tydliggörs och stärks, något som inte uppnås genom att införa ytterligare en busslinje.

Att det tidsbegränsade bygglovets för de tillfälliga studentbostäderna som längst gäller till september 2015 har varit känt sedan dess bygglovets medgavs och byggnaderna flyttades till området. Detta framgår också på SSSB:s webbsida i informationen om Frigg Sickla. Att ett av husen helt eller delvis måste rivas som konsekvens av Tvärbanans förlängning fastslogs dock först till samrådet för detaljplanen, som hölls under oktober och november 2013. Planförslaget skickades då ut till samtliga berörda fastighetsägare, liksom till SSSB som arrenderar mark inom området. Samrådsmöte hölls i form av ett öppet hus i Diesilverkstaden den 21 oktober. Granskningstiden för planförslaget kungjordes i DN och SvD. Information om förslaget publicerades på kommunens hemsida och ställdes ut i stadshuset liksom i biblioteken i Nacka Forum och Diesilverkstaden.

Avslutningsvis beklagar kommunen den bristande produktionen av studentbostäder det senaste decenniet. Detaljplanearbete pågår nu för ca 250 nya studentbostäder i Alphyddan och ca 200 i Ektorp, med beräknad inflyttning i 2017 respektive höst/vinter 2016.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare/boende utanför planområdet

Boende i Saltsjö-Boo påpekar att Tvärbanan, i Hammarby sjöstad, går längs en boulevard kantad av träd och butiker. Personen i fråga önskar att Nacka på liknande sätt bygger en fortsättning på boulevarden längs Tvärbanan från Hammarby sjöstad till Sickla, Järla och Nacka Forum, medan tunnelbana går från Nacka forum till Järla och Sickla och in till Södermalm. Saltsjöbanan bör stanna och ansluta tunnelbanan vid Järla. Tvärbanan ansluter tunnelbanan vid Sickla. På så sätt anses en vacker stad kunna byggas hela vägen från Nacka Forum till Hammarby sjöstad, utan en Saltsjöbana som delar av, och tvingar fram viadukter och trappor och tunnlar. Personen ifrågasätter att Saltsjöbanan ska gå ovanför tunnelbanan mellan Järla och Sickla.

Planenhetens kommentar: Föreliggande planförslag behandlar inte eventuella utbyggnadsplaner på västra Sicklaön. Dessa frågor utgör en mer översiktlig studie om den framtida utbyggnaden av infrastrukturen på Sicklaön.

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Christian Rydberg
Planarkitekt

M I L J Ö R E D O V I S N I N G

Detaljplan för Tvärbanan, för Sicklaön 40:12 m.fl., Nacka kommun

Upprättad på miljöenheten i FEBRUARI 2014

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	1
SAMMANFATTNING.....	2
BAKGRUND.....	3
KONSEKVENSER PÅ MILJÖ OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER.....	4
LANDSKAPSBILD OCH KULTURMILJÖ.....	4
REKREATION-FRILUFTSLIV.....	5
DAGVATTEN OCH YTVATTEN.....	6
FÖRORENAD MARK.....	9
KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER.....	11
ELEKTROMAGNETISKA FÄLT.....	11
BULLER.....	11
STOMLJUD OCH VIBRATIONER.....	15
MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT.....	17
BYGGSKEDET.....	18
HÅLLBART BYGGANDE I NACKA.....	19

SAMMANFATTNING

Miljöredovisningen syftar till att beskriva de viktigaste effekterna för miljö-, hälso- och naturresursfrågorna av ett **utbyggnadsförslag**.

I kulturmiljöprogrammets förhållningssätt för Saltsjöbanan anges att förändringar ska beakta anslutande kulturmiljöer och göras med omsorg. Tvärbanan kommer skära in något i utkanten av villa Fanny uddes tomt, men påverkar troligen inte värdefulla parkträds överlevnad. Idag är det en släntad schaktkant utan större bearbetning, vilket kan förbättras gestaltningsmässigt.

Inga för kommunen kända lokaler med hotlistade arter berörs av planförslaget. Det är av stor vikt att den i planbeskrivningen redovisade gatusektionen fullföljs i delen med trädplantering utmed gatan. Det vore önskvärt att pröva ett grönare spårområde. Detta för att stärka den nord-sydliga grönstrukturen.

Inga områden för rekreation påverkas negativt av planförslaget. Nya gång- och cykelbanor är positivt för gång- och cykeltrafikanterna och därmed även positivt ur ett rekreations- och folkhälsoperspektiv.

Genomförandet av denna detaljplan försvårar sannolikt inte möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i Strömmens ytvattenförekomst. För att styrka detta behöver utredning för magasinering av dagvatten och hantering av frysriskerna förtäras under projekteringen. Då träget lutar måste detta beaktas för en mer precis beräkning av magasinutrymmet. Vid en klimatkoefficient om 1,05 kommer volymen vatten att överstiga magasinvolymen för ett 100-års regn. Därför bör det planeras för bräddavlopp i kommande projektering – för att klara framtida extrema regn. Det återstår att utreda om infiltration av dagvatten är lämpligt. Vidare miljöprovtagningar bör utreda förekomster av föroreningar under kommande anläggningsarbeten. Om det inte bedöms vara lämpligt att infiltrera dagvatten bör fördröjningsmagasinen tätas och dagvatten avledning vidare, så att det inte kommer i kontakt med underliggande mark. Frågan om att anlägga oljeavskiljare ska hållas öppen.

Senast i samband med genomförandet av den föreslagna detaljplanen ska verksamhetsutövaren anmäla schakt i förorenad mark och i samråd med tillsynsmyndigheten genomföra de undersökningar och åtgärder som tillsynsmyndigheten bedömer vara nödvändiga för att minimera riskerna för miljö och hälsa

De tillfälliga studentbostädernas nuvarande bygglov gäller till 2015. På grund av det stora behovet av bland annat studentbostäder finns det dock en risk för att de ändå kommer att finnas kvar efter 2015, samtidigt som tvärbanan planeras vara igång. Om någon av studentbyggnaderna ska vara kvar något längre bör det inför bygglov utredas om avstegsfall A eller B är möjligt att tillämpa eller de nya riktlinjer som eventuellt då är aktuella för buller i bostäder. Buller, stömljud och vibrationer ska då utredas separat och bli underlag för en kommande tilläggsplan. Där blir förutsättningen att Tvärbanan finns.

Om studentbostäderna ska vara kvar behövs nya bullerskärmar för att minska buller från Värmdövägen och Saltsjöbanan. Utrymme för detta bör reserveras i denna detaljplan.

Vägtrafik på Uddvägen kommer ge upphov till maximal ljudnivå överstigande riktvärdena i två studentbostadshus. En möjlig lösning är förbud mot tung trafik nattetid.

Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. För att motverka kurvskrik bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning av båda spåren och kurvorna.

Till utställningen behöver SL redovisa vilka skyddsåtgärder man avser göra för att undvika att det uppstår stomljud och vibrationer i omgivande byggnader.

Gällande miljö kvalitetsnormer för luft bedöms kunna klaras inom detaljplanområdet.

För att uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafiken behöver behovet av cykelparkeringar beaktas i planen.

Under byggtiden kan trafik till byggplatsen, borrning och sprängning ge upphov till buller och stomljud som fortplantas genom luften eller berget. Under byggtiden finns det också en stor risk för damning vid närliggande bostäder. Innan schakt sker i förorenad mark ska detta anmälas till tillsynsmyndigheten. Under byggtiden kan markarbeten också orsaka att fint partikulärt material förorenar ytvattnet. Utsläpp från arbetsmaskiner i form av avgasutsläpp och spill av drivmedel kan också utgöra en föroreningskälla för såväl yt- som grundvattnet.

Till detaljplanen hör utvalda målområden och åtgärder för hållbart byggande. Indikatorerna för att uppfylla målen hämtas från Nackas riktlinjer för hållbart byggande samt från projektet i sig. Följande målområden ska eftersträvas i detta projekt.; hållbart resande, en levande kulturmiljö och effektiv mark- och resursanvändning

Kommunen bedömer att detaljplaneförslaget inte innebär en betydande miljöpåverkan.

BAKGRUND

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska varje detaljplan miljöbedömas¹. Om en detaljplan antas medföra betydande miljöpåverkan² ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

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. Samråd har skett med länsstyrelsen.

När detaljplanen inte innebär en betydande miljöpåverkan tas en miljöredovisningen fram som ett underlag till planbeskrivningen. Miljöredovisningen ska belysa planens konsekvenser för miljön.

I miljöredovisningen lyfts endast de konsekvenser fram som är relevanta i detta fall. Arbetet med miljöredovisningen har pågått parallellt med framtagandet av detaljplanen. Miljöredovisningen syftar till att beskriva effekterna för miljö, hälsa och naturresurser till följd av ett utbyggnadsförslag. Den syftar även till att åstadkomma ett bättre beslutsunderlag.

¹ med anledning av EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG)

² EG-direktivet för miljöbedömningar av planer och program (2001/42/EG) bilaga II samt i PBL 5 kap.18 §.

Planering och byggande i Sverige skall ske utifrån ett hållbart perspektiv och detaljplaner ska prövas mot uppställda miljömål, miljö kvalitetsnormer och riktvärden; kommunala, regionala och nationella. De kommunala underlagen utgörs av Översiktsplanen från 2012 och kommunens övergripande mål, de som är aktuella i denna detaljplan är ”God livsmiljö och långsiktigt hållbar utveckling” samt ”Trygg och säker” .

Miljöredovisningen har tagits fram av Alice Ahoniemi (Miljöenheten), Johan Aspfors (Planenheten), och Per Johnsson (VA och avfall), Elisabeth Rosell (Park och natur).

KONSEKVENSER PÅ MILJÖ OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER

LANDSKAPSBILD OCH KULTURMILJÖ

Kommunala mål – Översiktsplanen 2012

- De samlade kulturvärdena ska bevaras, förvaltas och utvecklas.
- Förändringar i den bebyggda miljön bör innebära förbättringar estetiskt, funktionellt och socialt samt leda till mer hälsosamma och trygga miljöer.
- En attraktiv och hållbar byggd miljö.

Utbyggnadsförslaget

Tvärbanan ligger inte inom en helhetsmiljö av lokalt eller nationellt intresse för kulturmiljövården. Inga kända fornlämningar finns inom banområdet. Däremot kommer tvärbanan ansluta till två enskilda objekt av lokalt intresse för kulturmiljövården utpekade i kommunens kulturmiljöprogram (sid 277); f d Klint Bernhardts färgfabrik och villa Fanny udde. Färgfabriksbyggnaden är väl synlig från flera trafikleder, en välkänd nackprofil p g a fasadernas dekorativa färgfältsindelning från 1950-talet. Huset ritades av arkitekten Hans-Ancker Holst och representerar en industriarkitektur som är sällsynt i kommunen. Villa Fanny udde, som området är uppkallat efter, är den enda återstående sommarvillan från den tid då Hammarby sjö sträckte sig upp till Sicklaområdet. Huset uppfördes 1877 och omges av rester av en park. Tvärbanan kommer skära in något i utkanten av villa Fanny uddes tomt, som idag ligger högre än Uddvägen, men påverkar troligen inte värdefulla parkträds överlevnad. Idag är det en släntad schaktkant utan större bearbetning, vilket kan förbättras gestaltningsmässigt.

Vad gäller f d färgfabriken berörs inte byggnaden, men troligen påverkas en uppmurad ramp för gångtrafik till Värmdövägen som ligger vid byggnadens östra gavel. Rampens ålder är okänd, men den kan ha tillkommit redan på 1930-talet då husets nedre del byggdes.

Tvärbanan slutar vid Sickla station som är en av Saltsjöbanans stationer som saknar stationsbyggnad. Ett stycke söder om stationen ligger den i kulturmiljöprogrammet utpekade kulturmiljön Sickla-Marcusplatsen (sid 166ff), en f d industrimiljö från sekelskiftet 1900 som var knuten till järnvägen

Slutsatser: I kulturmiljöprogrammets förhållningssätt för Saltsjöbanan anges att förändringar ska beakta anslutande kulturmiljöer och göras med omsorg. Tvärbanan kommer skära in något i utkanten av villa
--

Fanny uddes tomt, men påverkar troligen inte värdefulla parkträds överlevnad. Idag är det en släntad schaktkant utan större bearbetning, vilket kan förbättras gestaltningsmässigt.

Rampen till Värmdövägen vid färgfabrikens östgavel har vissa kulturhistoriska kvaliteter, med bl a en granitklädd del, och kan komma att påverkas, men tillhör inte byggnadens kulturhistoriska kärnvärden. Byggnaden i sig påverkas inte av banans dragning.

NATURVÅRD/VEGETATION

Kommunala mål – Översiktsplanen 2012

- Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald.
- Naturligt förekommande växt- och djurarter ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd.
- Ökad medvetenhet om naturmiljöers biologiska, sociala, kulturella, hälsofrämjande och estetiska värden.

Utbyggnadsförslaget

Inom planområdet finns det ytterst begränsat med vegetation. Den vegetation som finns är i stort sett lokaliserad till området utmed Värmdövägen i norr. Inga för kommunen kända lokaler med hotlistade arter berörs av planförslaget.

Inom hela västra Sicklaön är den nord-sydliga grönstrukturen mycket svag. Det finns därför önskemål om att förstärka denna - även inom detta planområde. Det är därför av stor vikt att den i planbeskrivningen redovisade gatusektionen fullföljs i delen med trädplantering utmed gatan. För att ytterligare stärka grönstrukturen vore det önskvärt att spårområdet till stora delar kunde vara grönt i form av gräs eller sedumtytskikt.

Slutsatser: Inga för kommunen kända lokaler med hotlistade arter berörs av planförslaget. Det är av stor vikt att den i planbeskrivningen redovisade gatusektionen fullföljs i delen med trädplantering utmed gatan. Det vore önskvärt att pröva ett grönnare spårområde. Detta för att stärka den nord-sydliga grönstrukturen.

REKREATION-FRILUFTSLIV

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- Rika möjligheter till friluftsliv som tar hänsyn till naturens förutsättningar.
- Tillgång och tillgänglighet till parker och bostadsnära natur ska vara god i alla kommundelar.
- Öka tillgängligheten till grönområden.
- Utvecklingen i samhället ska främja en god folkhälsa.

Utbyggnadsförslaget

Inga områden för rekreation påverkas negativt av planförslaget. Förslaget redovisar en gatusektion med gångbana på östra sidan och gång- och cykelbana på västra sidan av stora delar av Uddvägen, vilket är

positivt för gång- och cykeltrafikanterna och därmed även positivt i ett rekreations- och folkhälsoperspektiv.

Förslaget innebär att befintlig GC-bana på Värmdövägen måste flyttas norrut. Ur ett rekreations- och trafiksäkerhetsperspektiv måste en ny GC-bana byggas utmed Värmdövägen och denna GC-bana bör vara bredare än dagens – med tanke på ökande GC-trafik- Denna åtgärd ligger inte inom den nu aktuella detaljplanen.

Slutsatser: Inga områden för rekreation påverkas negativt av planförslaget. Nya gång- och cykelbanor är positivt för gång- och cykeltrafikanterna och därmed även positivt ur ett rekreations- och folkhälsoperspektiv.

DAGVATTEN OCH YTVATTEN

Miljö kvalitetsnormer för vatten

- Miljö kvalitetsnormerna 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.
- Enligt miljö kvalitetsnormen är kvalitetskravet för Strömmens ytvattenförekomst att den ekologiska statusen ska vara god 2021. Vattenkvaliteten i samband med planläggning får inte försämrats, utan den ska på sikt förbättras till god status till år 2021.
- Kemisk ytvattenstatus avseende kvicksilver och kvicksilverföreningar är klassad som uppnår *ej god kemisk ytvattenstatus*. Halterna av kvicksilver och kvicksilverföreningar i vattenförekomsten bör inte öka till den 22 december 2015, i förhållande till de halter som har legat till grund för vattenmyndighetens statusklassificering av kemisk ytvattenstatus inklusive kvicksilver och kvicksilverföreningar 2009. Undantag gäller också för tributyltennföreningar som har en tidsfrist till 2021 orsaken är att det är tekniskt omöjligt att uppnå normen tidigare.

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- God ekologisk och kemisk status på alla vatten till 2021.
- Dagvattnet ska vara en positiv resurs i stadsbyggandet.
- Vid bedömning av hur planer, tillstånd och yttranden påverkar naturmiljön ska bedömningen ske utifrån ett helhetsperspektiv (landskapsekologiskt perspektiv). Man ska ta hänsyn till hur vattenkvaliteten påverkas och vilket avrinningsområde och vilken havsbassäng som berörs.
- Kommunens dagvattenpolicy och anvisningar för dagvattenhantering ska följas.

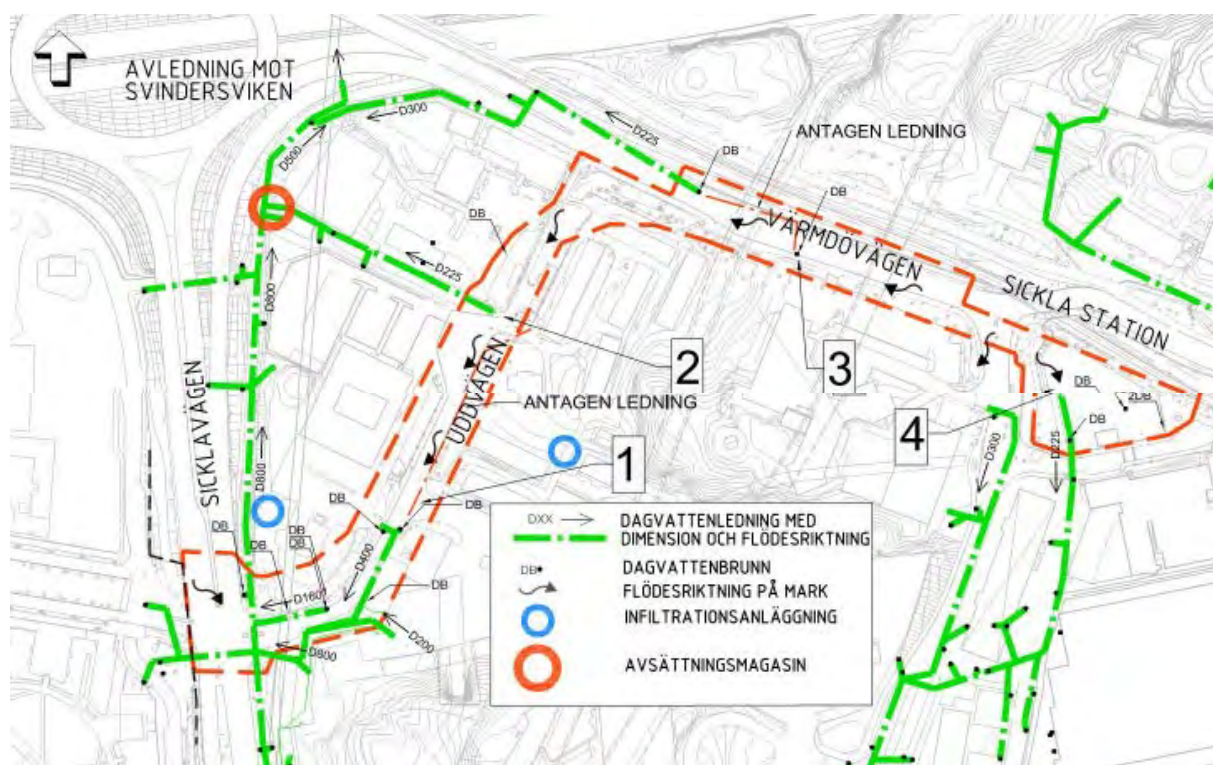
Strömmens ytvattenförekomst

Dagvatten från detaljplanområdet avrinner främst till Svindersviken som ligger inom Strömmens ytvattenförekomst. Strömmens vattenförekomst är bedömt som ett övergångsvatten och är klassificerad som ett kraftigt modifierat vatten (KMOV). Idag har Strömmen en måttlig ekologisk potential på grund av

påverkan från hamnverksamheter. Orsaken till klassningen är övergödning. Den kemiska statusen (exklusive kvicksilver) bedöms inte uppnå god status. Kvalitetskravet till 2015 är att en god kemisk ytvattenstatus ska vara uppnådd, med undantag för tributyltenn.

Utbyggnadsförslaget

Nacka kommun har ett utbyggt dagvattensystem i anslutning till planområdet. En dagvattenutredning har tagits fram inför utställningsskedet. Avrinningen från området sker genom både dagvatten- och grundvattenflöde. Detaljplanområdet avrinner främst mot Strömmen via Svindersviken. En mindre del, i anslutning till den nya stationen, avrinner mot Strömmen via dagvattenledning till Sicklasjön. Spåren ansluter till en ny ändhållplats som anläggs intill Saltsjöbanans befintliga plattform, vid nuvarande Sickla station. Den delen av området ligger inom kvartersmark och avledningssystemen förblir oförändrade efter exploatering. Se figur 1.



Figur 1 Befintligt ledningsnät för avledning av dagvatten

Enligt dagvattenutredningen innebär detaljplanen att:

- Hårdgjorda ytor reduceras, vilket också minskar flödena av dagvatten.
- Halter föroreningar förväntas minska efter exploateringen, med undantag av kadmium, som dock inte anses representativt då osäkerheter tidigare har visat sig i tidigare modelleringar.
- Det finns förutsättningar att fördröja dagvatten inom planområdet i makadammagasin under tråget, som bör förses med bräddavlopp för extrema regn.
- Det återstår att utreda om fördröjningsmagasin skall tätas, eller om dagvatten kan tillåtas infiltrera.
- Svindersviken bedöms enligt dagvattenutredningen inte påverkas negativt till följd av markförändringarna.

Efter exploatering är de föroreningar, som generellt kan kopplas till spårtrafik, i huvudsak partiklar/metaller från slitage av framförallt bromsar, hjul och räls. Vid underhåll av spårområdet kan föroreningar från smörjfett till räls och växlar uppkomma samt organiska ämnen knutna till bekämpningsmedel. Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med miljöfrågor och tar fram övergripande miljökrav och riktlinjer som skall beaktas i alla projekt under byggtiden och under driften av anläggningen. Då trafiken på tvärbanan håller en låg hastighet bedöms slitage och uppkomst av partiklar vara begränsad. Smörjfett för spår bedöms ske i liten omfattning, vilket även gäller bekämpningsmedel mot ogräs.

Beräknade volymer dagvatten konstateras understiga beräknade volymer för tillgängligt magasin. Det bör poängteras att vidare utredning för magasinering av dagvatten bör fortlöpa under projekteringen, när trågets utbredning blivit klarare och hur man hanterar frysrisker. Tråget ligger också i en lutning - som måste beaktas för en mer precis beräkning av magasinutrymmet. Beaktat klimatfaktor om 1,05 kommer volymen vatten att överstiga magasinvolymen för ett 100-års regn. Därför bör det planeras för bräddavlopp i kommande projektering – för att klara framtida extrema regn.

Enligt den marktekniska utredningen kan i nuläget en negativ effekt på grundvatten inom detta område p.g.a. ökad infiltration inte uteslutas. Avståndet till närmaste ytvattenrecipient är fortsatt relativt långt (300 m) och spridningsrisken dit bedöms därför som låg.

En väl utbyggd kollektivtrafik kan medföra en minskning av fordonstrafiken. Detta kan påverka den totala mängden föroreningar till dagvattnet och kan innebära att belastningen på recipienten minskar i stort.

Slutsats: Genomförandet av denna detaljplan försvårar sannolikt inte möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna i Strömmens ytvattenförekomst. För att styrka detta behöver utredning för magasinering av dagvatten och hantering av frysrisker fortlöpa under projekteringen. Då tråget lutar måste detta beaktas för en mer precis beräkning av magasinutrymmet.

Vid en klimatfaktor om 1,05 kommer volymen vatten att överstiga magasinvolymen för ett 100-års regn. Därför bör det planeras för bräddavlopp i kommande projektering – för att klara framtida extrema regn.

Det återstår att utreda om infiltration av dagvatten är lämpligt. Vidare miljöprovtagningar bör utreda förekomster av föroreningar under kommande anläggningsarbeten. Om det inte bedöms vara lämpligt att infiltrera dagvatten bör fördröjningsmagasinen tätas och dagvattenavledning vidare, så att det inte kommer i kontakt med underliggande mark.

Frågan om att anlägga oljeavskiljare ska hållas öppen.

FÖRORENAD MARK

Naturvårdsverkets generella riktvärden

Riktvärdena gäller för hela Sverige och indelning har gjorts i kvalitetsklasser med hänsyn till markanvändning. Mark som ska användas för bland annat bostadsändamål och grönområden ska uppfylla kriterierna för känslig markanvändning (KM). Anläggande av spårområde definieras däremot som mindre känslig markanvändning (MKM).

Utbyggnadsförslaget

Det förekommer förorenad mark inom planområdet, dessa är sannolikt orsakade av verksamheter som funnits i området tidigare. Inom angränsande fastigheter till planområdet har det sedan tidigt 1800-tal bedrivits flera olika typer av miljöfarlig verksamhet. Bland annat har det funnits en färgfabrik i den norra änden av Uddvägen, en bensinstation i den sydvästra änden av Uddvägen och en bränsledepå i den sydöstra delen av Uddvägen.

En översiktlig mark- och grundvattenundersökning har utförts utmed hela det föreslagna detaljplanområdet. Utredningen visar att det förekommer föroreningar inom och intill planområdet.

Resultaten från analyserna påvisade lokalt halter i jord av metaller (kvicksilver och zink), petroleumkolväten (PAH-H och PAH-M) och PCB:er som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning. Halterna i grundvatten var generellt låga förutom halter av petroleumkolväten (PAH-H) i ett av proverna som överstiger dricksvattenkriteriet.

Föroreningarna är koncentrerade till två områden, vid korsningen Sicklavägen/Uddvägen (ca 100m in på Uddvägen) och där planområdet svänger österut för att sedan gå parallellt med Värmdövägen (området är ca 100 m, där planområdet passerar studentbostäderna). Se figur 2 nedan.



Figur 2 Placering av provtagningspunkter och bedömd förorenad mark inom delar av detaljplanområdet

Senast i samband med genomförandet av den föreslagna detaljplanen ska verksamhetsutövaren anmäla schakt i förorenad mark samt i samråd med tillsynsmyndigheten genomföra de undersökningar och åtgärder som tillsynsmyndigheten bedömer vara nödvändiga för att minimera riskerna för nedströms liggande recipient och människors hälsa. Ytterligare åtgärder kommer att utföras i kommande skeden genom att ställa krav på hantering av massorna under byggtiden samt krav att utföra ytterligare prover för att kontrollera schaktbotten och säkerställa hanteringen av bortschaktade massor. Hela detta kvartersområde är under omvandling. Föroreningar i områden som ligger utanför denna detaljplan ska undersökas och hanteras i samband med att detaljplanering sker i dessa.

Risken för spridning av föroreningar från området genom urlakning bedöms minska om planförslaget genomförs och mark saneras. Spårområde definieras som mindre känslig markanvändning och beroende på vilka ämnen och halter som påträffas kan föroreningar komma att behövas tas omhand.

Varken inom eller nedströms om aktuellt planområde finns dricksvattenintressen och det bedöms därför inte finnas risker kopplat till människors hälsa. Geosigma bedömer att berörda ytvattenrecipienter inte påverkas negativt av de uppmätta halterna av metaller och PAH'er i grundvattnet inom planområdet. De potentiella riskerna för att grundvatten inom planområdet och därmed ytvattenrecipienter kan komma att påverkas negativt av de föreslagna ändringarna i markanvändning gäller främst området omkring vissa provpunkter. Vid dessa områden har denna samt tidigare utförda undersökningar konstaterat höga halter av föroreningar. Geosigma bedömer ändå att för området omkring den södra delen av Uddvägen, är risken låg för att de föreslagna ändringarna i markanvändning kommer att ha negativ inverkan på grundvattnet eller medföra ökad spridningsrisk till ytvattenrecipienten.

Geosigma bedömer också att det råder viss osäkerhet kring effekten av de föreslagna ändringar i markanvändning i området omkring vissa provpunkter, dvs. den del av planområdet som angränsar till och korsar den östra delen av fastigheten Sicklaön 82:1.

Enligt Geosigma kan i nuläget en negativ effekt på grundvatten inom detta område p.g.a. ökad infiltration inte uteslutas. Avståndet till närmaste ytvattenrecipient är fortsatt relativt långt (300 m) och spridningsrisken dit bedöms därför som låg.

<p>Slutsats Senast i samband med genomförandet av den föreslagna detaljplanen ska verksamhetsutövaren anmäla schakt i förorenad mark och i samråd med tillsynsmyndigheten genomföra de undersökningar och åtgärder som tillsynsmyndigheten bedömer vara nödvändiga för att minimera riskerna för spridning av föroreningar till miljö och hälsa.</p>

KONSEKVENSER PÅ HÄLSAN OCH FÖRSLAG TILL EVENTUELLA ÅTGÄRDER

ELEKTROMAGNETISKA FÄLT

Bakgrund

Tvärbanan drivs med 750 v likström, som inte ger upphov till växlande magnetfält. För omvandling av växelström till likström kommer dock likriktarstationer att behöva byggas och dessa ger upphov till magnetfält. För växlande magnetfält har Stockholms stad angett att årsmedelvärdet 0,2 μ T (mikrotessla) ska vara vägledande vid bedömning av behövligt avstånd mellan bostäder och bl.a. spårvägar. För spårväg gäller det ett försiktighetsavstånd på ca 10-15 m från kontaktledningarna. Skyddsavståndet till de vanligaste typerna av likriktarstationer ska vara minst 5 m för att planeringsmålet om 0,2 μ T ej ska överskridas.³

Utbyggnadsförslaget

SL har lämnat besked om att det inte behövs någon ytterligare likriktarstation på grund av förlängningen av spåret. Den befintliga som ligger i Lugnet i Stockholm har tillräcklig kapacitet för denna utbyggnad.

Slutsats: Inga likriktarstationer tillkommer på grund av utbyggnad till Sickla station.
--

BULLER

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

Riktvärdena vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad/huvudsaklig uteplats)
- 60 dBA ekvivalentnivå utomhus för bostadsområdet i övrigt
- 70 dBA maximalnivå vid huvudsaklig uteplats i anslutning till bostad

Källa: Infrastrukturpropositionen 1996/97:53⁴

”Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utombusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inombusvärdena inte överskrids.

Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning anser riktvärdet för buller utombus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.”

³ Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplaner för Tvärbanan Norr, delen Ekensbergsbron - Solna station utställningshandling Maj 2008, reviderad Februari 2011

⁴ Infrastrukturpropositionen 1996/97:53

En så bra ljudnivå som möjligt ska alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat. Vid beteckningarna tät och medeltät stadsbebyggelse kan avstegsfall A tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Vid tät stadsbebyggelse kan även avstegsfall B tillämpas i syfte att uppnå ett hållbart stadsbyggande ur ett helhetsperspektiv.

Området är klassat som tät stadsbebyggelse (område Bt3 Sickla) i översiktsplanen.

Avsteg från kvalitetsmålen

Länsstyrelsen i Stockholms län har med Stockholms stadsbyggnadskontor, Stockholms miljöförvaltning och Ingemanssons Technology AB tagit fram ett dokument angående trafikbuller. Dokumentet gäller primärt Stockholms stad, men kan ligga till grund även för andra kommuner. I dokumentet anges kvalitetsmål för trafikbuller samt två avstegsfall för bostäder. Avsteg kan accepteras i tätort och där det finns god kollektivtrafik.

Avstegsfall A: Från riktvärden och kvalitetsmål får göras avsteg utombus från 70 dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dBA ekvivalentnivå och högst 70 dBA maximalnivå.

Avstegsfall B: Utöver avstegen i fall A sänks kravet på ljudnivån utombus på den mindre bullriga sidan och kravet på tyst uteplats kan frångås. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till en mindre bullrig sida om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för minst hälften av boningsrummen

Studentbostäder

För studentbostäder anger länsstyrelsen⁵ att ”Studentbostäder betraktas inte som korttidsboende. Länsstyrelsen accepterar dock i undantagsfall enkelsidiga studentbostäder med något över 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad.”

Boverket anger följande i ett föreslag⁶

”Boverket har för avsikt att ta fram ett nytt allmänt råd som möjliggör lokalisering av enkelsidiga lägenheter om högst 35 m² vid upp till 60 dBA ekvivalent ljudnivå utombus. Syftet är att underlätta byggandet av bostäder för studenter och ungdomar, som ofta väljer en mindre boarea, samt att tillgängliggöra mark som annars inte hade kunnat användas för att bygga sådana enkelsidiga lägenheter. En förutsättning är att såväl trafiken nattetid som andelen tunga fordon är begränsad.

Det nya allmänna rådet gäller enkelsidiga lägenheter och då finns inte kompensationsmöjlighet i form av tyst sida. Enligt PBL finns inte heller något krav på uteplats eller fryta i direkt anslutning till lägenheten. Däremot måste det finnas möjlighet till utevistelse på eller i närheten av tomten.

Det nya allmänna rådet ger möjligheter att bygga centralt belägna och kollektivtrafknära mindre bostäder på fler platser.

Ljudnivån inombus ska alltid klaras i enlighet med kraven i BBR.”

⁵ Länsstyrelsen i Stockholms län, Rapport 2007:23, Trafikbuller i bostadsplanering

⁶ Boverket, Rapport 2013:20, Förslag på regeländringar för fler bostäder åt unga och studenter

Fakta buller

Buller är det ljud som uppfattas som störande. Vad som uppfattas som buller varierar från person till person. Buller kan orsaka bland annat stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och hörselskador. Särskilt störande är sådant ljud som man inte kan påverka, t ex trafik.

Buller från spårtrafik och vägtrafik är av olika karaktär. För spårtrafik är det i allmänhet den maximala ljudnivån när tåget passerar som är av störst betydelse för störningsupplevelsen. Vägtrafik har en karaktär av brus, framför allt vid stora trafikmängder, därmed är den ekvivalenta ljudnivån oftast avgörande för störningsupplevelsen.

Utbyggnadsförslaget

En ny kompletterande buller-, vibrations- och stomljudsutredning har utförts. Den beräknade ljudnivån från Tvärbanan som redovisas här är något lägre än vad som angetts i tidigare utredning. Detta kan bero att banvallen här antas vara gräsklädd där Tvärbanan går i gata, vilket medför att ljudnivån sjunker något.

Utmed hela sträckan finns elva mer eller mindre påverkade områden/byggnader, s k känsliga punkter. Två ligger i Stockholms stad och resten i Nacka. Av Nackas känsliga punkter bedömer miljöenheten att de befintliga tillfälliga studentbostäderna är den punkt som är mest känslig. Bostadsområdet berörs rent praktiskt och fysiskt av den nya spårdragningen. Orsaken är att en byggnad måste tas bort helt. Just denna byggnad har tidigare fungerat som ett bullerskydd för övriga byggnader mot Värmdövägen. För att ersätta den bullerreducerande betydelsen hos denna byggnad behövs någon form av bullerskyddsåtgärd mot delvis Tvärbanan, men i synnerhet mot Värmdövägen. Kommande kontor och bostadshus är inte lika känsliga då de kan anpassa byggnadernas ljudisolering mot den då detaljplanerade/befintliga Tvärbanan.

Slutsatser av utredningen är följande;

- Luftburet buller är en mindre fråga, utom vid studentbostäderna mellan Uddvägen och Värmdövägen där ett hus rivs måste göras plats för Tvärbanan. Där krävs bullerskärmar för att kompensera för bullerskyddet mot Värmdövägen och Saltsjöbanan som det rivna huset utgjorde. Vägtrafik på Uddvägen kommer ge upphov till maximal ljudnivå överstigande riktvärdena i två studentbostadshus. En möjlig lösning är förbud mot tung trafik nattetid.
- Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. För att motverka kurvskrik bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning av båda spåren och kurvorna.
- Där spåret går i tråg utmed Värmdövägen krävs stomljudsminskande åtgärder, t ex i form av en ”gummimatta” mellan ballast och tråg. Stomljudsisolering kan även komma att krävas utmed Uddvägen vid tre studentbostadsbyggnader.
- Vibrationer kvarstår att utreda.

Av bullerutredningen framgår att Tvärbanan ensam bidrar till bullernivåer upp till 57 dBA ekvivalent nivå på tre av studentbostädernas fasader. Den maximala ljudnivån uppgår till max 74 dBA på tre fasader. Riktvärdet för den ekvivalenta ljudnivån (60 dBA) för spårtrafik överskrids på tre kortsidefasader samt vid en punkt på en långsida.

I bullerutredningen redovisas buller från både väg- och spårtrafik samt två föreslagna nya bullerskärmar mot Värmdövägen, vilket gör ljudmiljön i området något bättre. Riktvärdet 60 dBA för spårtrafik överskrids (62 dBA) endast vid en gavel. De tillfälliga studentbostädernas bygglov gäller till 2015. Det stora behovet av bland annat studentbostäder innebär en risk för att de ändå kommer att finnas kvar efter 2015, samtidigt som tvärbanan planeras vara igång. Om någon av studentbyggnaderna ska vara kvar något längre bör det inför ny planprövning eller bygglov utredas om avstegsfall A eller B är möjligt att tillämpa eller de nya riktlinjer som eventuellt då är aktuella för buller i bostäder. Buller, stomljud och vibrationer kommer då att utredas separat och som blir underlag för kommande tilläggsplan. Där blir förutsättningen att Tvärbanan finns.

Fastighetsägaren till Sicklaön 82:1 har fått positivt planbesked för att genom en planprocess pröva lämplig utformning av bebyggelse för kontor, verksamheter och eventuellt en andel bostäder. Bedömningen ur bullersynpunkt är att eventuella bostäder kan planeras med hälften av bostadsrummen och uteplatser mot gårdssidan. Ljudnivån inomhus kan då klaras med rätt val av vägg, fönster och uteluftsdon. För den befintliga industribyggnaden "Klinten" på samma fastighet bedöms Tvärbanans buller (ej kurvskrik) inte vara något problem. Tvärbanan medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med 1 dBA medan den maximala är oförändrad. Därför föreslås inga åtgärder.

Vad gäller kontor under uppförande eller planerade vid Uddvägen utsätts fasaderna för ekvivalenta ljudnivåer uppemot 57 dBA för ekvivalent ljudnivå och 73 dBA för maximal ljudnivå från Tvärbanan. Medan den sammantagna ljudnivån från både Tvärbanan och vägtrafiken beräknas uppgå till 63 dBA för ekvivalent ljudnivå och 83 dBA för maximal ljudnivå

Beträffande Quality Hotel på Värmdövägen 84 uppgår fasadnivåerna som högst till 63 dB ekvivalent ljudnivå och 73 dBA maximal ljudnivå.

Spårkurvorna inom detaljplanen har ca 60 m och 70 m radie. Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. Det gäller främst i ett studentbostadshus och i eventuella kommande bostäder i område på Sicklaön 82:1. Därför bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning.

De maximala ljudnivåerna som överstiger riktvärdena inomhus i studentbostäderna orsakas av vägtrafiken på Uddvägen. Studentlägenheterna består av träbodnar. Det är troligen svårt att öka ljudisoleringen genom att enbart utföra åtgärder på fönstren, eftersom väggarna inte har särskilt hög ljudisolering. Ljudnivån kan minskas med en skärm utmed Uddvägen. Alternativt kan tung trafik förbjudas nattetid, eftersom riktvärdet gäller kl 22-06.

Motiv för eventuella avsteg från bullerriktvärden

Motivet för att göra avsteg från de generella bullerriktvärdena är den mycket goda tillgången till kollektivtrafik och närservice. Utbyggnaden av området innebär även en utveckling av befintlig tätort enligt översiktsplanen.

Slutsats: De tillfälliga studentbostädernas nuvarande bygglov gäller till 2015. På grund av det stora behovet av bland annat studentbostäder finns det dock en risk för att de ändå kommer att finnas kvar efter 2015, samtidigt som tvärbanan planeras vara igång. Om någon av studentbyggnaderna ska vara kvar något längre bör det inför bygglov utredas om avstegsfall A eller B är möjligt att tillämpa eller de nya riktlinjer som eventuellt då är aktuella för buller i bostäder. Buller, stömljud och vibrationer ska då utredas separat och bli underlag för en kommande tilläggsplan. Där blir förutsättningen att Tvärbanan finns.

Om studentbostäderna ska vara kvar behövs nya bullerskärmar för att minska buller från Värmdövägen och Saltsjöbanan. Utrymme för detta bör reserveras i denna detaljplan.

Vägrafik på Uddvägen kommer ge upphov till maximal ljudnivå överstigande riktvärdena i två studentbostadshus. En möjlig lösning är förbud mot tung trafik nattetid.

Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. För att motverka kurvskrik bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning av båda spåren och kurvorna.

STOMLJUD OCH VIBRATIONER

Målvärden för stömljud och vibrationer

När det gäller stömljudskrav anges bl.a. i den s.k. Stockholmsmodellen $L_{pA,maxS} \leq 30$ dB som ett riktvärde för bostäder. För andra lokaltyper finns inget riktvärde. SL håller på att ta fram egna riktvärden för andra lokaltyper i samband med projekteringen av Spårväg city. Detta dokument är inte fastslaget ännu.

När det gäller komfortvibrationer finns det riktvärden i svensk standard som anger 0,4 mm/s som ett riktvärde för bostäder. Detta innebär dock kännbara vibrationer.

SLs projektspecifika krav för stömljud och vibrationer

Anläggningen skall utformas så att stömljud till intilliggande fastigheter minimeras. Det finns idag inga nationellt antagna riktvärden gällande stömljud från spårtrafik. Projektets mål för högsta tillåtna stömljudsnivå i utrymmen för sömn och vila är 30 dBA ($L_{pmaxSLOW}$). Med utrymme för sömn och vila avses bostäder, hotellrum, förskolor och vårdlokaler med övernattnings.

Projektets mål för övriga lokaler är att innehålla ljudnivåer enligt Svensk Standard (SS) SS25267⁷ avseende trafik och andra yttre ljudkällor (ljudklass C).

Anläggningen skall utformas så att vibrationer som påverkar omgivningen och/eller anläggningen minimeras. Riktvärden i svensk standard, SS 460 48 61 Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader skall tillämpas. Känsltröskeln skall tillämpas dvs. 0,4 mm/s.

⁷ SS25267 behandlar enbart bostäder enligt Structor Akustik.

Bakgrund

Vibrationsutbredning i mark från tåg kan ge störningar för människor och skador på byggnader. Störningar för människor på grund av markvibrationer från tågpassager grundas vanligen på att byggnaden man vistas i rör sig (komfortvibrationsstörning) och/eller att vibrationer i byggnadsstommen strålar ut som ljud från golv, väggar och tak (stomljud).

Byggnadsskador på grund av markvibrationer yttrar sig vanligen i form av sättningar och/eller sprickor. I den mån byggnader skadas är det oftast av kosmetisk karaktär, men skadorna kräver åtgärder för att de inte skall förvärras med tiden.

Problem med stomljud är vanligast för spår och byggnader grundlagda på berg, medan vibrationsstörningar är vanligare för spår och byggnader grundlagda på t ex lera och torv.

Utbyggnadsförslaget

När det gäller stomljud och komfortvibrationer visar utredningen att det finns risk för störningar om inte åtgärder utförs. Här bör man ha i åtanke att olika tågtyper kommer att trafikera tvärbanan. De olika tågen A32 och A35 kan påverka både vibrationer och stomljud olika.

Det finns enligt utredningen en risk för att riktvärdet för stomljud överskrids för avstånd mindre än ca 12 m mellan spår och bostadshus för tågtyp A32. Bedömningen baseras på de avstånd där stomljudsreducerande åtgärder rekommenderades i projektet Spårväg City. Det underlaget är dock inte helt jämförbart med denna detaljplans sträckning. I utredningen föreslås därför vissa fortsatta utredningar.

Utredningen föreslår också fördjupade studier av hur mycket vibrationerna avtar mellan spår och byggnad. Först efter detta kan åtgärder dimensioneras. Risker är starkt beroende av ler- och torvlagrens egenskaper. Bedömningen baseras på att torv och lera tillhör de jordarter som är mest sannolika att medföra komfortstörning från järnväg. Spridning och nivå hos vibrationerna beror, förutom av de geologiska förhållandena, även på tågens hastighet och tyngd samt byggnaders grundläggning.

En anledning till att utföra vidare undersökningar kan vara att åtgärder som begränsar stomljudsöverföring mellan spår och byggnad kan medföra ökad vibrationsnivå med komfortstörningar.

<p>Slutsats: Till utställningen behöver SL redovisa vilka skyddsåtgärder man avser göra för att undvika att det uppstår stomljud och vibrationer i omgivande byggnader.</p>
--

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

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 bensen, kvävedioxid och **partiklar (PM10)**.

Kommunala mål - Översiktsplanen 2012

- Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030.
- Kollektivtrafik till sjöss ska särskilt utvecklas, kopplas till landburen kollektivtrafik och samordnas regionalt.
- Trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots eller med cykel ökar.

Fakta luft

Halten av luftföroreningar i utomhusluften beror huvudsakligen på:

- förbränningsrelaterade föroreningar,
- slitage från vägbana och bromsar,
- utsläppens omfattning i tid och rum,
- utspädningsförhållanden.
- områdets topografi.

Utbyggnadsförslaget

En väl utbyggd kollektivtrafik är en av grundförutsättningarna för minskad biltrafik vilket bland annat ger minskade utsläpp av föroreningar till luft och vatten samt av koldioxid. En utbyggnad av tvärbanan mellan Sickla Udde och Sickla station förväntas innebära en viss minskning av annan fordonstrafik.

Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds beräkningar för Nacka kommun klaras nu gällande miljökvalitetsnormer för luft inom planområdet. Dygnsmedelvärdet för NO₂ ligger inom intervallet 36-48 µg/m³, halten PM10 ligger inom intervallet 25 - 35 µg/m³. Det innebär att området ligger inom den undre utvärderingströskeln för både NO₂ och PM10. Utmed Hammarby fabriksväg ligger PM10 inom intervallet 39-50 µg/m³. Tvärbanan kommer att korsa Hammarby fabriksväg. Orsaken till den förhöjda halten är biltrafiken. Tvärbanan för att förbättra kollektivtrafiken och därmed minska behovet att ta bilen. Denna detaljplan kan i bästa fall medföra att PM10 inte ökar. Spårtrafik genererar få luftföroreningar i gatumiljön. Ett genomförande av den föreslagna planen bedöms inte påverka luften i sådan utsträckning att miljökvalitetsnormerna inte kan följas. En väl fungerande kollektivtrafik kan medföra att biltrafiken minskar, vilket minskar utsläppen av trafikrelaterade luftföroreningar.

Slutsats: Ett genomförande av den föreslagna detaljplanen bedöms inte påverka luften i sådan utsträckning att miljökvalitetsnormerna inte kan följas.
För att uppmuntra till ökad användning av kollektivtrafiken behöver behovet av cykelparkeringar beaktas i planen.

BYGGSKEDET

Buller och stomljud

Under byggtiden kan trafik till byggplatsen, borrhning och sprängning ge upphov till buller och stomljud som fortplantas genom luften eller berget. Naturvårdsverkets har tagit fram allmänna råd med riktvärden för byggbuller, se figur 3. Naturvårdsverkets riktvärden är en vägledning för den bedömning av tillåtna bullernivåer som tillsynsmyndigheten gör för projektet.

	Helgfri måndag-fredag		Lördag, söndag och helgdag		Samtliga dagar	
	07-19 LAeq ¹	19-22 LAeq	07-19 LAeq	19-22 LAeq	22-07 LAeq	22-07 LAFmax ²
Bostäder, inomhus	45	35	35	30	30	45
Bostäder, utomhus vid fasad	60	50	50	45	45	70

För verksamhet med begränsad varaktighet, högst två månader, t ex spontning och pålning, bör 5 dBA högre värden kunna tillåtas. Vid enstaka kortvariga händelser, högst 5 minuter per timme, bör upp till 10 dBA högre nivåer kunna accepteras. Detta bör dock inte gälla kvälls- och nattetid.

Om riktvärdena för buller utomhus inte kan innehållas med tekniskt möjliga och/eller ekonomiska rimliga åtgärder bör målsättningen vara att åtminstone riktvärdena för buller inomhus kan innehållas.

Figur 3 Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15)

Damning

Under byggtiden finns det också en stor risk för damning vid närliggande bostäder.

Markföroreningar

Innan schakt sker i förorenad mark ska detta anmälas till tillsynsmyndigheten.

Vattenföroreningar

Under byggtiden kan markarbeten orsaka att fint partikulärt material förorenar ytvattnet. Utsläpp från arbetsmaskiner i form av avgasutsläpp och spill av drivmedel kan också utgöra en föroreningskälla för såväl yt- som grundvattnet.

Uppföljning

Inför byggskedet kommer miljökrav att ställas i upphandlingen med entreprenören för att undvika och minimera påverkan på omgivningen. Krav ställs även på att en miljöplan och ett kontrollprogram för byggtiden tas fram av entreprenören. Dessa dokument tas fram för att visa vilka åtgärder och kontroller samt i vilken omfattning kontrollerna skall utföras för att uppfylla miljökraven i upphandlingen. Beställaren kommer att följa upp att kraven följs, bl.a. genom att genomföra miljöronder under byggtiden.

HÅLLBART BYGGANDE I NACKA

Utbyggnadsförslagets hållbarhetsprogram och hållbart byggande i Nacka

Följande mål i "Nackas riktlinjer för hållbart byggande" ska eftersträvas i detta projekt.

- 3.1. Hållbart resande
- 3.7. En levande kulturmiljö
- 3.9. Effektiv mark- och resursanvändning

Här nedan redovisas de indikatorer och åtgärder som hör till Nackas mål samt Tvärbaneprojektets egna mål.

3.1	Hållbart resande	JA	NEJ
	Förslag på åtgärder/indikatorer för att nå målet:		
3.1.1	Bebyggelsen ligger nära kollektivtrafik med god turtäthet. För flerbostadshus och arbetsplatser är maxavståndet 400 meter. <i>Kommentar: Egentligen inte relevant i denna plan, men i närheten av Tvärbanan finns och planeras bostäder.</i>		
3.1.2	Cykelparkeringar motsvarande 2 platser/lägenhet samt bilparkering motsvarande parkeringstal för det aktuella området, anordnas inom fastigheten/projektet. <i>Kommentar: Bedöms ej vara relevant i denna detaljplan.</i>		
3.1.3	Området nås med och innehåller trygga och säkra gång- och cykelvägar. Gång- och cykelvägarna är tillgängliga för alla och lättorienterade.		
3.1.4	Tillgång till trygga och säkra infartsparkeringar för bil och cykel vid bra kollektivtrafiklägen finns.		
3.1.5	Vid planering av områden med flerbostadshus och arbetsplatser finns laddmöjligheter för elfordon. <i>Kommentar: Bedöms ej vara relevant i denna detaljplan.</i>		
	Förlängningen innebär att fler resealternativ skapas vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet		
	Tvärbanan får ett effektivare utnyttjande genom att den mindre belastade delen mellan Gullmarsplan och Sickla tillförs fler resenärer		
	Spårtrafiksystemet blir tydligare och enklare att använda genom att det knyts ihop		
	Ramper och trappor byggs för att berörda resenärer smidigt ska kunna byta mellan Tvärbanan och Saltsjöbanan och bussarna på Värmdövägen och Sickla Industriväg. Ramperna och bra gångvägar säkerställer att bytespunkten är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.		
	I samband med spårutbyggnaden ska gång- och cykelkopplingarna förstärkas i ett stråk mellan Sicklavägen och Värmdövägen via Uddvägen.		

3.7	En levande kulturmiljö Förslag på åtgärder/indikatorer för att nå målet:	JA	NEJ
3.7.1	Inför planläggning har det gjorts en bedömning av behovet av en närmare antikvarisk utredning/förundersökning för att klargöra vilka kulturhistoriska värden som finns i områdets bebyggelse, landskap, maritima miljöer och fornlämningar.		
3.7.2	Värdefulla kulturvärden i bebyggelse, landskap, maritima miljöer och fornlämningar har beaktats och skyddats i exploateringen.		
3.7.3	Vid åtgärder rörande t.ex. buller och energieffektivisering har man tagit hänsyn till kulturhistoriska och arkitektoniska värden och åtgärderna har skett med antikvarisk medverkan. <i>Kommentar: Om det behövs ljudisolerande glas i fastigheternas fönster och om det kan påverka arkitekturen är inte utrett, för tidigt då vi inte vet vilka funktioner husen ska inrymma. Frågan är dock viktig och måste utredas, men kan inte besvaras ännu.</i>		
3.7.4	Åtgärder som påverkar landskapsbild har gestaltas med stor omsorg och med hänsyn till natur- och kulturvärden. <i>Kommentar: Frågan om hur skärningen med stödmur och räcke i villa Fanny uddes park ska gestaltas i detalj, måste studeras närmare under projekteringen (ev beklädnad av betongen, räckets utformning, kulör m m).</i>		
3.9	Effektiv mark- och resursanvändning Förslag på åtgärder/indikatorer för att nå målet:	JA	NEJ
3.9.1	En analys av projektets ekonomiska konsekvenser för kommunen och markägaren/exploatören är genomförd. <i>Kommentar: Analysen kommer att genomföras under projektets gång.</i>		
3.9.2	En bedömning av ekosystemtjänsternas värde i förhållande till exploatering är genomförd. <i>Kommentar: Bedöms ej vara relevant i denna detaljplan.</i>		
3.9.3	Projektet innebär att befintlig service, kommunikationer och tidigare kommunaltekniska investeringar utnyttjas väl.		
3.9.4	Projektet innebär att delar av området har marksanerats. <i>Kommentar: Där schaktning sker ska utredning göras av huruvida marken är förorenade, därefter ska nödvändiga åtgärder vidtas.</i>		

Slutsats: Följande mål i ”Nackas riktlinjer för hållbart byggande” ska eftersträvas i detta projekt.

3.1. Hållbart resande

3.7. En levande kulturmiljö

3.9. Effektiv mark- och resursanvändning

För de mål som valts ut till denna plan, uppfylls målkriterierna i hög grad. För att hållbarhetsfrågorna verkligen ska slå igenom är det nödvändigt att följa upp att åtgärder verkligen vidtas och indikatorer uppfylls. Åtgärderna ska följas upp i planhandlingarna i samband med beslut i alla viktiga skeden av projektet fram till slutredovisningen av projektet.

NACKA KOMMUN

Miljöenheten

Park och Naturenheten

Alice Ahoniemi
Miljöinspektör

Elisabeth Rosell
landskapsarkitekt

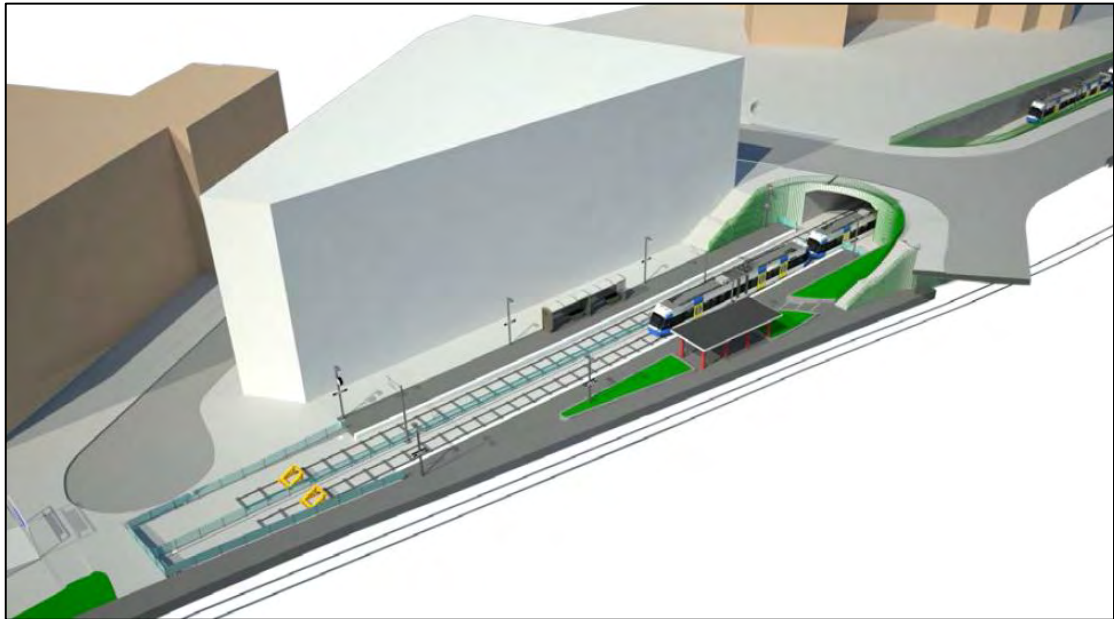
UNDERLAG

- Tvärbanans förlängning till Sickla. Buller- och vibrationsutredning. Structor Akustik AB. 2014-01-29
- Översiktlig miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning inom planområdet för förlängningen av tvärbanan från Sickla Udde till Sickla Station, Nacka Kommun. Geosigma. Januari 2014
- PM Dagvattenutredning. Tvärbanans förlängning till Sickla station. Bjerking. 2014-02-03

RAPPORT

Riskbedömning avseende förlängning av Tvärbanan

Underlag till Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för fastigheten Sicklaön 40:12 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun



Rapportnummer:

1023-102

Datum:

2014-01-29 Slutgiltig handling

Beställare:

Trafikförvaltningen
Program Slussen
Tvärbanans förlängning till Sickla
Annika Küller

Vår uppdragsansvarige:

Anna-Karin Davidsson
08-545 556 30
anna-karin.davidsson@structor.se

Datum	Revidering	Status	Upprättad av	Granskad av
2014-01-22		Granskningshandling	Henrik Mistander	Hanna Langéen
2014-01-29		Slutgiltig handling	Henrik Mistander	

Sammanfattning

Trafikförvaltningen har i samband med detaljplanearbetet för en förlängning av Tvärbanan till Sickla station gett Structor Riskbyrån i uppdrag att ta fram ett underlag avseende människors hälsa och säkerhet. Syftet med denna riskbedömning är att utgöra ett underlag till utformningen av detaljplanen, med hänsyn till människors hälsa och säkerhet enligt Plan- och bygglagen, samt att utgöra underlag för projektering av spåranläggningen. Därmed ska också de frågor som Länsstyrelsen och brandförsvaret lyft i sina samrådsyttranden belysas.

Målet för denna riskbedömning är att beskriva de olika typer av riskpåverkan som föreligger. Där så är möjligt är målet att uppskatta risknivåer vid planområdet och utifrån dessa vid behov föreslå rimliga riskreducerande åtgärder som möjliggör en acceptabelt låg risknivå. Målet är också att identifiera om sådana identifierade åtgärder kan hanteras och regleras inom ramen för detaljplanen eller om de bör hanteras inom ramen för spåranläggningens detaljprojektering.

Studerade riskkällor inkluderar spårvägstrafiken på Tvärbanan och Saltsjöbanan samt vägtrafik på Sicklavägen, Uddvägen och Värmdövägen. De olycksscenarier som bedöms kunna medföra en påverkan mot det skyddsvärda (omgivningen, resenärer eller trafiken på spårvägen) utgörs av kollision mellan spårvagn och vägfordon i plankorsning, kollision mellan spårvagn och gångtrafikan/cyklist, kollision mellan två spårvagnar, urspårning av spårvagn, brand i spårvagn, vägfordon hamnar på spårområde, kontaktledning/strömförande ledningar, förändrade insatsmöjligheter/angreppsväg Quality hotell Nacka samt att spåranläggningen innebär en riskplats för suicid.

Resultaten från den kvantitativa och kvalitativa riskbedömningen visar att ett antal av de identifierade riskerna kräver att riskreducerande åtgärder vidtas. De flesta av de identifierade åtgärderna är dock trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas inom ramen för detaljprojekteringen av spårvägsanläggningen. Den åtgärd som identifierats som kan införas som reglering i detaljplanen är:

- Mur längs spårvägens tråg utmed Värmdövägen. Muren kan regleras som *avåkningsskydd*.

Med införande av dessa åtgärder bedöms den föreslagna detaljplanen medföra tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet inom och omkring planområdet. Det förutsätter dock att övriga identifierade riskreducerande åtgärder hanteras inom ramen för anläggningens detaljprojektering.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	5
1.1 SYFTE	5
1.2 MÅL	5
1.3 AVGRÄNSNINGAR	5
1.4 KRAVBILD	6
1.5 UNDERLAGSMATERIAL	6
2 OMRÅDESBESKRIVNING	6
3 OMFATTNING AV RISKHANTERING	8
4 RISKIDENTIFIERING	9
5 RISKANALYS	9
5.1 A - KOLLISION MELLAN SPÅRVAGN OCH VÄGFORDON I PLANKORSNING	9
5.2 B - KOLLISION MELLAN SPÅRVAGN OCH GÅNGTRAFIKANT/CYKLIST	19
5.3 C - KOLLISION MELLAN TVÅ SPÅRVAGNAR	19
5.4 D - URSPÅRNING AV SPÅRVAGN	19
5.5 E - BRAND I SPÅRVAGN	22
5.6 F - VÄGFORDON HAMNAR PÅ SPÅROMRÅDE	22
5.7 G - STRÖMFÖRANDE LEDNINGAR	23
5.8 H - FÖRÄNDRADE INSATSMÖJLIGHETER/ANGREPPSVÄG QUALITY HOTELL NACKA.	24
5.9 I - SUICID	24
5.10 OSÄKERHETER OCH KÄNSLIGHETSANALYS	24
6 RISKVÄRDERING	25
6.1 JÄMFÖRELSE MED RISKKRITERIER	25
6.2 BEHOV AV RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER	25
7 SLUTSATS	27
REFERENSLISTA	28
BILAGA A – KÄNSLIGHETSANALYS PLANKORSNINGEN	30
BILAGA B – RISKBERÄKNINGAR	33
BILAGA C – UTRYMNING AV SPÅRVAGN I TRÅG	37

1 Inledning

Trafikförvaltningen har i samband med detaljplanarbetet för en förlängning av Tvärbanan till Sickla station gett Structor Riskbyrån i uppdrag att ta fram ett underlag avseende människors hälsa och säkerhet. För ett antal riskrelaterade frågor identifierades i samrådshandlingen av planbeskrivningen¹ ett behov av vidare utredning. Länsstyrelsen och Södertörns brandförsvärsförbund (SBFF) lyfte även i sina samrådsyttranden fram att ett antal frågor behöver belysas.

Länsstyrelsen i Stockholms län påpekar i sitt yttrande² att kommunen inför granskningskedet behöver redovisa:

- risk för att avvikande fordon hamnar på spårområdet genom att köra av Värmdövägen
- risk för urspärning på Tvärbanan, i sidled längs hela sträckningen samt i banans förlängning vid slutstation.
- beskrivning av konsekvenser och eventuella riskreducerande åtgärder vid plankorsningar för gång- och cykeltrafikanter samt plankorsningen med Sicklavägen.
- riskbilden för föreslaget stationshus samt eventuella behov av riskreducerande åtgärder

Södertörns brandförsvärsförbunds yttrande³ är snarlikt:

Under förutsättning att konsekvenser i händelse av urspärat tåg-set gällande hela den aktuella planerade förlängningen av Tvärbanan, Saltsjöbanan vid dess anslutningspunkt till Tvärbanan samt utrymningsmöjligheter vid olycka i tunnel analyserats och resultatet av analysen angett godtagbara värden gällande risk, har räddningstjänsten inget mer att tillägga gällande detsamma.

Ur räddningstjänstens synvinkel är dock en fördjupad utredning kring en eventuell olycka mellan tåg och transport av farligt gods i korsningen Båtbyggargatan/Uddvägen och Sicklavägen en förutsättning. Detsamma gäller en eventuell olycka med farligt gods på Värmdövägen, och då främst dess södra körbana, utmed den sträckning där Tvärbanan planeras gå parallellt med densamma. Räddningstjänsten vill i sådan utredning, och i både de nämnda scenariona att höjdskillnader, spårläggning och underlag samt dess inverkan på avrinningen av brandfarlig vätska från olycksplats beaktas.

1.1 Syfte

Syftet med denna riskbedömning är att utgöra ett underlag till utformningen av detaljplanen, med hänsyn till människors hälsa och säkerhet enligt Plan- och bygglagen⁴, samt att utgöra underlag för projektering av spåranläggningen. Därmed ska också de frågor som Länsstyrelsen och SBFF lyft i sina samrådsyttranden belysas.

1.2 Mål

Målet för denna riskbedömning är att beskriva de olika typer av riskpåverkan som föreligger. Där så är möjligt är målet att uppskatta risknivåer vid planområdet och utifrån dessa vid behov föreslå rimliga riskreducerande åtgärder som möjliggör en acceptabelt låg risknivå. Målet är också att identifiera om sådana identifierade åtgärder kan hanteras och regleras inom ramen för detaljplanen eller om de bör hanteras inom ramen för spåranläggningens detaljprojektering.

1.3 Avgränsningar

Denna riskbedömning är avgränsad till att behandla olyckshändelser förknippade med spårtrafik och transporter av farligt gods, som har en direkt påverkan på människors hälsa och säkerhet.

Både påverkan inom planområdet (ex. vid planerad centrumbebyggelse, i plankorsningar och spårområdet) samt mot omgivningen (ex. intilliggande byggnader) inkluderas. Det innebär att påverkan på både resenärer, andra trafikanter och människor som vistas både inom och utom planområdet inkluderas. Effekter på människors hälsa till följd av långvarig exponering av exempelvis buller eller luftföroreningar beaktas inte. Ingen hänsyn tas till attentat eller händelser som genomförs med uppsåt.

1.4 Kravbild

Riskbedömningen avser att uppfylla kraven på riskhantering i *Riskhänsyn vid ny bebyggelse*⁵ (se Figur 1), samt även beakta storstadslänens länsstyrelser riskpolicy *Riskhantering i detaljplaneprocessen*⁶. Dessa anses vara lämpliga utgångspunkter för att riskhanteringen ska uppfylla de krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet som ställs i Plan- och bygglagen⁴ och Miljöbalken⁷.



Figur 1. Styrande dokument som anger kravbilderna för denna riskbedömning.

1.5 Underlagsmaterial

Följande underlagsmaterial har funnits tillgängligt vid genomförandet av denna riskbedömning:

- Samrådshandling. Tvärbanan till Nacka. Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för fastigheten Sicklaön 40:12 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun. Planbeskrivning upprättad september 2013. Dnr KFKS 2012/660-214. Projekt 9227.
- Plankarta till ovanstående samrådshandling (också upprättad september 2013).

Övriga underlagsmaterial som använts vid riskbedömningen refereras till löpande i texten.

2 Områdesbeskrivning

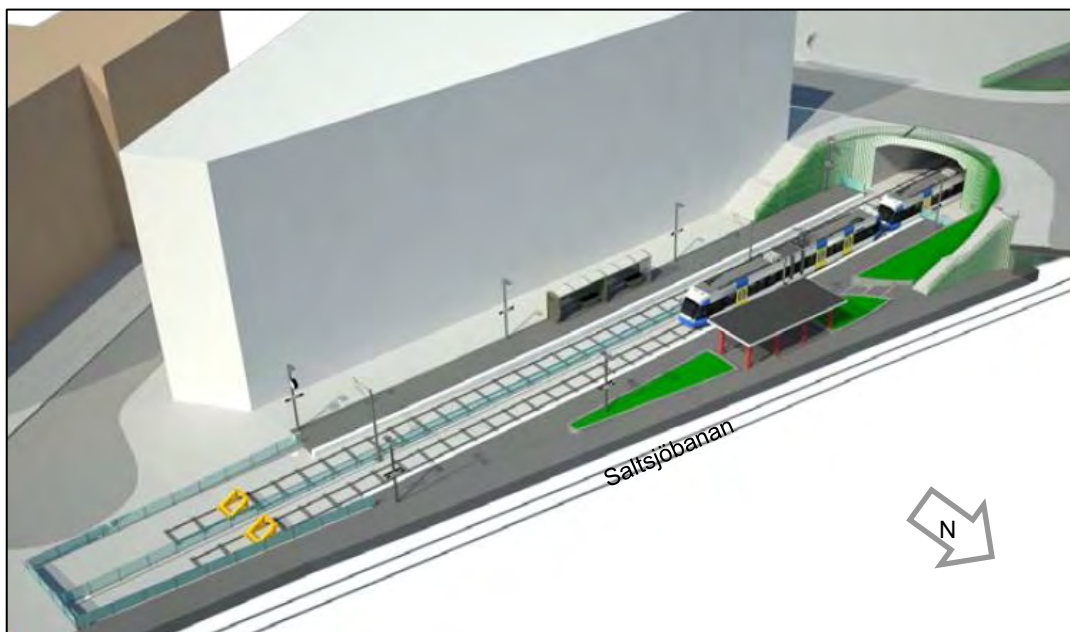
Planområdet är beläget på västra Sicklaön och har till följd av sitt ändamål en långsmal utformning som sträcker sig från kommungränsen vid Båtbyggargatan (Sickla Udde), via Uddvägen och Värmdövägen till Sickla station (se Figur 2). Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förlängning av Tvärbanan på ca 675 m, från dagens ändhållplats Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Saltsjöbanans Sickla Station och på så sätt knyta samman de två trafikslagen via en bytestpunkt (se Figur 3). Därmed kan kopplingarna och rörelsemönstren mellan Sickla, Hammarby sjöstad och omkringliggande stadsdelar stärkas och förbättras. Syftet

är även att avlasta Slussen både under ombyggnadstiden 2014-2022 och på lång sikt. Tvärbanan ska också bidra till att området kring Fanny Udde och f.d. Sickla industriområde utvecklas och förändras från ett slutet verksamhetsområde till en mer sammanhängande och tät stadsdel där arbetsplatser blandas med bostäder och service, i enlighet med översiktsplanen *Hållbar framtid i Nacka* (2012).¹



Figur 2. Kartan visar planområdets avgränsning.

I närområdet finns ett antal viktiga infrastrukturanläggningar som Södra länken, Värmdöleden, och Saltsjöbanan. Rekommenderade transportleder för farligt gods utgörs av Värmdöleden (väg 222, primär), Sicklavägen (väg 260, sekundär) samt Södra länken (väg 75, sekundär)⁸, se Figur 4 på nästa sida.



Figur 3. Illustration över Sickla stationsområde, där Tvärbanan föreslås få en ny ändstation i anslutning till Saltsjöbanans befintliga station.

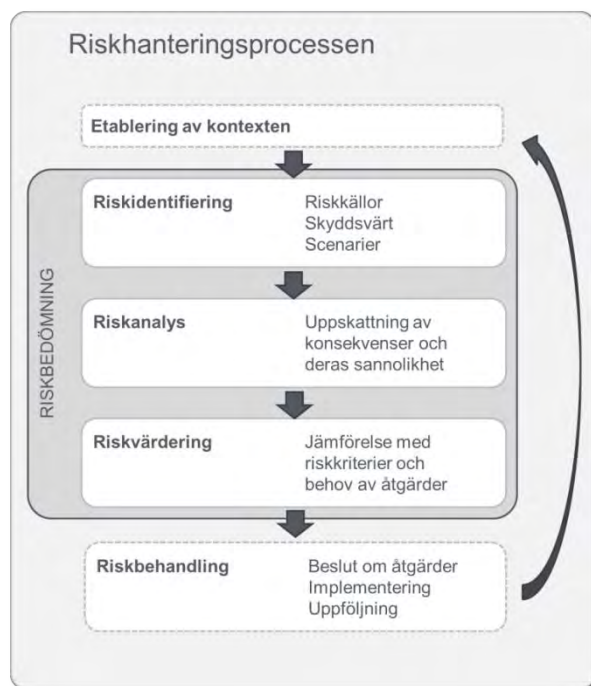
Tvärbanan dras vidare från dagens slutstation vid Sickla Udde, längs Båtbyggargatan fram till Sicklavägen. Där skapas en plankorsning när spårvägen fortsätter över mot Uddvägen, som den sedan följer upp till Värmdövägen. Längs med Värmdövägen dras spårvägen i ett tråg fram till Sickla industriväg som passerar över tråget på en bro. Direkt öster om Sickla industriväg avslutas spårvägssträckningen med en ändhållplats vid Saltsjöbanans befintliga Sickla Station.



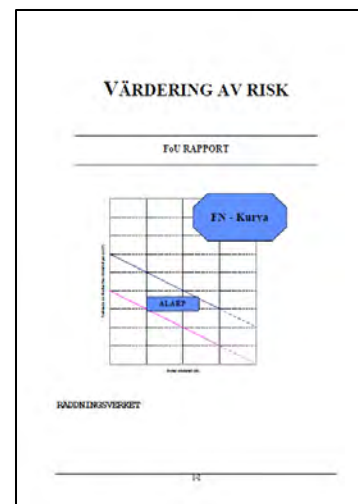
Figur 4. Rekommenderade transportvägar för farligt gods i närområdet⁸.

3 Omfattning av riskhantering

I detta uppdrag genomförs en riskbedömning enligt de principer som presenteras i riskhanteringsprocessen enligt ISO 31 000⁹, se Figur 5. Det innebär att det sista steget i riskhanteringsprocessen (riskbehandling) genomförs av Nacka kommun i samband med fastställande av detaljplanen och av Trafikförvaltningen vid detaljprojekteringen av spåranläggningen.



Figur 5. Riskhanteringsprocessen anpassad utifrån ISO 31 000⁹.



Figur 6. Riskvärderingskriterier tillämpas enligt *Värdering av risk*¹⁰.

Riskbedömningens detaljeringsgrad kommer att skilja sig åt för de olika risker som identifieras, beroende på deras olika karaktär. För de risker där det bedöms som möjligt kommer en kvantitativ analys genomföras med uppskattningar av individ- och samhällsrisknivåer. Tillämpade riskvärderingskriterier för både individ- och samhällsrisks utgörs då av de föreslagna kriterierna i *Värdering av risk*¹⁰, se Figur 6. För risker som inte på motsvarande sätt kan kvantifieras kommer kvalitativa resonemang kring riskpåverkan att föras.

4 Riskidentifiering

Studerade riskkällor inkluderar spårvägstrafiken på Tvärbanan och Saltsjöbanan samt vägtrafik på Sicklavägen, Uddvägen och Värmdövägen. De olycksscenarioer som bedöms kunna medföra en påverkan mot det skyddsvärda (omgivningen, resenärer eller trafiken på spårvägen) utgörs av:

- A. Kollision mellan spårvagn och vägfordon i plankorsning
- B. Kollision mellan spårvagn och gångtrafikan/cyklist
- C. Kollision mellan två spårvagnar
- D. Urspårning av spårvagn
- E. Brand i spårvagn
- F. Vägfordon hamnar på spårområde
- G. Kontaktledningar / strömförande ledningar

Den föreslagna planen medför också att en infart till Quality hotell Nacka från Värmdövägen stängs, vilken kan påverka brandförsvarets insatsmöjligheter vid en brand i byggnaden. Frågan behöver därför också belysas.

- H. Förändrade insatsmöjligheter/angreppsväg Quality hotell Nacka.

Vidare medför en spåranslaggning av detta slag en viss risk för suicid, särskilt utmed tråget och där spårvägen korsar under Sickla industriväg.

- I. Spåranslaggningen innebär en riskplats för suicid

5 Riskanalys

Riskanalysen genomförs som en kvantitativ analys med beräkningar av frekvenser och konsekvenser för de identifierade olycksscenarioer som det bedöms vara relevant och möjligt att beräkna risknivåer för. För övriga olycksscenarioer redovisas kvalitativa resonemang om riskpåverkan. Indelningen i följande avsnitt följer de identifierade olycksscenarioerna från föregående kapitel.

5.1 A - Kollision mellan spårvagn och vägfordon i plankorsning

Plankorsningar med spårtrafik utgör ett betydande riskmoment för kollisioner. De flesta kollisioner mellan spårvagn och motorfordon beror på att bilföraren inte sett spårvagnen, inte sett eller förstått signalers innebörd eller ignorerat dessa eller inte kunnat bedöma hastighet och avstånd.¹¹

Längs med Uddvägen kommer det att bli två överfarter där vägtrafik korsar spårvägen. Trafikförvaltningen utreder möjligheterna till att signalreglera dessa med rödljus istället för enbart gulblink som i övriga Hammarby Sjöstad. Det skulle ge förbättrad trafiksäkerhet, särskilt när Trafikverkets utryckningsfordon lämnar depån på Uddvägen.

Särskilt allvarliga konsekvenser bedöms kunna uppstå om spårvagnen kolliderar med ett fordon som transporterar farligt gods. Denna situation kan uppkomma då det förekommer transporter med farligt gods på Sicklavägen (som är en sekundär transportled för farligt gods). Faktorer som påverkar risken i den aktuella plankorsningen antas vara spårtrafikflödet på Tvärbanan och vägtrafikflödet på Sicklavägen, flödet av farligt gods på Sicklavägen samt plankorsningens utformning.

5.1.1 Trafikflöden

Idag har Tvärbanan 7,5-minuterstrafik vid tider med hög belastning. Nuvarande tidtabell visar 108 avgångar per dygn under vardagar och 104 avgångar per dygn under lördagar/helger. Detta är i en riktning från Sickla station. Det innebär ungefär 748 avgångar per vecka, eller 107 avgångar per dygn i genomsnitt över veckan. Förlängningen av Tvärbanan till Solna kan möjliggöra en ökning av flödet till 6-minuterstrafik¹², vilket innebär två ytterligare avgångar per timme med hög belastning. Ett framtida flöde på Tvärbanan uppskattas utifrån detta till ungefär 115 tågrörelser per riktning och medeldygn. En tidigare upprättad bullerutredning anger dock att trafiken kan uppgå till så mycket som 206 tåg/dygn om den ökas till 5-minuterstrafik klockan 06-19.

Sicklavägens trafikflöde antas kunna uppgå till de mängder som en upprättad trafikutredning¹³ anger som möjliga och ej överbelastande: 20 000 fordon/dygn. Motsvarande flöde för Båtbyggargatan är 10 000 fordon/dygn och för Uddvägen 3 000 fordon/dygn.

5.1.2 Transporter med farligt gods på Sicklavägen

I en riskbedömning som upprättades av Tyréns som underlag till detaljplanen Lugnet etapp III¹⁴ gjordes en kartläggning av vilket flöde av farligt gods som kan förväntas på Sicklavägen. Det flöde som uppskattas däri är enligt Länsstyrelsen i Stockholms län¹⁵ en rimlig utgångspunkt även för planarbetet i samband med Tvärbanans förlängning.

Tyréns riskbedömning konstaterar att de transporter som går förbi området på Sicklavägen huvudsakligen bör utgöras av transporter till/från Stadsgården, Masthamnen, Henriksdals reningsverk, Scandinavian Biogas, och i viss utsträckning drivmedelstationer på Södermalm. Vägen är även avsedd för farligt godstransporter som är förbjudna att gå i Södra länken under dagtid, samt som omledningsvägnät för Södra länken när tunneln är avstängd. Kartläggningen tar hänsyn till kända förändringar vid Slussen, stängning av Shell på Folkungagatan samt flytt av SL:s bussdepå till Fredriksdal. Resultatet redovisas i Tabell 1.

Tyréns uppger att transporter som är förbjudna att gå i Södra länken under dagtid, i stor utsträckning transporteras nattetid istället för att ta omledningsvägen via Sicklavägen. Detta antagande bedöms vara rimligt även i denna riskbedömning. Vidare konstaterar Tyréns att Sicklavägen utgör omledningsväg vid både planerade och plötsliga avstängningar i Södra Länkens Nackatunnel. Utifrån att uppskatta hur ofta avstängningar inträffar, hur länge de varar, vilka tider på dygnet som olika typer av farligt gods transporteras – drar Tyréns slutsatsen att risknivån längs Sicklavägen inte påverkas i någon stor utsträckning av trafikomledningar. Samma antagande tillämpas därför i denna analys.

Tabell 1. Uppskattat antal transporter med farligt gods på Sicklavägen¹⁴.

Ämne	Antal transporter per år	Andel
ADR-S klass 1 Explosivämne	0	0
ADR-S klass 2.1 Brandfarlig gas	156	30 %
ADR-S klass 3 Brandfarlig vätska	364	70 %
Övriga ADR-S klasser	0	0
Totalt	520	100 %

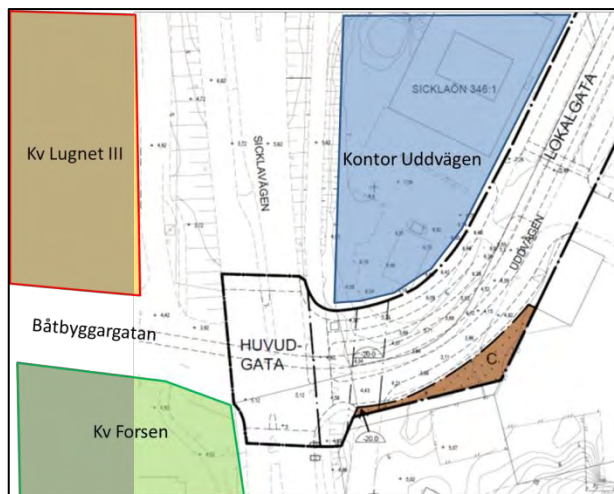
Baserat på denna uppskattning av farligt gods-flödet konstateras att det normalt förekommer transporter med ADR-S klasser 2.1 och 3. De olycksscenarioer eller olycksförlopp som därmed förväntas kunna uppkomma presenteras översiktligt i Tabell 2.

Tabell 2. Allmänna beskrivningar av olycksförlopp för de olika klasserna av farligt gods. Generella bedömningar av påverkan baseras på tillgänglig litteratur^{16,17,18}.

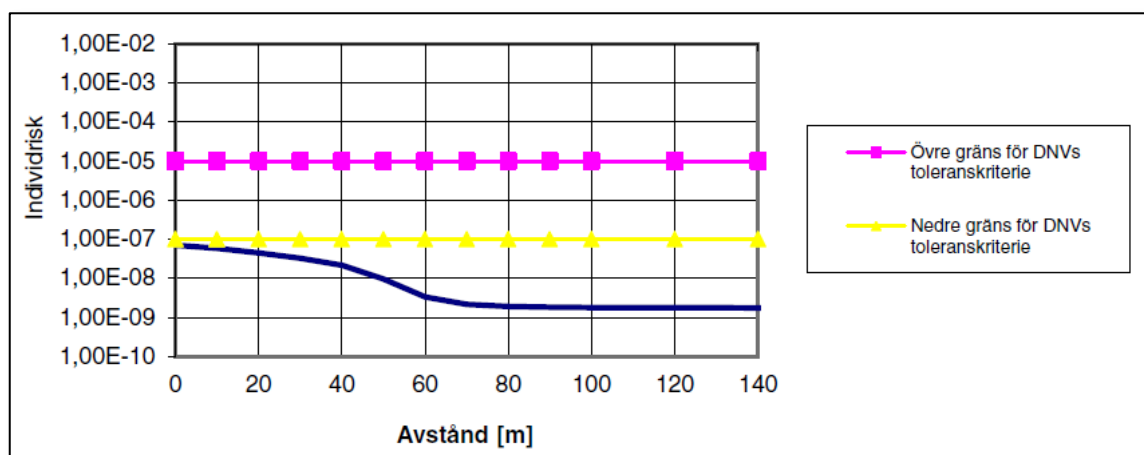
ADR-S klass	Beskrivning
2 – Gaser	Olycksförloppen vid olyckor som involverar gaser skiljer så mycket åt beroende på vilken typ av gas som är inblandad. Nedan beskrivs de olika riskgrupperna <i>2.1 Brandfarliga gaser</i> , <i>2.2 Icke giftig, icke brandfarlig gas</i> samt <i>2.3 Giftiga gaser</i> .
<i>2.1 - Brandfarliga gaser</i>	Olyckor med brandfarliga gaser inkluderar olika brandförlopp som kan påverka omgivningen genom värmestrålning eller tryckpåverkan. Vid ett läckage som antänds omgående uppstår en jetflamma som orsakar värmestrålning mot omgivningen. Om ingen antändning sker kan den utsläppta gasen bilda ett brännbart gasmoln som förflyttar sig med vinden och vid senare antändning orsakar en gasmolnexplosion. Gasmolnexplosionen orsakar värmestrålning och under vissa mycket specifika förhållanden även tryckvågor mot omgivningen. I sällsynta fall kan även en typ av explosion som kallas BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion) uppstå. Dessa tre scenarier kan medföra påverkan på några hundratals meter om den brandfarliga gasen transporteras i stora mängder i tank.
<i>2.2 – Icke giftig, icke brandfarlig gas</i>	Den påverkan på omgivningen som kan uppstå vid olyckor med denna riskgrupp är främst om det till följd av kraftig uppvärmning sker en kärleksprängning, som kan leda till omkringflygande kärldelar eller splitter.
<i>2.3 – Giftiga gaser</i>	En olycka med giftig gas kan leda till påverkan på omgivningen om ett läckage leder till att ett giftigt gasmoln kan sprida sig från olycksplatsen. Spridningen av den giftiga gasen beror bland annat på läckagestorlek och väderförhållanden. Påverkan på människor kan uppkomma på flera hundratals meter.
3 – Brandfarliga vätskor	Olycksförlopp med brandfarliga vätskor innebär typiskt att ämnet vid läckage strömmar ur tanken och breder ut sig på marken och formar en pöl. Pölens utbredning beror på underlagets utformning (lutning, diken, porositet med mera). Om det sker en antändning uppstår en pölbrand, som påverkar omgivningen inom ett par tiotals meter genom värmestrålning från flammor och produktion av skadlig rök.

5.1.3 Riskuppskattning

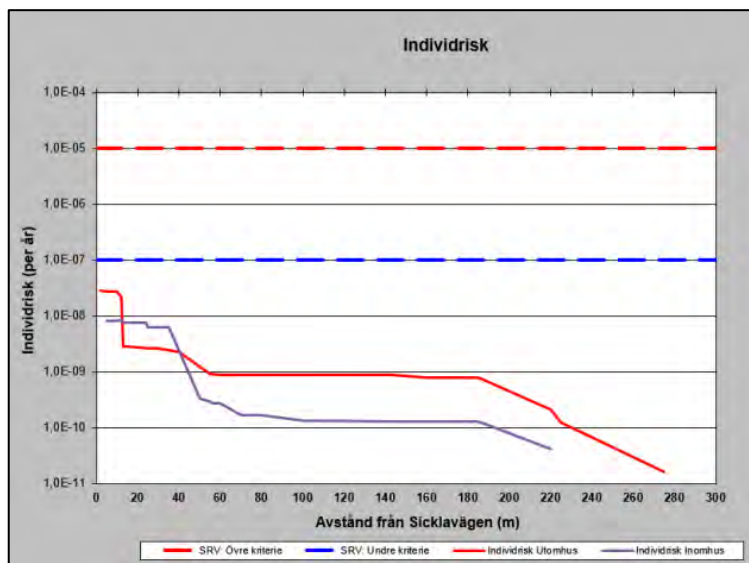
En bra utgångspunkt för fortsatt riskuppskattning i området kring plankorsningen är resultaten från den riskbedömning som Tyréns har upprättat i samband med planarbetet för kv. Lugnet del III¹⁴, som är beläget i hörnet Båtbyggargatan/Sicklavägen. De riskberäkningar som gjorts där tar dock inte någon uttalad hänsyn till att det vid plankorsningar kan föreligga en förhöjd risk för kollisioner. Med anledning av detta behöver därför en uppskattning göras för hur stort riskbidraget från plankorsningsolyckor kan vara. Detta riskbidrag bör därefter vägas samman med den tidigare uppskattade individrisknivån, för att ge en mer rättvisande bild av läget i närområdet kring plankorsningen. Den individrisknivå som Tyréns beräknat utmed Sicklavägen redovisas i Figur 8. Denna kan jämföras med den individrisknivå som Brandskyddslaget beräknat¹⁹ i samband med detaljplanarbetet för Kontor på Uddvägen (Sicklaön 346:1) som också pågår parallellt med både Lugnet III och Tvärbanans förlängning. Resultatet visas i Figur 9 och kan grovt sägas vara jämförbart med Tyréns resultat, även om risknivån är något lägre. För de fortsatta beräkningarna i denna analys används därför Tyréns resultat, vilket bedöms vara det konservativa alternativet. I nästa avsnitt görs en ansats till uppskattning av riskbidraget från plankorsningsolyckor.



Figur 7. Skiss över ungefärlig placering av andra detaljplaner i området.



Figur 8. Tyréns beräknade individrisknivå (för Lugnet III, sid 18) med hänsyn till transporter med farligt gods på Sicklavägen, utan hänsyn till den nu planerade plankorsningen.



Figur 9. Brandskyddslagets beräknade individrisknivå (för Kontor Uddvägen) med hänsyn till transporter med farligt gods på Sicklavägen, utan hänsyn till den planerade plankorsningen.

Förväntad frekvens för kollisioner mellan spårvagn och vägfordon i den aktuella plankorsningen uppskattas överslagsmässigt enligt följande:

Det inträffade enligt TRAFAs statistik²⁰ under åren 2003-2007 fyra stycken kollisioner i plankorsningar med spårväg i Sverige. Under åren 2008-2012 var motsvarande siffra tre. Av de tio personer som avled i olyckshändelser vid svensk spårvägsdrift under åren 2008-2012, omkom en person vid plankorsning. Den generella trend som TRAFAs noterar är att antalet kollisioner vid plankorsningar verkar vara ungefär oförändrat. Eftersom begreppet plankorsning tolkas lite olika beroende på sammanhanget (t.ex. om spårvägen går på egen banvall eller ej), finns det variationer i statistiken för kollisioner mellan vägfordon och spårvagnar.

Banverkets statistik¹¹ bedöms vara mer relevant för denna analys då den gäller specifikt för Stockholm och visar att det inträffat 29,4 kollisioner mellan spårvagn och bil per år. Vidare baseras denna statistik på att det fanns ungefär 30 platser i Stockholm där vägtrafik och spårväg korsas²¹, vilket ger en frekvens på omkring en kollision per plats och år.

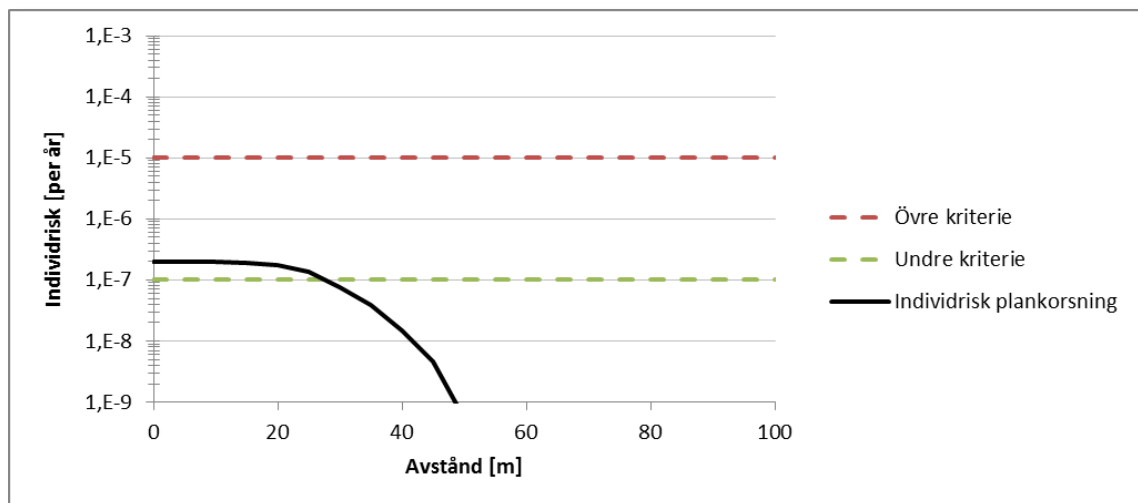
I *Spårväg - Guide för etablering* konstateras att det typiska scenariot för kollision mellan spårväg och vägfordon orsakas av bilister som svänger vänster och korsar spårvägen och därmed inte uppfattar bakomvarande (eller mötande) spårvagn. De aktuella transporterna med farligt gods ska inte göra någon sväng utan passerar rakt igenom korsningen vinkelrätt mot spårvägens bana. Det bedöms därför vara alltför konservativt att anta att en kollision mellan en spårvagn och ett fordon med farligt gods inträffar med den genomsnittliga frekvensen för kollision mellan spårvagn och fordon. Minst hälften av kollisionerna antas vara sådana som involverar svängande fordon, varför frekvensen för olyckor med trafik som (likt farligt godstransporterna) INTE svänger borde utgöra mindre än hälften av kollisionerna (frekvensen reduceras med en faktor 0,5).

Vidare bör det konstateras att flera av korsningarna längs med Tvärbanan bara regleras av blinkande gula varningsljus (även kallade Wigwag) och vägmärket "Varning för spårvagn". Den aktuella plankorsningen kommer dock att vara signalreglerad med röd ljus likt idag – vilket bedöms medföra en lägre kollisionsrisk jämfört med korsningar med enbart gulblink.

En ”farligt godsolycka” uppkommer endast om det är en kollision med ett fordon som transporterar farligt gods. Andelen fordon på Sicklavägen som transporterar farligt gods (utav det totala flödet i korsningen) uppskattas grovt till: $(520 \text{ transporter per år}) / (33\,000 \text{ fordon per dygn} * 365 \text{ dygn per år}) = 0,04 \text{ ‰}$ (promille). Detta ger sammantaget en uppskattad frekvens för farligt godsolycka i den aktuella korsningen som är $2,12E-05$ per år.

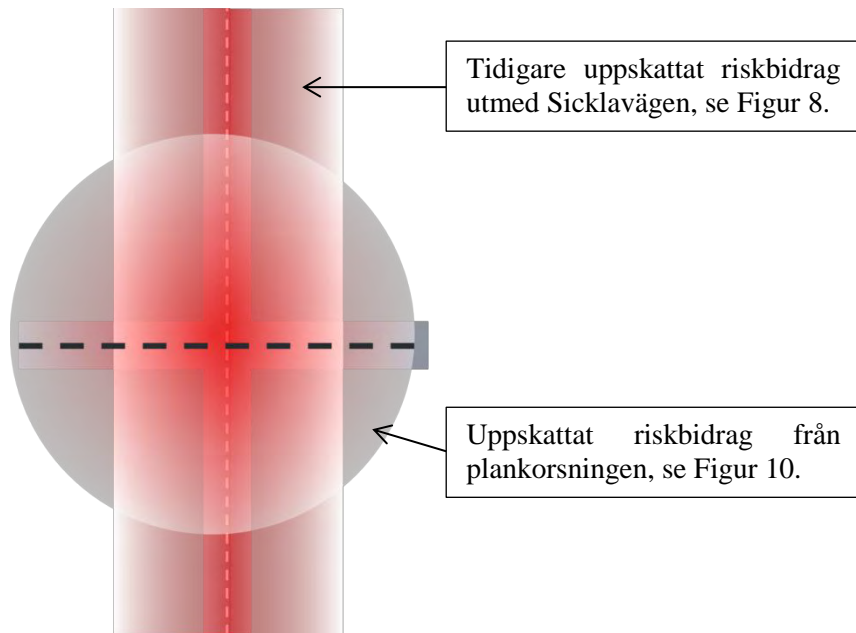
För att kontrollera rimligheten i frekvensuppskattningen ovan görs en jämförelse med två alternativa beräkningsmetoder som initialt valts bort då de bedömts ge mindre relevanta resultat. Dessa beskrivs i Bilaga A – Känslighetsanalys Plankorsning. Resultaten visar att de två metoder som valts bort ger lägre frekvenser än den valda metoden. Baserat på detta bedöms den valda metoden som beskrivs ovan inte leda till en underskattning av risken. Den får därför utgöra underlag för fortsatta riskuppskattningar.

Utifrån den beräknade frekvensen för att en kollision mellan ett fordon som transporterar farligt gods och en spårvagn inträffar, kan ytterligare frekvensberäkningar genomföras för de olika typer av olycksförlopp som följer. Olycksförloppen som kan uppkomma handlar om läckage av brandfarlig vätska och efterföljande antändning och pölbrand, jetflammar, gasmolnsexplosioner och BLEVE. I huvudsak kan dessa leda till en påverkan mot omgivningen i form av värmestrålning, spridning av brandgaser och i vissa fall av tryckpåverkan. Dessa, tillsammans med konsekvensuppskattningar, beskrivs ytterligare i Bilaga B. Resultatet av dessa beräkningar kan illustreras i en individriskkurva som utgår från en punktkälla (i teorin placerad ungefär mitt i plankorsningen, där spåren korsar Sicklavägens norrgående körfält), se Figur 10.

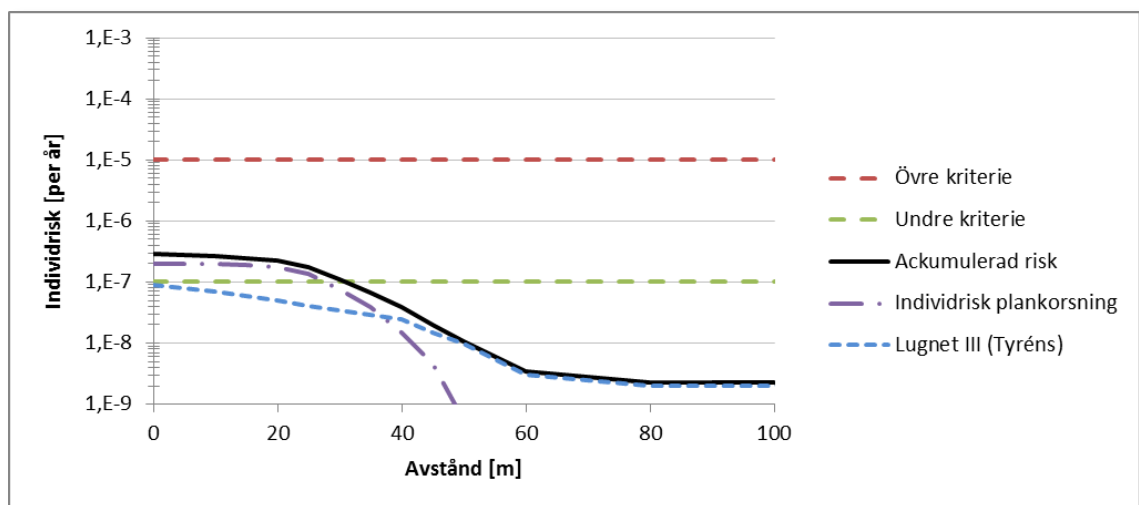


Figur 10. Uppskattat individriskbidrag från plankorsningsolyckor vid Sicklavägen/Uddvägen.

Genom att addera den beräknade individriskkurvan som gäller med en cirkulär utbredning från plankorsningen (punktkällan), med den av Tyréns beräknade individriskkurva som gäller längs med Sicklavägen, kan en kontroll göras om de båda typerna av riskpåverkan någonstans ger en oacceptabelt hög risknivå (se en skiss över principen i Figur 11).



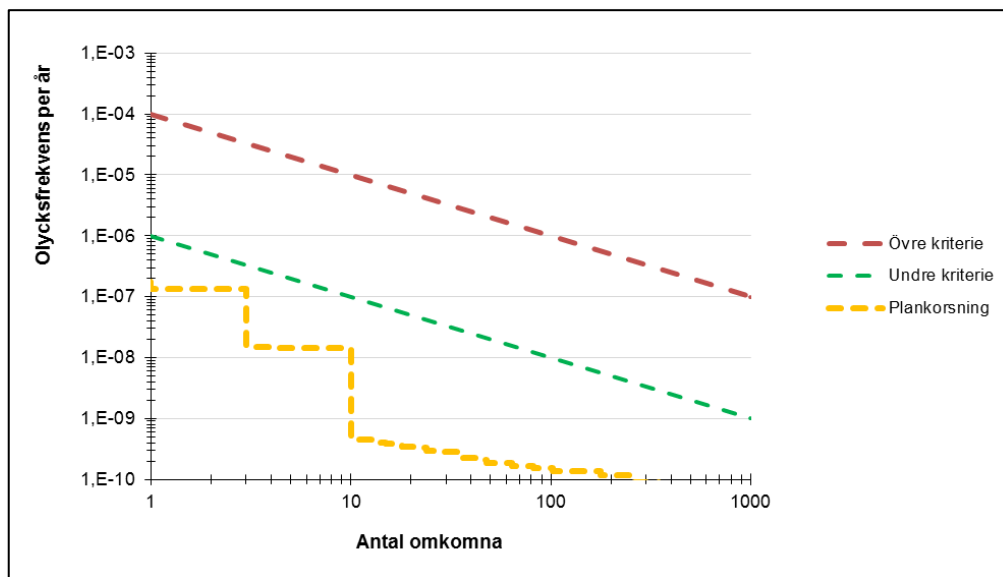
Figur 11. Principskiss över hur risknivåer från två olika riskkällor ackumuleras. Resultaten visar att riskpåverkan kan komma upp i de lägre delarna av ALARP-området i ett område som sträcker sig vinkelrätt ut från plankorsningen i ungefär 30 meter.



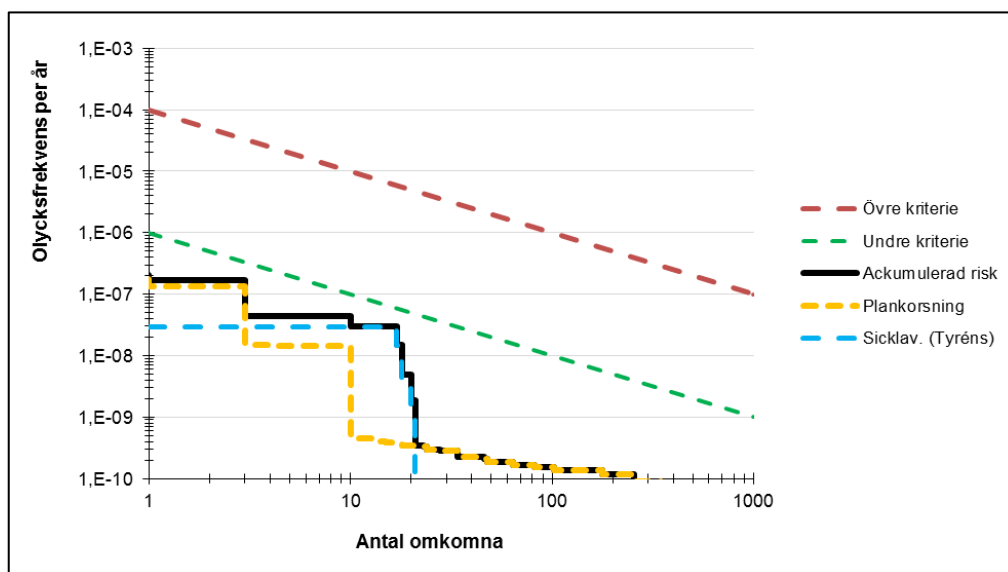
Figur 12. Individriskkurva med ackumulerad risk som inkluderar påverkan från både plankorsningsolyckor och "vanliga" farligt godsolyckor längs med Sicklavägen. Den redovisade kurvan "Ackumulerad risk" representerar riskpåverkan där den är som störst, vinkelrätt ut från Sicklavägen, precis i höjd med plankorsningen (illustreras med en svart streckad linje i Figur 11).

Resultaten visar att individrisken är relativt låg, men att den kan hamna i de lägre delarna av ALARP-området just i plankorsningen (inom omkring 30 meter från den plats där spårvägen korsar Sicklavägens norrgående körfält). Inom ALARP-området ska alla rimliga åtgärder vidtas. Ytterligare resonemang om åtgärder och deras rimlighet förs i kapitlet Riskvärdering och behov av åtgärder nedan.

Gällande uppskattning av samhällsrisk presenteras utökade resonemang i Bilaga B, resultaten visas i Figur 13 och Figur 14.



Figur 13. Samhällsriskskurva endast inkluderande olyckor i plankorsningen vid Sicklavägen/Uddvägen.



Figur 14. Samhällsriskskurva med ackumulerad risk som summerar påverkan från plankorsningsolyckor och "vanliga" farligt godsolyckor längs med Sicklavägen.

Resultaten visar att samhällsriskskottet från plankorsningen är litet i förhållande till det riskbidrag som tidigare uppskattats av Tyréns för Sicklavägen. Det är viktigt att notera i sammanhanget att kriterierna för värdering av samhällsrisk förutsätter att ett område på 1 kvadratkilometer studeras. För en rättvisande bild av den sammanvägda samhällsrisken i en kvadratkilometer skulle riskpåverkan från exempelvis Henriksdals reningsverk, Scandinavian Biogas och Södra länkens ytvägnät behöva inkluderas i den ackumulerade risken. Resultaten i Figur 14 kan dock användas för att dra slutsatser om storleken på riskpåverkan från plankorsningen i förhållande till riskpåverkan från Sicklavägen är relativt liten (för olycksförlopp med fler än tre omkomna är riskbidraget från Sicklavägen dominerande).

5.1.4 Höjning av korsningen

I samband med att Tvärbanan förläggs i korsningen med Sicklavägen kommer marknivån i korsningen att behöva höjas med som mest omkring 1 meter mitt i korsningen och omkring 20 cm i sydvästra hörnet. Detta görs för att anpassa vägbanorna till föreslagen spårinje. Det finns vissa förutsättningar som behöver påpekas i detta sammanhang. I den riskbedömning²² som upprättades i samband med detaljplanearbetet för kvarteret Forsen mm. specificeras dock ett antal dimensioneringsförutsättningar för bebyggelsen som delvis står i strid med den planerade höjningen av vägbanorna:

- *Den planerade trafikbarriären mellan Hammarby fabriksväg (heter idag Sicklavägen, författarens anm.) och lokalgatan i Hammarby fabriksvägs sträckning mellan Södra Länken och Båtbyggargatan utförs så att avåkning inte kan ske från Hammarby fabriksväg till lokalgatan.*
- *Hammarby fabriksvägs vägbana från Södra Länken till Båtbyggargatan skall göras med vägglutning som gör att vägdelaren mellan trafikriktningarna blir lågpunkt.*
- *Nivåskillnad mellan Hammarby fabriksväg (lägre) och Båtbyggargatan (högre) om minst 25 cm kvarhålls vid en eventuell ombyggnad av Hammarby fabriksväg. Lågpunkten skall vara belägen minst 25 meter från närmaste byggnad.*

Vidare reglerades ett antal punkter i detaljplanen:

- *Byggnaderna kommer att ha entréer från lokalgatan mot Hammarby Fabriksväg men entréerna kommer att vara genomgående så att utrymning även kommer kunna ske mot gårdssidan.*
- *En mur kommer att löpa längs med Hammarby Fabriksväg samt delar av Båtbyggargatan. Muren kommer fungera både som ett extra avåkningsskydd samt kommer förhindra att utläckta ämnen rinner mot planerade fasader där så är möjligt.*
- *Byggnaderna kommer att utföras med obrännbart material i samtliga fasader.*
- *Inga enkelsidiga lägenheter kommer att byggas mot Hammarby Fabriksväg eller Båtbyggargatan.*

Det bör poängteras att man i riskbedömningen för kv. Forsen räknade med ett flöde av farligt gods som var betydligt högre än vad man idag vet (och använder som underlag i riskbedömningen för Lugnet III). Forsens beräkningar baserades på 15 000 transporter med ADR-S klass 3 per år. Idag är antalet 364. Anledningen till variationen är att arbetet för kv. Forsen genomfördes innan Södra länken öppnades och det fanns osäkerheter om vilka typer av farligt gods som skulle få gå i tunnarna. Att flödet nu är betydligt lägre avspeglas även i att risknivåerna som beräknats för Lugnet III är relativt låga.



Figur 15. Vy mot Kv Forsen och den mur som uppförts som skydd mot avåkande fordon och pölutbredning mot bebyggelsen.

Utgångspunkten för fortsatta resonemang bör ändå vara vilken funktion som riskbedömningen för kv Forsen efterlyser. Det handlar egentligen om två saker: att förhindra fordon från att hamna för nära bebyggelse och att hindra att brandfarliga vätskor kan rinna mot bebyggelsen. Detta åstadkom man i Forsen genom att både uppföra en mur, och genom att reglera höjdskillnader och lutning hos vägbanorna. En lämpligt utformad mur kan dock ge en skyddseffekt både avseende avåkande fordon och utbredning av vätskor. Den uppförda muren bedöms ha en skyddande effekt i båda dessa avseenden, se Figur 15. Att välja en utformning med både en mur och att reglera vägbanans lutning (och placering av vägbanornas lågpunkt) medförde en typ av dubbel säkerhet som bedömdes som rimlig 2002. Med dagens lägre flöde av farligt gods bedöms det vara omotiverat att lutning och lågpunkter förblir oförändrade för Sicklavägen. Vad gäller höjningen av vägbanorna så kommer området närmast muren att höjas med omkring 20 cm, vilket innebär att murens faktiska höjd över marken kommer att vara 20 cm mindre efter denna detaljplans genomförande. Murens förmåga att hindra ett fordon från att hamna nära bebyggelsen bedöms inte påverkas i någon större omfattning av vägbanehöjningen. Den bedöms också medföra ett fortsatt skydd avseende pölutbredning mot bebyggelsen. Den lågpunkt som idag finns mitt i korsningen kommer till följd av höjningen att förflyttas söderut längs Sicklavägen cirka 100 meter.

Höjningen av vägbanorna medför dock även att ett läckage som inträffar i plankorsningen lättare kan komma att rinna nedför lutningen in på Båtbyggargatan. Detta medför i sin tur att värmepåverkan från en pölbrand kan komma att påverka bebyggelsen utmed båda sidorna av Båtbyggargatan, och inte bara mot fasader som vetter mot Sicklavägen. Pölutbredningen som kan följa på ett utsläpp beror bland annat på mängden utsläppt vätska, underlagets lutning, underlagets porositet och placering av dagvattenbrunnar, diken etc.

Underlagets porositet (eller genomsläpplighet) har betydelse för hur snabbt och i vilken omfattning pölutbredning uppstår till följd av ett utsläpp. Frågan har diskuterats inom projekteringsgruppen då själva spårområdet kommer att beläggas med så kallade Strails, som är en gummiliknande gatubeläggning kring rälsen för underlättad passage för vägfordon. Strails bedöms dock inte medföra någon nämnvärd genomsläpplighet för vätskor utan bör betraktas som en hårdgjord yta där pölutbredning inte begränsas.

De beräknade risknivåerna ovan (se Figur 12 och Figur 14) indikerar att sådana pölutbredningar inträffar med så låg frekvens att någon oacceptabel risk inte uppkommer. Åtgärder för att minska möjligheten till pölutbredning ner längs Båtbyggargatan kan ändå övervägas med anledning av höjningen. Sådana åtgärder kan behöva inarbetas i detaljprojekteringen av spåranläggningen, se ytterligare resonemang i avsnitt *Behov av riskreducerande åtgärder* nedan.

5.2 B - Kollision mellan spårvagn och gångtrafikanter/cyklist

En kollision mellan en spårvagn och en gångtrafikanter eller cyklist kan leda till allvarliga skador och dödsfall. Det är därför av stor vikt att trafikmiljön utformas för att ge största möjliga trafiksäkerhet vid spårövergångar, stationslägen och andra riskfyllda platser. Det kan handla om ljud- och ljussignaler, hänsyn till siktlinjer och strävan efter att skapa en tydlig trafikmiljö som minimerar risken för att trafikanter felaktigt tolkar de situationer som annars kan leda till fara.

5.3 C - Kollision mellan två spårvagnar

Risken för kollisioner mellan två spårvagnar förebyggs av Tvärbanans ATC-system på ett sådant sätt att det inte bedöms relevant att studera olyckstypen vidare inom ramen för detaljplanarbetet (och därmed denna riskbedömning). Syftet med att införa ett ATC-system är att minimera risken för mänskliga misstag och därigenom öka säkerheten i och omkring spårvägsanläggningen. I praktiken innebär ett ATC-system att om en förare håller en för hög hastighet eller på annat sätt inte följer signaler, aktiveras ett datoriserat styrsystem och bromsar spårvagnen. Ytterligare riskhantering med koppling till spårvagnskollisioner kommer dock att genomföras i samband med Trafikförvaltningens tillståndsansökan till Transportstyrelsen och detaljprojektering av spåranläggningen.

5.4 D - Urspårning av spårvagn

En urspårande spårvagn kan träffa människor som vistas inom planområdet, men även byggnader eller människor som vistas utanför planområdet. Konsekvenserna av en urspårning beror på hur långt ifrån spåret som spårvagnen hamnar och sannolikheten beror på bland annat antalet och typen av spårvagnsrörelser, skick på spåranläggningen och spårvagnar, med mera.

5.4.1 Urspårning längs Uddvägen

Längs med Uddvägens sträckning kommer bebyggelse att placeras liksom befintlig bebyggelse utmed exempelvis Båtbyggargatan. Avståndet mellan bebyggelsen och närmaste spår kan bli ungefär 12 meter (avstånd mellan spår och områdesgräns för aktuell detaljplan), vilket liknar situationen vid Lugnet III och andra delar av Hammarby Sjöstad. Statistik från Göteborgs spårvägar visar att spårvagnar normalt endast hamnar ett par decimeter från spår vid urspårningar, men att en spårvagn även hamnat så långt som 5-6 meter från spår¹⁴. Trots detta kan det inte uteslutas att en spårvagn vid en urspårning kan påverka omgivningen på större avstånd än så. Vilket avstånd som en urspårande spårvagn hamnar på beror bland annat på hastigheten, ju större hastighet desto större kan påverkansområdet bli. På den aktuella sträckan kommer hastigheten att vara begränsad (största tillåtna hastighet, STH, blir 25 km/h i kurvan i början av Uddvägen, och 35 km/h i den nordligare kurvan vid Uddvägens slut och längs tråget). Sammantaget bedöms risksituationen längs Uddvägen vara jämförbar med övriga Hammarby Sjöstad, med avseende på behov av riskreducerande åtgärder i detaljplanen.

5.4.2 Urspårning vid Sickla station

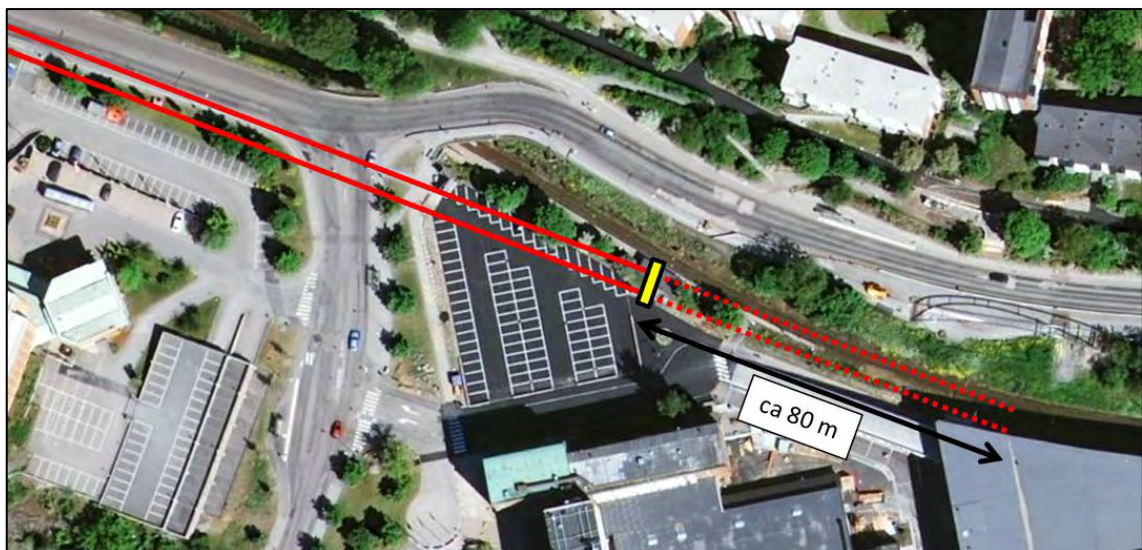
Det kan inte uteslutas att urspårningar av passerande tåg på Saltsjöbanan eller Tvärbanan skulle leda till påverkan mot den planerade centrumbebyggelsen vid Sickla station. Ett annat urspårningsrelaterat scenario innebär att en Tvärbanan fortsätter genom stoppblock och påverkar

området som ligger i spårriktningens fortsättning utanför det aktuella planområdet. Dessa två olika typer av scenarier diskuteras i de följande avsnitten.

Påverkan bakom Tvärbanans stoppblock

Eftersom Tvärbanans linjesträckning konvergerar med Saltsjöbanans, kan det inte uteslutas att en Tvärbana som fortsätter genom stoppblocken hamnar in på Saltsjöbanans spårområde. Omkring 80 meter längre bort längs Tvärbanans spårriktning finns en befintlig byggnad (parkeringsgarage), se Figur 16. Avståndet mellan stoppblock och det bostadshus som träffades av en spårvagn vid Saltsjöbadsolyckan i januari 2013 var omkring 30 meter.

Tvärbanan har (när den går på egen banvall likt vid Sickla station) ett ATC-system som bland annat går in och automatiskt bromsar en spårvagn om den skulle komma in mot stationen i för hög hastighet. I teorin ska därför en sådan olycka som i Saltsjöbaden 2013 inte kunna inträffa när ATC-systemet fungerar vid Sickla station¹. Från kurvan vid Uddvägens slut klättrar spåret uppför innan det når Sickla station, vilket innebär att även om ett tåg skulle skena då ATC-systemet felfungerar kommer hastigheten att förbli begränsad. STH är 35 km/h och nödbromsningrepp sker om hastigheten är 7 km/h högre, vilket innebär att i teorin kan hastigheten aldrig överstiga 42 km/h, även om flera samtidiga fel inträffar. Vid spårens slut kommer stoppblock (av samma glidande typ som på Hamngatan) att placeras, samt bakom dessa en mur som övergår i en marknivå som ligger ett par decimeter över spårnivå. Om en spårvagn skulle fortsätta förbi stationsläget och kollidera med stoppblock och mur bedöms allvarliga skador kunna uppstå på spårvagnen, dess resenärer och människor som vistas i det absoluta närområdet vid stationen. Påverkan på större avstånd än något tiotal meter bakom stoppblocken bedöms som mycket osannolik. Sammantaget bedöms risken för påverkan bakom stoppblocken (även utanför det aktuella planområdet) vara så liten att ytterligare åtgärder i detaljplanen inte krävs.



Figur 16. Skiss över Tvärbanans nya spårlägen markerade med heldragen röd linje och förlängning i spårens riktning med streckad linje.

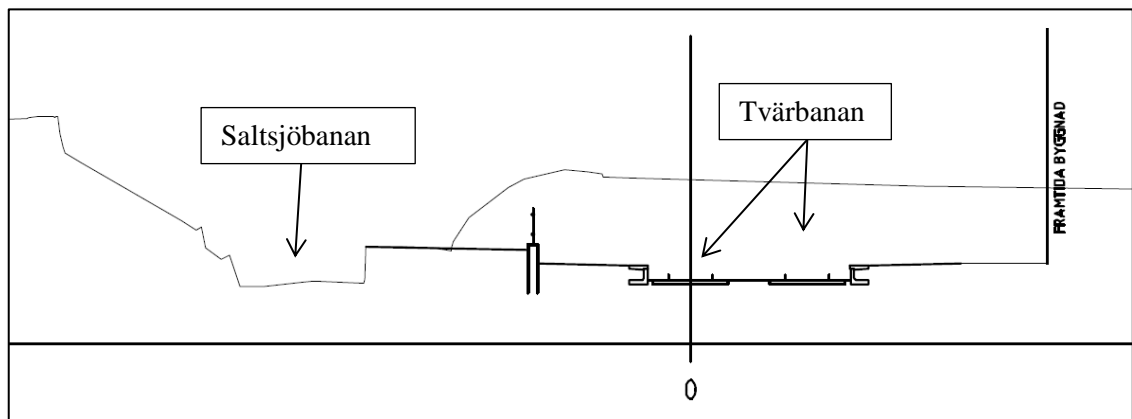
¹ Saltsjöbanan hade vid olyckstillfället 2013 inte något ATC-system installerat.

Påverkan mot centrumbebyggelsen

Den planerade centrumbebyggelsen vid Sickla station skulle kunna påverkas av en urspårande spårvagn på Tvärbanan och möjligen också av ett urspårande tåg på Saltsjöbanan.

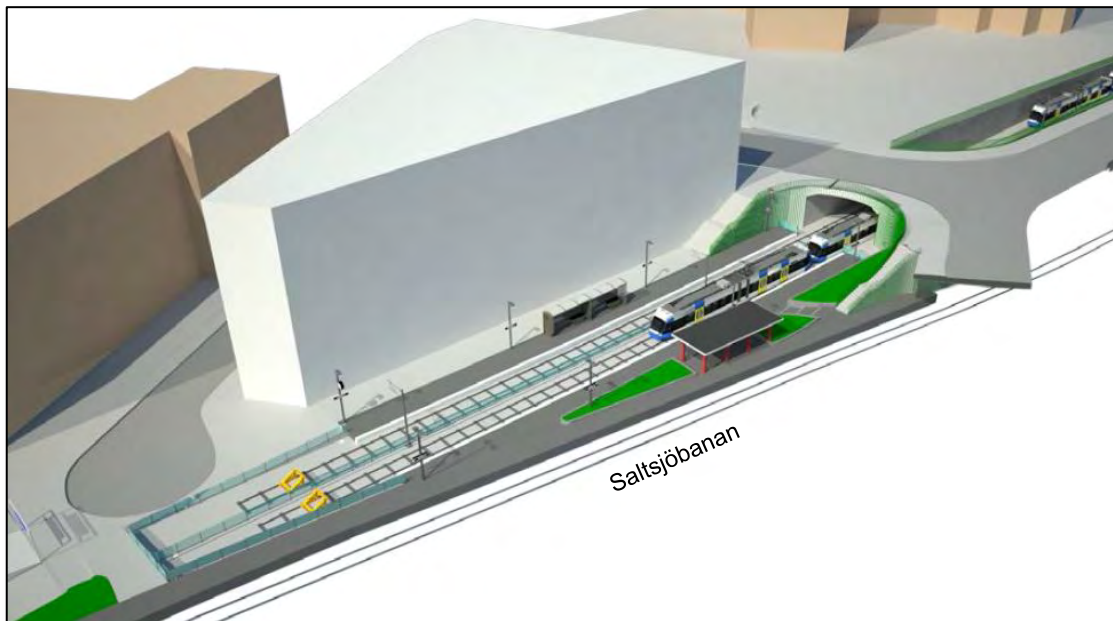
Det mest troliga i dagsläget är att den framtida tidtabellen¹² inte kommer att innehålla spårvagnar som passerar Sickla station utan att stanna, utan all trafik på Saltsjöbanan kommer att hålla en låg hastighet på väg in eller ut från stationen. Detsamma gäller naturligtvis Tvärbanans spårvagnar som antingen är på väg in mot Sickla station för att stanna vid ändstationen, eller som startar från Sickla station på väg mot Sickla udde (se även resonemang om största möjliga hastighet i föregående avsnitt).

Om en urspårning ändå skulle inträffa i höjd med centrumbebyggelsen bedöms både Saltsjöbanans och Tvärbanans plattformar medföra ett visst skydd som kan hindra ett spårfordon från att nå bebyggelsen, se Figur 17. I samband med genomförande av denna detaljplan kommer troligen Saltsjöbanans nuvarande träplattform vid Sickla station att ersättas med en mer robust betongkonstruktion. Saltsjöbanans plattformshöjd (en knapp meter) är högre än Tvärbanans (drygt tre decimeter).



Figur 17. Sektion genom Sickla station som visar plattformarnas höjd och spårens läge i förhållande till den planerade bebyggelsen (till höger).

Figur 18 visar en illustration över hur stationsområdet kan komma att utformas. Avståndet mellan byggnaden och Saltsjöbanans spår blir som minst knappt 20 meter. Tvärbanans närmaste spår hamnar drygt 10 meter från byggnadens fasad. Med hänsyn till plattformarnas skyddande effekt vid en urspårning, avstånden till byggnaden och spårvagnars/tågs hastigheter vid stationen bedöms det inte krävas ytterligare åtgärder i detaljplanen.



Figur 18. Föreslagen utformning av Sickla station med den planerade centrumbebyggelsen som en vit/grå volym. Saltsjöbanan närmast och Tvärbanans två spår mellan Saltsjöbanans spår och byggnaden.

5.5 E - Brand i spårvagn

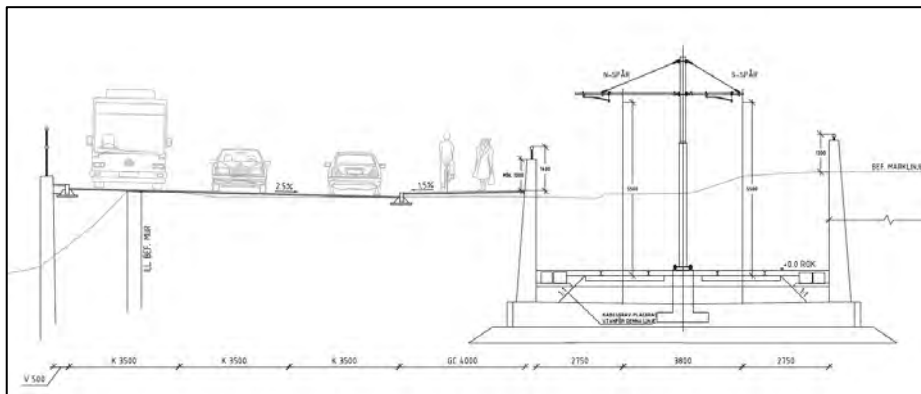
Vid en brand i en spårvagn som befinner sig i tråget längs med Värmdövägen kan trågets utformning medföra en mer utmanande utrymningssituation än om spårvagnen skulle behöva utrymmas längs med exempelvis Uddvägens sträckning. Bilaga C redovisar en fördjupad utredning av utrymningsmöjligheterna i tråget.

Resultaten från den fördjupade utredningen visar att utformningen av utrymningsvägar i tråget indirekt styrs av Plan- och Bygglagen och att det inte finns några specifika standarder framtagna för hur den ska utformas på det sätt som det finns för exempelvis tågtunnlar. Standarder och genomförda tester för tågtunnlar och byggnader har dock använts som utgångspunkt för utrymningsberäkningarna i utredningen.

Resultaten av beräkningarna visar att utrymningstiden blir acceptabelt kort med den föreslagna utformningen på 1,275 meter fri bredd mot trågets ytterväggar.

5.6 F - Vägfordon hamnar på spårområde

Utmed den sträcka av Värmdövägen där Tvärbanan kommer att gå i ett tråg på lägre nivå än körbanan finns den en risk för att avåkande fordon faller ner och hamnar på spårområdet. Detsamma gäller till viss del för Värmdövägens andra sida som vetter mot Saltsjöbanans tråg. Särskild allvarliga konsekvenser skulle kunna uppkomma om olycksfordonet transporterar farligt gods. Värmdövägen är inte en utpekad transportled för farligt gods, men det kan enligt SBF²⁵ ändå förekomma drivmedelsleveranser på vägen. Som skydd mot avåkande fordon kommer dock en mur att uppföras längs med hela det nya trågets sträckning. Muren kommer att ha en höjd av omkring 1 meter, och ovanpå muren kommer någon form av räcke/stängsel för personskydd att monteras, se Figur 19.



Figur 19. Sektion genom planerat tråg för Tvärbanan (till höger) och Värmdövägen (till vänster).

Vad gäller egenskaperna hos en sådan mur finns det vissa rekommendationer kring avvåningsskydd från Trafikverket som kan användas. I *VGU - Krav för vägar och gators utformning*²³ fastställs att vid val av kapacitetsklass enligt SS-EN 1317-2 ska hänsyn tas till kollisionsenergien hos avkörande fordon samt till konsekvenser förknippade med att räckets kapacitet överskrids. Ett räck ”vid risk- o, skyddsobjekt” har som utgångsvärde att ha kapacitetsklass H2, vilket bedöms vara en bra utgångspunkt i detta fall. H2 är en typisk kapacitetsklass för broräcken i Sverige och innebär att de klarar en buss (13 000 kg) i 70 km/h i 20 graders vinkel.

Tråget medför några speciella förutsättningar om det skulle inträffa en olycka med exempelvis brandfarlig vätska. Om ett läckage på något sätt skulle hamna i tråget kommer pölutbredningen i huvudsak att ske västerut, bort från Sickla station nerför lutningen mot svängen vid Uddvägens slut. Utbredning av vätska kan dock antas begränsas något av underlagets porositet då spårområdet troligtvis får en markbeläggning av makadam. Eftersom den planerade muren längs Värmdövägen kommer att vara tättslutande och solid antas dock ett läckage på Värmdövägen normalt inte leda till att någon vätska hamnar nere i Tvärbanans tråg.

5.7 G - Strömförande ledningar

Strömförande ledningar kan dels påverka omgivningen om de ger upphov till magnetfält, dels leda till skador i närområdet vid nedfallen ledning. Nacka kommun tillämpar vid nyplanering av bostäder och lokaler där människor stadigvarande vistas i närheten av kraftledningar ett riktvärde för magnetfält på 0,4 μT . Inför planering av bostäder på Karlsbodavägen i Bromma genomfördes mätningar av magnetfält från Tvärbanan²⁴. Vid mätningarna uppmättes 0,1 μT för magnetfält utan tågpassage och 0,15 μT vid tågpassage i marknivå, 10,5 m från kontaktledningsstolpe och spår. I jämnhöjd med kontaktledning uppmättes 0,15 μT oavsett tågpassage. Baserat på dessa mätningar bedöms riktvärdet för magnetfält inte överstigas vid bebyggelsen utmed den aktuella sträckan av Tvärbanan. Frågan om lämpliga elsäkerhetsavstånd, riskområden, skyddszoner och övriga tekniska skyddsåtgärder behöver dock ändå beaktas i kommande detaljprojektering av anläggningen.

5.8 H - Förändrade insatsmöjligheter/angreppsväg Quality hotell Nacka.

Södertörns brandförsvärsförbund bedömer att insatsmöjligheterna vid händelser på hotellet fortfarande kommer att vara tillfredställande efter stängningen av tillfarten från Värmdövägen²⁵. Ingen särskild åtgärd behöver regleras i detaljplanen.

5.9 I - Suicid

Spåranläggningar av detta slag innebär en viss risk för suicid, särskilt kopplat till höjdskillnader och att människor kan vistas nära spårvägen på en högre höjd än spårläget. Hänsyn till personsäkerhet måste tas vid utformningen längs med träget vid Värmdövägen och även där Sickla industriväg korsar över spårvägen. Bron över spårvägen vid Sickla industriväg förses med skyddsnät/skyddstak. Inga ytterligare åtgärder för suicidprevention har identifierats i detta skede. Projektet SPIS²⁶ har mer underlag i frågan.

5.10 Osäkerheter och känslighetsanalys

Resultaten i riskbedömningar bör alltid betraktas med vetskap om de osäkerheter som finns i de många antaganden och ingångsvärden som använts vid analysen. I denna riskbedömning bedöms de antaganden och ingångsvärden som är särskilt förknippade med osäkerheter vara:

- Flödet av farligt gods på Sicklavägen
- Det framtida trafikflödet på Tvärbanan och Saltsjöbanan
- Uppskattningar av antal omkomna vid de olika scenarierna

Det faktum att många av ovanstående risker beskrivs med kvalitativa resonemang medför naturligt att detaljeringsnivån blir av ett övergripande slag. För de delar där kvantitativa värden använts för uppskattningar har det krävts att en rad olika parametrar antas. För att säkerställa att riskerna inte underskattats har de gjorda antagandena varit konservativa. Baserat på detta kan det antas att den verkliga risknivån inte överstiger den beräknade. Ytterligare resonemang om detta för riskuppskattningen vid plankorsningen fördes ovan i avsnitt 5.1.3 och i Bilaga A.

6 Riskvärdering

6.1 Jämförelse med riskkriterier

Resonemang om riskvärderingskriterier är endast tillämpbara för risker som har kvantifierats. I denna riskbedömning handlar det om riskerna förknippade med plankorsningen Sicklavägen. Övriga risker har hanterats kvalitativt och kan därför inte relateras till konkreta riskvärderingskriterier. De riskkriterier som används för riskvärdering vid plankorsningen är enligt ovan hämtade från Räddningsverkets *Värdering av risk*¹⁰. Resultaten visar att individrisken är acceptabelt låg på avstånd som överstiger omkring 30 meter från den plats där tranporterna med farligt gods korsar spårvägen. Inom omkring 30 meter visar resultaten att individrisken hamnar i de lägre delarna av ALARP-området, vilket innebär att alla rimliga åtgärder ska vidtas.

6.2 Behov av riskreducerande åtgärder

Som utgångspunkt för identifiering av lämpliga riskreducerande åtgärder används bland annat rapporterna *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner*²⁷ och *Transporter av farligt gods – Handbok för kommunernas planering*²⁸.

En viktig utgångspunkt är de riskreducerande åtgärder som vidtas inom ramen för de intilliggande detaljplanerna. Dessa är för de tre detaljplanerna kvarteren *Forsen*, *Lugnet etapp III* och *Kontor Uddvägen* följande:

Kv Forsen²⁹:

- *Byggnaderna kommer att ha entréer från lokalgatan mot Hammarby Fabriksväg men entréerna kommer att vara genomgående så att utrymning även kommer kunna ske mot gårdssidan.*
- *En mur kommer att löpa längs med Hammarby Fabriksväg samt delar av Båtbyggargatan. Muren kommer fungera både som ett extra avåkningsskydd samt kommer förhindra att utläckta ämnen rinner mot planerade fasader där så är möjligt.*
- *Byggnaderna kommer att utföras med obrännbart material i samtliga fasader.*
- *Inga enkelsidiga lägenheter kommer att byggas mot Hammarby Fabriksväg eller Båtbyggargatan.*

Lugnet etapp III¹⁴:

Riskreducerande åtgärder som förslås med anledning av den sammanvägda risknivån är:

- *Tillgång till väg ut från bostäderna ska finnas som vetter bort från Sicklavägen och Värmdövägen.*
- *Området mellan bebyggelse och Sicklavägen eller Värmdövägen ska inte uppmuntra till stadigvarande vistelse.*
- *Brandspridning från en pölbrand på Sicklavägen bör begränsas. Detta kan göras med hjälp av följande:*
 - *Införa icke brännbar fasad som förhindrar omfattande brandspridning på fasaden. Mindre brännbara partier är tillåtna.*
 - *Införa avkörningsskydd och lutning på Sicklavägen som sluttar bort från planerad bebyggelse. Avkörningsskyddet förhindrar att fordon kan ta sig i riktning mot bebyggelsen medan lutningen leder bort ett eventuellt spill vilket gör att möjlig strålningspåverkan på bebyggelsen minskas. Avkörningsskyddet kan vara i form av ett räcke eller mur*

Kontor Uddvägen³⁰:

Ett mindre avstånd än 25 meter (bebyggelsen placeras på 20 meter, författarens anmärkning) anses vara möjligt om följande skyddsåtgärder vidtas:

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

De åtgärder som vidtagits (och kommer att vidtas) för de olika byggnaderna kring korsningen Sicklavägen och Båtbyggargatan/Uddvägen syftar till att ge ett visst skydd i händelse av en olycka med farligt gods på Sicklavägen. Åtgärderna knyts främst till ett scenario med värmepåverkan mot bebyggelsen t.ex. som följd av olika brandförlopp.

Resultaten av denna riskbedömning avseende risktillskottet från plankorsningen med spårtrafik, visar enligt tidigare att alla rimliga åtgärder ska vidtas inom omkring 30 meter från den plats där transporter med farligt gods korsar spårvägen. På större avstånd är risken på en acceptabelt låg nivå. Den enda byggnad som delvis hamnar inom det området är en av byggnaderna inom detaljplanen för Kontor Uddvägen. Med hänsyn till att den beräknade risknivån hamnar i de lägre delarna av ALARP-området, bedöms de åtgärder som redan föreslagits inom ramen för detaljplanen Kontor Uddvägen medföra att tillräcklig hänsyn tas till människors hälsa och säkerhet.

En sammanställning över de riskreducerande åtgärder som identifierats för samtliga risker redovisas i Tabell 3. Indelningen följer samma struktur som i kapitlet *Riskanalys* ovan.

Tabell 3. Sammanställning av risker och identifierade riskreducerande åtgärder.

Risk	Identifierade riskreducerande åtgärder	Åtgärd regleras i
A Kollision mellan spårvagn och vägfordon i plankorsning	Trafiksäkerhetsåtgärder (ex. signalreglering, utformning av körfält, hänsyn till sikt, beaktande av pölutbredning vid placering dagvattenbrunnar mot Båtbyggargatan). Hinderdetektering kan övervägas i korsningen om det är praktiskt genomförbart för att ytterligare minska risken för kollisioner.	Trafikförvaltningens projektering
B Kollision mellan spårvagn och gångtrafikant/cyklist	Trafiksäkerhetsåtgärder enligt Trafikförvaltningens ambitioner för spårvägsanläggningar.	Trafikförvaltningens projektering
C Kollision mellan två spårvagnar	Tvärbanans ATC-system, Trafiksäkerhetsåtgärder enligt Trafikförvaltningens ambitioner för spårvägsanläggningar.	Trafikförvaltningens projektering
D Ursparning av spårvagn	Lämplig dimensionering av plattformar, stoppbockar och mur vid Sickla station.	Trafikförvaltningens projektering
E Brand i spårvagn	Åtgärder i tråget: fri gångbredd på 1,2 meter, gångvänlig yta.	Trafikförvaltningens projektering
F Vägfordon hamnar på spårrområde	Mur längs Värmdövägen (och tillhörande räcke med avseende på personsäkerhet)	<u>Detaljplan</u>
G Kontaktledningar/strömförande ledningar	Lämpliga elsäkerhetsavstånd, skydds zoner och övriga eltekniska skyddsåtgärder behöver beaktas i kommande detaljprojektering av anläggningen.	Trafikförvaltningens projektering
H Förändrade insatsmöjligheter/angreppsväg Quality hotell Nacka.	Ingen åtgärd.	Regleras inte
I Spårplanläggningen innebär en riskplats för suicid	Bron över Sickla industriväg förses med skyddsnet, Värmdövägens mur förses med stängsel för personskydd.	Trafikförvaltningens projektering

7 Slutsats

Resultaten från den kvantitativa och kvalitativa riskbedömningen visar att ett antal av de identifierade riskerna kräver att riskreducerande åtgärder vidtas. De flesta av de identifierade åtgärderna är dock trafiksäkerhetsåtgärder som vidtas inom ramen för detaljprojekteringen av spårvägsanläggningen. Den åtgärd som identifierats som kan införas som reglering i detaljplanen är:

- Mur längs spårvägens tråg utmed Värmdövägen. Muren kan regleras som *avåkningskydd*.

Med införande av dessa åtgärder bedöms den föreslagna detaljplanen medföra tillräcklig hänsyn till människors hälsa och säkerhet inom och omkring planområdet. Det förutsätter dock att övriga identifierade riskreducerande åtgärder hanteras inom ramen för anläggningens detaljprojektering.

Referenslista

- ¹ Nacka kommun (2013). *Samrådshandling. Tvärbanan till Nacka. Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka, för fastigheten Sicklaön 40:12 m.fl. på Västra Sicklaön, Nacka kommun. Planbeskrivning upprättad september 2013. Dnr KFKS 2012/660-214. Projekt 9227.*
- ² Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). *Samrådsyttrande – Förslag till detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl., Nacka kommun. Beteckning: 4021-33492-2013. 2013-11-25.*
- ³ Södertörns brandförsvärsförbund (2013). *Yttrande – Angående detaljplan Sicklaön 40:12 mfl Nacka kommun (Tvärbanan). Diariern: KFKS 2012/660-214. 2013-11-08.*
- ⁴ Plan- och bygglagen, SFS 2010:900.
- ⁵ Länsstyrelsen i Stockholms län (2000). *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill väg och järnväg för transport av farligt gods samt intill bensinstationer. Rapport 2000:01, Länsstyrelsen i Stockholms län.*
- ⁶ Länsstyrelserna i Skåne län, Stockholms län & Västra Götalands län, (2006). *Riskhantering i detaljplaneprocessen – Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Faktablad 2006:000.*
- ⁷ Miljöbalk, SFS 1998:808.
- ⁸ Trafikverket (2013) *NVDB på webb 2012*. [Elektronisk] Tillgänglig: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket#>. (2013-08-22).
- ⁹ SIS (2010). *Svensk Standard SS-ISO 31000:2009. Riskhantering – Principer och riktlinjer*. Utgåva 1, ICS: 03.100.01;04.050. Stockholm: Swedish Standards Institute (SIS).
- ¹⁰ Räddningsverket (1997). *Värdering av risk*. FoU RAPPORT. ISBN 91-88890-82-1. Karlstad: Statens räddningsverk.
- ¹¹ Banverket (2009) *Spårväg – Guide för etablering*. Internationella erfarenheter för nordiska förhållanden. Den goda staden. 2009:7. Borlänge: Banverket.
- ¹² SLL (2013) *PM Kapacitetshöjande åtgärder på Saltsjöbanan*. Projekt: Upprustning Saltsjöbanan, Program: Slussen. Stockholm: Trafiknämndens förvaltning.
- ¹³ Ramböll (2013) *Uddvägen trafikutredning*. PM Uddvägen, version 1. Uppdragsnummer 61141250524000. Stockholm: Ramböll.
- ¹⁴ Tyréns (2013) *Lugnet etapp III, Hammarby Sjöstad Stockholm. Riskhänsyn i detaljplan, Planhandling*. Internt uppdragsnummer 249096. 2013-06-25.
- ¹⁵ Paulin, Olof (Epost: 2013-11-08) Enheten för samhällsskydd och beredskap, Länsstyrelsen i Stockholms län.
- ¹⁶ Länsstyrelsen i Skåne län (2007). *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods (RIKTSAM)*. Rapport ”Skåne i utveckling”, 2007:6.
- ¹⁷ Stadsbyggnadskontoret Göteborg (1997) *Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för sektorn TRANSPORTER AV FARLIGT GODS*. Göteborg: Stadsbyggnadskontoret.
- ¹⁸ FOA (1997) *Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor – Metoder för bedömning av risker*. Tumba: Forsvarets forskningsanstalt, avdelningen för vapen och skydd.
- ¹⁹ Brandskyddslaget (2013) *Detaljerad riskanalys Sicklaön 346:1 – avseende transporter med farligt gods på Sicklavägen*. 2013-04-08. Stockholm: Brandskyddslaget.
- ²⁰ TRAFKA (2013) *Bantrafikskador 2012. Statistik 2013:15*. Stockholm: Trafikanalys.
- ²¹ Banverket (2005). *Plankorsningsolyckor, Plankorsnings-OLA. Objektiva fakta*. 2005-10-26. Borlänge: Banverket.

²² Försvar & Säkerhet (2002) *Kompletterande riskbedömning för kv Forsen m.m. i Hammarby Sjöstad.* (Inklusive Bilagor). April 2002. Stockholm: Tyréns Byggkonsult AB.

²³ Trafikverket (2012). *VGU: Krav för vägar och gators utformning.* TRV publikation 2012:179. Trafikverket: Sektion landsbygd-vägrum, skyddsanordningar.

²⁴ SL (2008) *Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan.* Tvärbanan Norr delen Alvik-Solna station. 2008-01-18.

²⁵ Lindström, Henrik (Avstämningmöte 2014-01-10) Insatsledare/kommunrepresentant Nacka, Södertörns brandförsvärsförbund. Minnesanteckningar: Avstämningmöte angående olycksrisker i Detaljplan för Tvärbanans förlängning till Nacka. Plats: Länsstyrelsen i Stockholms län, 2014-01-10.

²⁶ Karolinska institutet (Elektronisk, hämtad 2014-01-22)
<http://ki.se/ki/jsp/polopoly.jsp?d=40043&a=119107&l=sv>

²⁷ Boverket & Räddningsverket (2006). *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner – Vägledningsrapport.* Karlstad: Räddningsverket.

²⁸ SKL (2012). *Transporter av farligt gods – Handbok för kommunernas planering.* Stockholm: Sveriges kommuner och landsting, Avdelningen för tillväxt och samhällsbyggnad.

²⁹ Stockholms stad (2002). *Detaljplan för Kv Forsen mm (Sickla Park) inom Stadsdelen Södra Hammarbyhamnen i Stockholm (Del av Hammarby Sjöstad).* Planbeskrivning. Dnr 1999-08783-54. 2002-08-09.

³⁰ Nacka kommun (2013) *Kontor Uddvägen.* Planbeskrivning Samrådshandling, upprättad november 2013. Dnr KFKS 2012/148-214. Projekt:9218.

Bilaga A – Känslighetsanalys Plankorsningen

I denna bilaga redovisas resonemang om hur olika variabler och valda beräkningsmetoder kan påverka resultatet.

Alternativa metoder för frekvensuppskattningar

Alternativmetod 1 baseras på Banverkets *Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen*¹. Indata och beräkningssteg visas i Tabell 4. Frekvens i aktuell korsning beräknas genom att multiplicera antal tågpassager med respektive intensitet. Frekvens för farligt godsolycka beräknas genom att multiplicera frekvensen i korsningen med andelen fordon farligt gods.

Tabell 4. Indata och beräkningar för Alternativmetod 1.

	Värde	Enhet	Källa
Antal tågpassager	83 950	per år	Se rapportavsnitt ovan
Intensitet (ljud och ljus)	1,50E-07	olycka per tågpassage	Modell för skattning...
Intensitet (bommar)	5,00E-08	olycka per tågpassage	Modell för skattning...
Intensitet (inget)	2,00E-08	olycka per tågpassage	Modell för skattning...
Frekvens aktuell korsning (ljud och ljus)	1,26E-02	per år	-
Frekvens aktuell korsning (bommar)	4,20E-03	per år	-
Frekvens aktuell korsning (inget)	1,68E-03	per år	-
Andel farligt gods (FG) av trafiken	4,32E-05	-	Se rapportavsnitt ovan
Frekvens farligt godsolycka (ljud och ljus)	5,44E-07	per år	
Frekvens farligt godsolycka (bommar)	1,81E-07	per år	
Frekvens farligt godsolycka (inget)	7,25E-08	per år	

Antaget att den aktuella korsningen har ljud- och ljussignaler blir den uppskattade frekvensen 5,44E-07. Metoden bedöms endast ha en begränsad tillämpbarhet för spårvägsanläggningar då den är utvecklad för järnvägsanläggningar och de typer av plankorsningar som förekommer i den miljön.

Alternativmetod 2 är mycket överslagsmässig och baseras på den beräkningsgång som användes i Risk- och säkerhetsvärdering för dubbelspårsutbyggnaden på Lidingöbanan².

Indata och beräkningssteg visas i Tabell 5. Frekvens i aktuell korsning beräknas genom att multiplicera generell frekvens för plankorsningsolyckor med Tvärbanans andel av det svenska spårvägsnätet och andelen farligt gods utav trafikflödet på Sicklavägen.

Tabell 5. Indata och beräkningar för Alternativmetod 2.

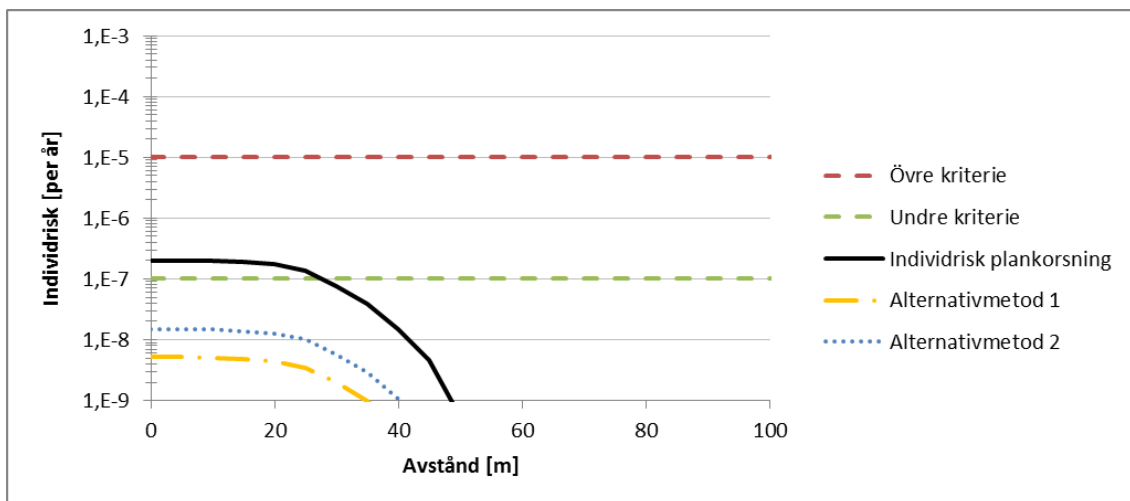
	Värde	Enhet	Källa
Förekomst av plankorsningsolyckor i Sverige	0,7	per år	TRAFIKA Bantrafikskador 2012
Tvärbanans andel av det svenska spårvägsnätet	17/328	-	Spårväg - Guide för etablering
Andel farligt gods av trafiken	4,32E-05	-	Se rapportavsnitt ovan
Frekvens farligt godsolycka	1,57E-06	per år	-

Den uppskattade frekvensen blir $1,57E-06$ per år. Metoden bedöms använda onödigt generell statistik och grova antaganden för att väljas för tillämpning i det aktuella fallet.

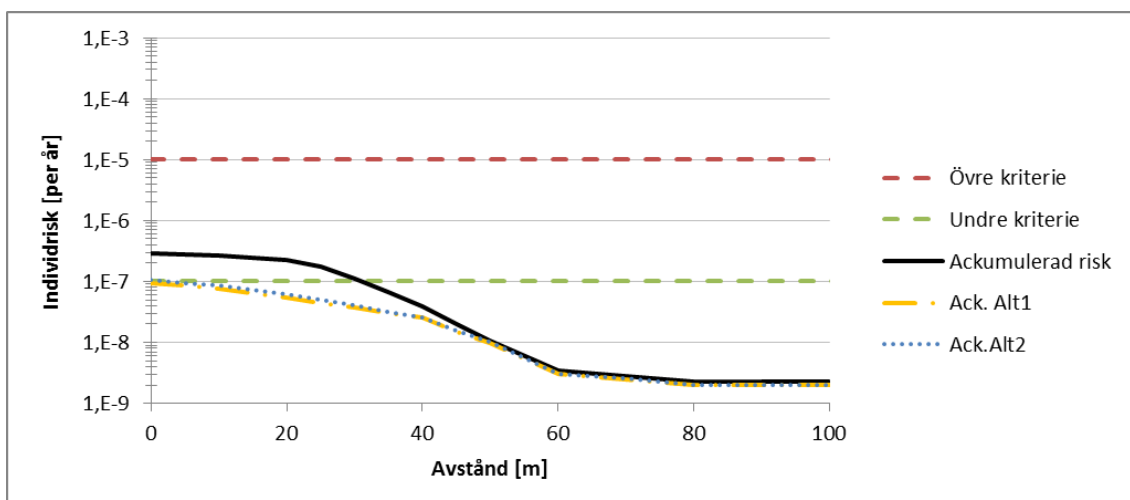
Individriskkurvor utifrån alternativa metoder för frekvensberäkningar

Figur 20 visar en jämförelse mellan individrisknivåer från endast plankorsningens riskbidrag för de olika metoderna för frekvensberäkningar.

Figur 21 visar en jämförelse mellan individrisknivåer (sammanvägd påverkan från både plankorsningen och Sicklavägens transporter) resulterande från den valda metoden ("Ackumulerad risk"), samt de två alternativa metoderna för frekvensberäkningar. Resultatet visar att den valda metoden genererar högre risknivåer. Alla metoderna överstiger det undre acceptanskriteriet, samtidigt som ingen av dem överstiger det övre. Sammantaget bedöms det utifrån detta som konservativt att använda den valda metoden, och som rimligt att konstatera att riskpåverkan på de platser där den är som störst kan komma upp i de lägre delarna av ALARP-området.



Figur 20. Individrisknivåer endast inkluderande riskpåverkan från plankorsningsolyckor, för de olika metoderna för frekvensberäkningar. "Individrisk plankorsning" representerar den valda metoden för frekvensberäkning.



Figur 21. Individrisknivåer som visar ackumulerad risk: sammanvägd riskpåverkan från Sicklavägens transporter med farligt gods och bidraget från plankorsningen. "Ackumulerad risk" visar resultatet av den valda beräkningsmetoden, medan "Ack. Alt1" och "Ack. Alt 2" visar resultatet från respektive alternativ metod.

Referenslista - Bilaga A

¹ Banverket (2001) *Modell för skattning av sannolikheten för järnvägsolyckor som drabbar omgivningen*, Rapport 2001:5, 2001-10-22. Borlänge: Banverket, Miljösektionen.

² Ramböll (2012) *SL Lidingöbanan, partiell dubbelspårsutbyggnad från Torsvik till Gåshaga brygga. Risk- och säkerhetsvärdering*. 2012-06-20. Stockholm: Ramböll.

Bilaga B – Riskberäkningar

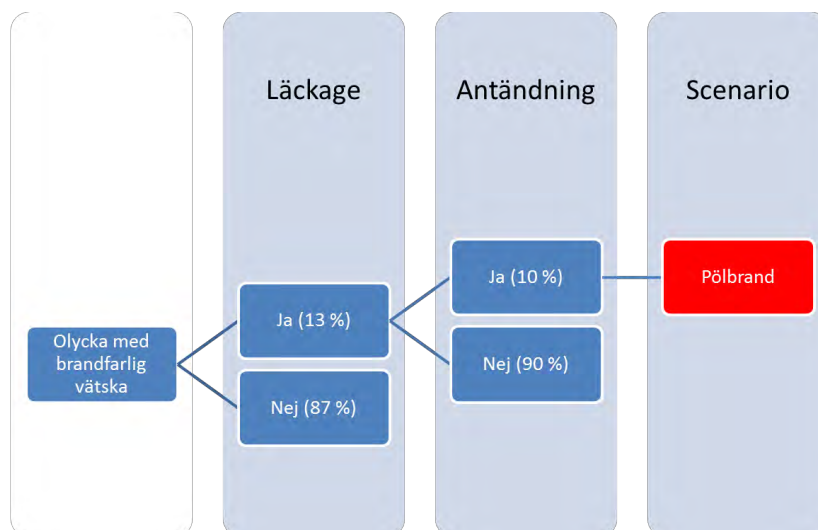
Frekvensberäkningar

Med hjälp av beräkningsmetoden som beskrivits ovan i rapporten kan en förväntad frekvens för olycka med en passerande tankbil med farligt uppskattas. De identifierade olycksscenerierna kan vid normal trafik involvera brandfarliga vätskor eller gaser.

Sannolikheten för att ett utsläpp uppkommer brukar i dessa sammanhang ofta hämtas från Räddningsverkets *Farligt gods – Riskbedömning vid transport*¹, där sannolikheten bland annat beror på vilken vägtyp och hastighetsbegränsning som råder.

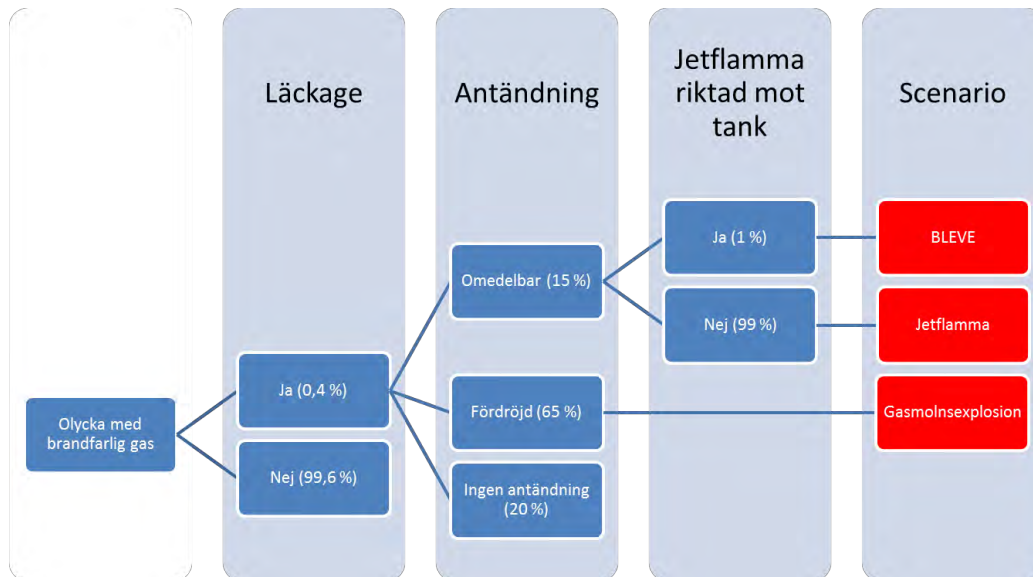
En kollision mellan en spårvagn och en lastbil som transporterar farligt gods medför troligen ett utsläpp av godset om hastigheten hos båda fordonen är hög och krockvåldet blir kraftigt. De spårvagnar som passerar korsningen kommer att hålla en relativt låg hastighet, då avståndet mellan kurvan på Uddvägen och Sickla uddes hållplats inte är tillräckligt för att accelerera till hög hastighet. Med samma resonemang antas lastbilar som kommer från Trafikplats Sickla inte hinna accelerera till höga hastigheter innan korsningen. Baserat på detta bedöms den sannolikhet som föreslås för 70-vägar i *Farlig gods – Riskbedömning vid transport* (index för farligt godsolycka 0,13) vara tillämpbar i detta fall.

För olyckor med brandfarliga vätskor visar händelseträdet i Figur 22 hur händelseförloppet kan utvecklas. Sannolikheten för en antändning av den pöl som bildas vid ett läckage av brandfarlig vätska baseras på uppgifter från Storbritannien². Statistiken visar att 10 % (17 av 165 identifierade utsläpp) av ”flammable liquids” antändes vid järnvägstransporter. I denna riskuppskattning antas tillgängliga tändkällor vara ungefär jämförbara vid elektrifierad järnväg som vid spårväg.



Figur 22. Händelseträd för olyckor med brandfarlig vätska.

De händelseförlopp som kan uppkomma vid olyckor med brandfarlig gas har identifierats som: jetflamma, gasmolnexplosion och BLEVE. Ett möjligt förlopp illustreras av händelseträdet i Figur 23.



Figur 23. Händelseträd för olyckor med brandfarlig gas.

Sannolikheten för läckage från gastanken antas vara 1/30 av sannolikheten för läckage från en tank med vätska¹. Sannolikhetsfördelningen för de olika typerna av antändning antas är anpassade utifrån *Risk analysis of the transportation of dangerous goods by road and rail*³. Följande sannolikheter är resultatet av en sammanvägning av de två uppsättningar med sannolikheter som presenteras i rapporten för ”Litet utsläpp” respektive ”Stort utsläpp”:

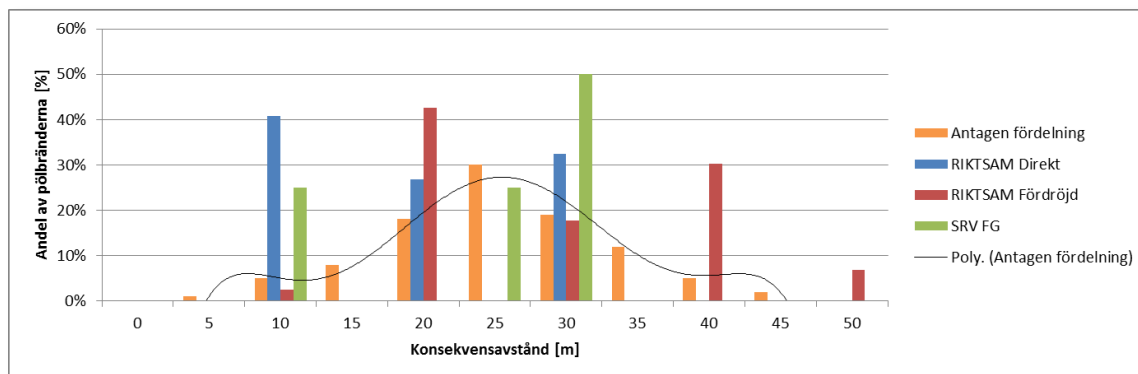
- Omedelbar antändning: 15 %
- Fördröjd antändning: 65 %
- Ingen antändning: 20 %

Vidare antas grovt att en av hundra (1 %) jetflammar är så riktad att den genom kraftig uppvärmning orsakar en BLEVE i en närliggande tank (eller om jetflamman reflekteras, en BLEVE som involverar den aktuella tanken själv).

Konsekvensberäkningar

Brandfarliga vätskor (ADR-S klass 3)

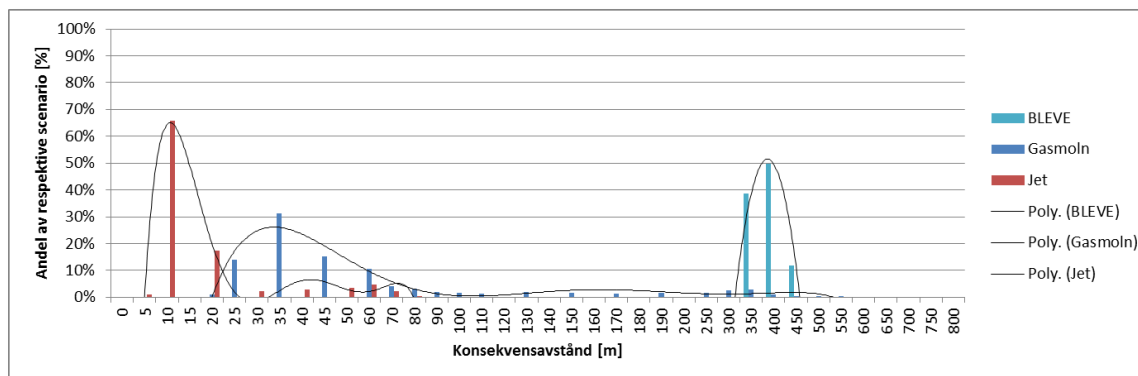
En sådan pölbrand som det identifierade olycksscenarioet utgör kommer att påverka omgivningen främst genom värmestrålning. Ett vanligt förekommande antagande⁴ är att människor omkommer inom det område där värmestrålningen överstiger 15 kW/m². Storleken på detta område definierar det så kallade konsekvensavståndet. Konsekvensavståndet beror bland annat på hur stor pöl som bildas och därigenom hur stora flammor som uppstår. I konsekvensberäkningarna har därför antagits en fördelning av hur långa konsekvensavstånd som uppstår vid en pölbrand, utifrån en jämförande studie av andra tillämpade strålningsberäkningar^{5,1}. Resultatet presenteras i Figur 24.



Figur 24. Olika använda fördelningar för konsekvensavståndet vid pölbränder. Den fördelning som används i denna riskbedömning kallas i figuren för "Antagen fördelning" (orange färg). Kurvan "Poly. (Antagen fördelning)" visar en trendlinje för tydlighet i figuren.

Brandfarlig gas (ADR-S klass 2.1)

Konsekvenserna av de identifierade typerna av olycksförlopp har tidigare beräknats bland annat i samband med att Länsstyrelsen i Skåne län upprättade sina Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplanering⁵. Motsvarande beräkningar är inte genomförda av Länsstyrelsen i Stockholms län, men resultaten med avseende på värmestrålning och direkta konsekvenser bedöms vara tillämpliga i hela landet. Figur 25 visar hur fördelningar för konsekvensavstånd anpassade utifrån denna tillämpas i denna riskbedömning.



Figur 25. Använda fördelningar av konsekvensavstånd för BLEVE, gasmolnexplosion samt jetflammar, anpassat från RIKTSAM.

Samhällsrisksberäkningar

För samhällsrisksberäkningar tillämpas en persontäthet i ett område som täcker en kvadratkilometer med plankorsningen i centrum. Tyréns⁶ gör en grov uppskattning på 15 000 personer i området, varför samma siffra används i dessa uppskattningar. Siffran bedöms vara konservativ, och används för att beräkna antalet omkomna vid olika olycksscenarioer beroende på hur stor yta som respektive konsekvensområde beräknas täcka. För en uppskattning av antal omkomna vid de olika pölbränder som kan uppkomma används dock en mer direkt metod. Antalet omkomna uppskattas helt grovt enligt följande för de olika avstånd som pölbränderna kan påverka: vid pölbränder vars konsekvensavstånd når 20 meter antas en person omkomma. Vid pölbränder som påverkar mellan 20 och 40 meter bort antas tre personer omkomma och vid pölbränder som påverkar på mer än 40 meter antas tio personer omkomma. Det är viktigt att poängtera att detta är kvalitativa uppskattningar som är förknippade med stora osäkerheter.

Referenslista Bilaga B

-
- ¹ Räddningsverket (1996). *Farligt gods – riskbedömning vid transport*. Karlstad, Statens räddningsverk.
- ² HMSO (1991). *Major hazard aspects of the transport of dangerous substances*. Appendix 9. London: Advisory Committee on Dangerous Substances Health & Safety Commission.
- ³ Purdy, G. (1993) *Risk analysis of the transportation of dangerous goods by road and rail*. Journal of Hazardous Materials, 33, 229-259. Elsevier Science Publishers B.V., Amsterdam.
- ⁴ Mistander (2009). *Användning av gränsvärden vid riskhänsyn i samhällsplaneringen - En genomgång på uppdrag av avdelningen för Samhällsskydd och beredskap på Länsstyrelsen i Stockholms län*. Stockholm: Länsstyrelsen.
- ⁵ Länsstyrelsen i Skåne län (2007). *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods (RIKTSAM)*. Rapport ”Skåne i utveckling”, 2007:6.
- ⁶ Tyréns (2013) *Lugnet etapp III, Hammarby Sjöstad Stockholm. Riskhänsyn i detaljplan, Planhandling*. Internt uppdragsnummer 249096. 2013-06-25.

Bilaga C – Utrymning av spårvagn i tråg

Bakgrund

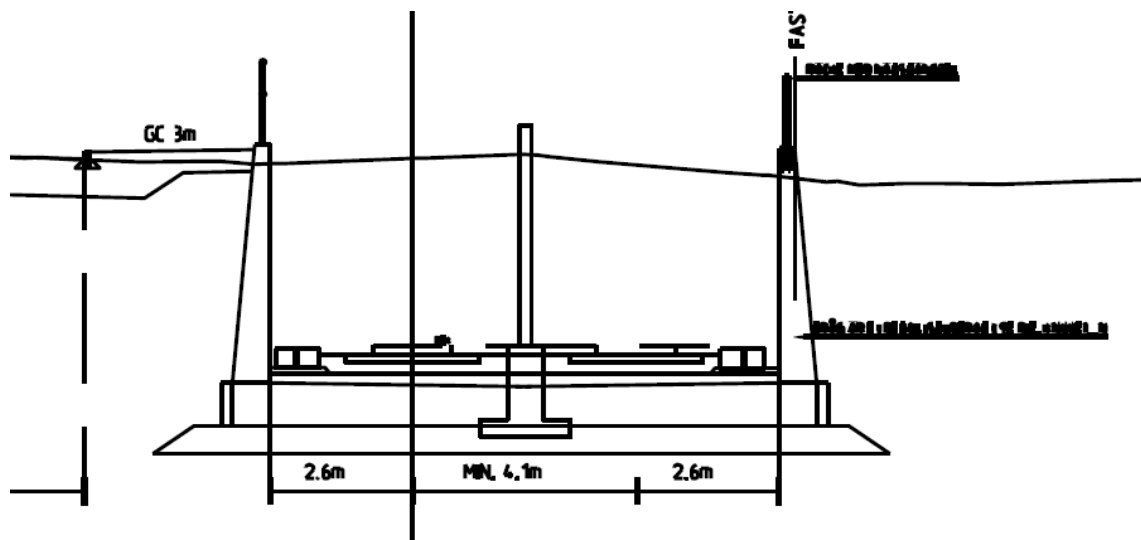
Vanligtvis när utrymning från tåg/spårvagnar beräknas gäller det vid stopp i tunnlar där röken utgör en stor fara för passagerarnas liv och hälsa. I ett tråg likt det aktuella saknas det tak vilket innebär att brandgasventilationen är ideal och brandgaserna utgör inte någon betydande fara för de utrymmade passagerarna. Förutom att avsaknaden av tak ger god brandgasventilation innebär den också att sikten blir bättre och orienteringsförmågan ökar vilket i sin tur leder till att gånghastigheterna således kan bli högre.

I det fall en spårvagn skulle tvingas stanna i tråget måste det finnas möjlighet för ombordvarande passagera att på ett säkert sätt lämna tåget. Några formella krav på utformningen av utrymningsvägar från tråget finns dock inte utan kommer att resoneras fram utifrån stöd i regelverk gällande tunnlar, utrymnings säkerhet generellt sett samt erfarenheter från utformning av områden där ett stort antal personer passerar.

Objektsbeskrivning

Tråget

Den aktuella delen av Tvärbanan är en sträcka som går längs med Värmdövägen och är placerat i ett tråg, vilket begränsar möjligheten till utrymning från spårvagnarna då bredden på gångstråken begränsas av väggarna i tråget. Sträckan är i storleksordningen 150 meter lång och tråget är som minst 9,3 meter brett mellan väggarna. Från spårmittpunkt till trågvägg är avståndet 2,6 m. Mellan spårerna är avståndet som minst 4,1 m.



Figur 26. Sektion "13 + 780" av den del av Tvärbanan som går i tråg.

Tågen

Tvärbanan trafikeras av två olika tågtyper, nämligen A35 och A32 där A35 infördes i samband med öppningen av Solnagrenen. De båda tågen har relativt liknande specifikationer och har ett liknande antal sittplatser 72 respektive 78. Däremot skiljer sig antalet ståplatser åt, där det i A35 finns 203 ståplatser mot bara 133 i A32, se Tabell 6. ¹ A35 har således kapacitet att ta det största totala antalet passagerare, vilket innebär att det kommer att vara det dimensionerande scenariot

vid beräkning av utrymningsmöjligheterna i tåget. Eftersom två tågsätt kan kopplas samman vid högtrafik så kommer detta att vara det dimensionerande scenariot då personantalet blir som störst och längden med begränsad utrymningsbredd kommer vara störst. Detta innebär att utrymningsförutsättningarna ska dimensioneras för att 550 personer ska kunna utrymma.

Tabell 6. Tekniska specifikationer för de tåg som trafikerar Tvärbanan.¹

Tåg	Längd (m)	Korgbredd (m)	Sittplatser	Ståplatser	Totalt
A35	30,8	2,65	72	203	275
A32	29,7	2,65	78	133	211

Utformning av utrymningsvägar

Tunnelbanesystem och andra spårvägstunnlar berörs inte av regelverket för gångbanor i järnvägstunnlar. Säkerheten i spårtunnlar regleras istället av Plan- och Bygglagen. En spårvägstunnel ska således vara projekterad på ett sådant sätt att personer som befinner sig i tunneln kan självutrymma, eller räddas på annat sätt, vid tillfälle av brand. I praktiken används dock vanligen regelverk och handböcker för järnvägstunnlar vilket även valts som utgångspunkt för denna analys.

Tunnel 11 och TSD 2008-163

Säkerheten i svenska järnvägstunnlar i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg regleras av bilagan till ”KOMMISSIONENS BESLUT av den 20 december 2007 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”Säkerhet i järnvägstunnlar” i det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg och höghastighetståg (2008/163/EG).

Specifikationen är implementerat i svenskt regelverk genom Trafikverkets TRVK 11² där vissa ytterligare krav ställs. TSD ställer krav på att gångbanor i tunnlar som är längre än 500 meter ska vara minst 0,75 m breda och ska vara placerade så att de inte ligger under rälsens underkant. Förekomsten av lokala hinder får inte minska minimibredden till mindre än 0,7 m och hindret får då inte vara längre än 2 m. Utrymningsvägarna ska förses med ledstänger omkring 1 meter ovanför gångbanorna ska vara placerade utanför gångbanans minimibredd. Slutligen krävs att gångbanor ska anläggas på ena sidan av spåret i enkelspåriga tunnlar och på båda sidor tunneln i dubbelspåriga tunnlar.

I TRVK 11 finns kompletterande krav som gör gällande att bredden ska vara minst 0,9 meter i tunnlar som är 100-500 meter och minst 1,2 meter i tunnlar som är längre än 500 meter. För att tunnlar som är längre än 100 m gäller det att ytorna i gångbanor ska vara gångvänliga. För tunnlar under 100 meter ställs inga krav.

Övriga internationella riktlinjer

I ett examensarbete från Lunds Tekniska Högskola³ gällande utrymning ur järnvägstunnlar gjordes en sammanställning av internationella riktlinjer för utrymningsvägar från järnvägstunnlar. Där presenterades riktlinjer från branschorganisationen UIC och från en arbetsgrupp inom FN (UNECE) som båda tagit fram riktlinjer för säkerhet i järnvägstunnlar. I såväl riktlinjerna från UIC⁴ som från UNECE⁵ bedömdes minimibredden för en gångbana i järnvägstunnlar vara 0,7 m och den optimala bredden 1,2 m.

Boverkets Byggregler (BBR)

De krav på utrymningsvägar som ställs av BBR på utrymningsvägar i byggnader har begränsad applicerbarhet för utrymningsituationer i spårmiljö, men redovisas här för att ge en komplett bild av dimensioneringen av utrymningsvägar. Enligt BBR gäller att utrymningsvägar bör ha en fri bredd på minst 0,90 m och att räcken och liknande får inkräkta med högst 0,10 m per sida i utrymningsvägen.⁶ Vidare gäller det enligt BBRAD också att utrymningsvägar som betjänar fler än 150 personer bör ha en fri bredd på minst 1,20 m.⁷

Tillgänglig bredd i tråg

Vagnarna som trafikerar Tvärbanan har en korgbredd som är 2,65 m och då avståndet mellan spårmittpunkt och trågvägg är 2,60 m innebär detta att det finns en tillgänglig bredd mellan tåg och yttre trågvägg som är 1,275 m. Avståndet mellan de två spåren (spårmittpunkt till spårmittpunkt) är 4,10 meter vilket innebär att den fria bredden blir 1,45 m om två spårvagnar stannar precis vid varandra, och betydligt större (6,7 m) om ingen spårvagn står på det andra spåret. Det finns dock ingenting i regelverken som absolut förhindrar att gångbanorna görs smalare och därför kommer även gångbanor med en bredd på 0,9 m och 0,75 m utvärderas i utrymningsberäkningarna.

Utrymningsberäkningar

Eftersom kritiska förhållanden ej förväntas uppstå i tråget så definieras acceptanskriteriet istället av en kötid som är längre än 8 minuter vilket bland annat är en rekommendation i BBRAD⁷. Den maximala kötiden är baserad på generella studier av utrymning av stora folkmassor och är satt utifrån att ett mål om att inte skapa farliga trängselsituationer vid utrymning och bedöms således vara applicerbart även i det aktuella fallet.

I vanliga fall brukar även detektions- och reaktionstid beaktas i utrymningsberäkningar, men då kritiska förhållanden ej förväntas uppstå utan det enbart handlar om att inte skapa en farlig kösituation beaktas dessa ej i denna analys. Därmed finns det tre olika parametrar som kommer att bestämma utrymningstiden från tråget och det är flödes hastigheten genom tågdörrarna, gånghastighet vid sidan av spårvagnen samt flödet förbi den främre delen av spårvagnen ut från tråget.

Utrymning ut genom tågdörrar

Varje tågsätt är försett med tre dörrpar på var sida och då höjden från golvet i tågen till marken är relativt låg kommer utrymning ut ur tågen att gå relativt snabbt. I praktiska försök som genomförts med andra lokaltåg visade det sig att flödet genom dörrar var i storleksordningen 0,441-0,761 personer/sekund⁸. Detta innebär att det totala personflödet ut genom dörrar på ena sidan av tåget tågsätt skulle vara i storleksordningen 2,6- 4,6 personer per sekund om dörrarna utnyttjas optimalt. Utifrån detta kan den totala evakueringstiden från tåget beräknas till att ligga någonstans i spannet 2-3,5 minuter om utrymning enbart kan ske på en sida och 1-2 minuter om utrymning kan ske på båda sidor. För att ge konservativa resultat och ta hänsyn till ett utnyttjande av dörrarna som inte är optimalt väljs det lägre värdet för flödet.

Gångtid längs med tåget

Generellt sett brukar gånghastigheten vid hög persontäthet sättas till 0,6 m/s för horisontella förbindelser.⁷ Detta gäller dock i utrymningsvägar där det även ställs krav på belysning och utformning av golvet. I en situation med begränsad belysning och ojämnt underlag kan hastigheten bli betydligt lägre. Vid försök i Lund visade det sig dock att gånghastigheten snarare blev något högre när underlaget bestod av makadam.⁹ Försöken genomfördes dock med studenter i försöksgruppen vilket innebar att försökspersonerna kan ha haft en bättre allmänkondition och balans än en normal population där personer som har olika former av rörelsehinder kan tänkas få problem vid en utrymning.

För gångbanor med en fri bredd om 0,9 meter eller mindre bedöms utrymmande personer enbart ha möjlighet att förflytta sig 1 person i bredd, utifrån försök som har genomförts i Lund.³ Vidare kommer gånghastigheten att vara helt beroende av den långsammaste personens gånghastighet då det är svårt att passera personer till följd av den begränsade bredden vilket innebär att den genomsnittliga gånghastigheten reduceras och antas enbart motsvara halva den generella gångtiden (0,3 m/s). Om bredden på gångbanorna blir 1,2 meter skapas däremot förutsättning för att två personer kan gå i bredd och därmed kan personer passera långsamtgående personer vilket innebär att det generella värdet bedöms vara applicerbart.

Under förutsättning att utrymning kan ske åt båda håll i tåget blir den längsta utrymningsvägen längs med ett dubbelt tågsätt 30 m, men om utrymning enbart kan ske antingen framåt eller bakåt på grund av hinder blir den maximala längden 60 meter.

Flöde förbi den främre delen av tåget

Flödet förbi den främre delen av vagnen kan beräknas på samma sätt som för flödet genom en dörröppning med en fast bredd. Personflödet för en situation med hög persontäthet sätts normalt sett till 1,2 personer per sekund och breddmeter. Om den tillgängliga bredden förbi spårvagnen antas vara 1,2 meter blir personflödet 1,44 personer per sekund i vardera riktningen som används. Under förutsättning att alla personer utrymmer förbi samma punkt den maximala tiden det tar för alla personer att passera förbi främre delen av spårvagnen omkring 6,5 minuter. Om utrymning kan ske i två riktningar halveras denna tid under förutsättning att de båda passagera utgångarna används optimalt och om dessutom båda sidor nyttjas kan passagetiden reduceras ytterligare med en faktor 2.

Sammanställning av passagtider och total utrymningstid

I Tabell 7 har olika utrymningsscenarioer för olika gångbanebredder sammanställts och den totala utrymningstiden har approximerats med summan för de ingående delmomenten. Genom att bara summera de olika momenten får en konservativ uppskattning då alla moment pågår parallellt.

De scenarier som har beaktats är olika alternativ med gångbana på sidan av spårvagnen mot yttre trågväggen. Möjligheten att en riktning blockeras exempelvis till följd av urspärning eller höga strålningsnivåer från en brand i spårvagnen studeras också.

Tabell 7. Beräkning av total utrymningstid för olika scenarier.

Scenario	Utrymning ur tåg [sekunder]	Gångtid [sekunder]	Passagetid [sekunder]	Total tid [sekunder]
Bredd gångbana 1,2 meter. Utrymning en sida och passage fram+bak	210	50	200	460
Bredd gångbana 1,2 meter. Utrymning en sida bara fram	210	100	390	700
Bredd gångbana 0,9 meter. Utrymning en sida och passage fram+bak	210	100	255	565
Bredd gångbana 0,9 meter. Utrymning en sida bara fram	210	200	510*	920
Bredd gångbana 0,75 meter. Utrymning en sida och passage fram+bak	210	100	310	620
Bredd gångbana 0,75 meter. Utrymning en sida bara fram	210	200	620*	1030

* innebär att passagetiden överstiger 8 minuter (480 sekunder) eller att total tid överstiger

Resultat

Resultaten av beräkningarna visar att passagetiden blir acceptabelt kort med den föreslagna utformningen på 1,275 meter bred gångbana. För gångbanelängder 0,75 respektive 0,9 meter (då en av riktningarna blockerats) skulle dock kötiden bli oacceptabelt lång. Detta baseras på ovan nämnda förutsättning att passagetiden ej får överstiga 8 minuter (480 sekunder).

Referenslista - Bilaga C

- ¹ Wikipedia, Tvärbanan, <http://sv.wikipedia.org/wiki/Tv%C3%A4rbanan>, hämtad 2014-01-20.
- ² Trafikverket (2011), TRVK Tunnel 11, Trafikverkets tekniska krav tunnel, TRV publ. 2011:087, Borlänge.
- ³ Ahlfont, J. & Lundström, F.V., (2012), Tunnelutrymning – Effekten av gångbanans bredd på förflyttningshastighet vid utrymning i en spårtunnel, Report 5398, Avdelning för Brandteknik och riskhantering, Lunds Universitet, Lund
- ⁴ UIC – International Union of Railways (2002), UIC-Codex 779-9 R Safety in Railway Tunnels 1st Edition
- ⁵ UNECE - United Nations Economic Commission for Europe inland transport committee (2003), Recommendations of the multidisciplinary group of experts on safety in tunnels (Rail), Geneva.
- ⁶ Boverket (2013), BFS 2013:14 – BBR 20 – Boverkets byggregler, Karlskrona.
- ⁷ Boverket (2013), BFS 2013:13 BBRAD 3 – Boverkets allmänna råd om analytisk dimensionering av byggnaders brandskydd, Karlskrona.
- ⁸ Norén, A., & Winér, J. (2003), Modelling Crowd Evacuation from Road and Train Tunnels - Data and design for faster evacuations Report 5127, Avdelning för Brandteknik och riskhantering, Lunds Universitet, Lund
- ⁹ Fridolf K., Ronchi E., Nilsson D. & Frantzich H. (2012). Movement speed and exit choice in smoke-filled rail tunnels. Avdelning för Brandteknik och riskhantering, Lunds Universitet, Lund

Buller- och vibrationsutredning

Tvärbanans förlängning till Sickla



Illustration som visar stationsmiljön vid Sickla Station.

Beställare: AB Storstockholms Lokaltrafik
Att: Annika Küller

Vår uppdragsansvarige: Lars Ekström
08-522 97 905
070-693 22 92
lars.ekstrom@structor.se

Sammanfattning

Structor Akustik har av Storstockholms Lokaltrafik fått i uppdrag att bevaka buller och vibrationsfrågor i samband med projekteringen och planärendet för Tvärbanans förlängning till Sickla.

Sträckan är relativt kort, ca 750 m, dock finns ett antal kritiska punkter att bevaka. Breddningen av Uddvägen medför större påverkan på ljudnivån i området än själva Tvärbanan.

Den beräknade ljudnivån från Tvärbanan som redovisas här är något lägre än vad som angetts i andra utredningar. Detta kan bero att banvallen här antas vara gräsklädd där Tvärbanan går i gata, vilket medför att ljudnivån sjunker något.

Mellan Uddvägen och Värmdövägen finns studentbostäder med tillfälligt bygglov som gäller fram till 2015. Detta bygglov förutsätts inte förlängas.

- Luftburet buller är en mindre fråga.
- För att motverka kurvskrik bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning av båda spåren och kurvorna.
- Där spåret går i tråg utmed Värmdövägen krävs stomljudsminskande åtgärder, t ex i form av en "gummimatta" mellan ballast och tråg.
- Vibrationer kvarstår att utreda. Enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret genom Hammarby sjöstad, där markförhållandena är likartade.

Innehållsförteckning

1	BAKGRUND	4
2	BEDÖMNINGSGRUNDER	4
2.1	BULLER BOSTÄDER (SLS PROJEKTSPECIFIKA KRAV).....	4
2.2	STOMLJUD (SLS PROJEKTSPECIFIKA KRAV)	4
2.3	VIBRATIONER (SLS PROJEKTSPECIFIKA KRAV)	5
2.4	LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLMS LÄN, NYBYGGNAD AV BOSTÄDER.....	5
2.5	KONTOR	5
3	KÄNSLIGA PUNKTER	6
4	RESULTAT	6
5	KOMMENTARER	7
5.1	A. NYA BOSTÄDER LUGNET ETAPP 3, (BÅTBYGGGARGATAN)	7
5.2	B. BEFINTLIGA BOSTÄDER KV FORSEN 1 OCH 2 (BÅTBYGGGARGATAN 66-68).....	7
5.3	C. BEFINTLIGA KONTOR UTMED UDDVÄGEN (FANNYS VÄG 1).....	8
5.4	D. TRAFIKVERKETS DEPÅ VID UDDVÄGEN (UDDVÄGEN 2).....	8
5.5	E. BEFINTLIGA/ NYA KONTOR UTMED UDDVÄGEN (UDDVÄGEN 1)	9
5.6	F. BEFINTLIGA TILLFÄLLIGA STUDENTBOSTÄDER UTMED UDDVÄGEN.....	9
5.7	G. BEFINTLIGT KONTOR UTMED UDDVÄGEN (FANNY UDDE, UDDVÄGEN 12)	10
5.8	H. NACKA PORT, NYA BOSTÄDER (UDDVÄGEN 11).....	10
5.9	I. KLINTEN (INDUSTRIBYGGNAD, UDDVÄGEN 11).....	11
5.10	J. BEFINTLIGT HOTELL, QUALITY HOTEL (VÄRMDÖVÄGEN 84).....	11
5.11	K. BEFINTLIGA BOSTÄDER I ALPHYDDAN (ALPHYDDEVÄGEN 37-63)	12
6	STOMLJUDSMINSKANDE ÅTGÄRDER	12
7	BERÄKNINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	12
7.1	UNDERLAG.....	13
7.2	TRAFIKUPPGIFTER.....	13

Bilagor:

8 Ljudutbredningskartor

1 Bakgrund

Structor Akustik har av Storstockholms Lokaltrafik fått i uppdrag att bevaka buller och vibrationsfrågor i samband med projekteringen och planärendet för Tvärbanans förlängning till Sickla. För att ge plats för Tvärbanan kommer Uddvägen att breddas. Sträckan är relativt kort, ca 750 m, dock finns ett antal kritiska punkter att bevaka.

Mellan Uddvägen och Värmdövägen finns studentbostäder med tillfälligt bygglov som gäller fram till 2015. Detta bygglov förutsätts inte förlängas. Om de trots allt skulle ges lov att stå kvar i samband med ny planläggning blir det konsekvenser från buller- och vibrationssynpunkt, vilket redovisas i Structor Akustiks rapport 2013-155 r03, "Buller- och vibrationsutredning för tillfälliga studentbostäder, Tvärbanans förlängning till Sickla", 2014-01-29. Studentbostäderna ingår inte i planläggningen av Tvärbanan.

2 Bedömningsgrunder

För Tvärbanans förlängning till Sickla har projektspecifika krav för buller, stomljud och vibrationer tagits fram¹.

2.1 Buller bostäder (SLs projektspecifika krav)

Anläggningen skall utformas så att trafikbuller (inkl. kurvskrik) till omkringboende och närliggande verksamheter minimeras. Bullerdämpande åtgärder skall genomföras för att klara gällande riktvärden för nybyggnation/väsentlig ombyggnad. I projekten ska bullerberäkningar utföras för att kartlägga var behovet av bullerskyddsåtgärder finns.

Riktvärdena vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är (Prop. 1996/97:53):

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad/huvudsaklig uteplats)
- 60 dBA ekvivalentnivå utomhus för bostadsområdet i övrigt
- 70 dBA maximalnivå vid huvudsaklig uteplats i anslutning till bostad

Kommentar från Structor Akustik

Följande i prop. 1996/97:53 bör beaktas:

"Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt."

2.2 Stomljud (SLs projektspecifika krav)

Anläggningen skall utformas så att stomljud till intilliggande fastigheter minimeras. Det finns idag inga nationellt antagna riktvärden gällande stomljud från spårtrafik. Projektets mål för högsta tillåtna stomljudsnivå i utrymmen för sömn och vila* är 30 dBA ($L_{pmaxSLOW}$).

*Med utrymme för sömn och vila avses bostäder, hotellrum, förskolor och vårdlokaler med övernattnig.

Projektets mål för övriga lokaler är att innehålla ljudnivåer enligt Svensk Standard (SS) SS25267 avseende trafik och andra yttre ljudkällor (ljudklass C).

¹ Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen, SL-2013-5680, "Projektspecifika krav Tvärbanan till Sickla", 2013-10-30

Kommentar från Structor Akustik

SS25267 behandlar enbart bostäder.

2.3 Vibrationer (SLs projektspecifika krav)

Anläggningen skall utformas så att vibrationer som påverkar omgivningen och/eller anläggningen minimeras.

Riktvärden i svensk standard, SS 460 48 61 Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader skall tillämpas. Känseltröskeln skall tillämpas dvs. 0,4 mm/s.

2.4 Länsstyrelsen Stockholms län, nybyggnad av bostäder

Vid nybyggnad av bostäder tillämpar Länsstyrelsen i Stockholms län två avstegsfall från infrastrukturpropositionen 1996/97:53² (se avsnitt 2.1). Avstegen kan enligt Länsstyrelsen godtas endast i centrala lägen samt i lägen med god kollektivtrafik.

Avstegsfall A

Från riktvärden och kvalitetsmål får göras avsteg utomhus från 70 dBA maximal ljudnivå och 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till mindre bullrig sida för minst hälften av boningsrummen med nivåer betydligt lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För uteplats i anslutning till bostaden godtas högst 55 dBA ekvivalentnivå och högst 70 dBA maximalnivå.

Avstegsfall B

Utöver avstegen i fall A sänks kravet på ljudnivån utomhus på den mindre bullriga sidan och kravet på tyst uteplats kan frångås. Samtliga lägenheter ska dock ha tillgång till en mindre bullrig sida om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för minst hälften av boningsrummen.

2.5 Kontor

För kontorslokaler finns inte något riktvärde för ljudnivå utomhus. Vid nybyggnad³ är kravet för ekvivalent ljudnivå 30-40 dBA beroende på lokaltyp. För de flesta utrymmena är kravet 35 dBA. Kravet för maximal ljudnivå är 45 dBA inomhus i stora konferensrum (>20 personer) och 50 dBA i övriga utrymmen.

² Länsstyrelsen i Stockholms län, Rapport 2007:23, Trafikbuller i bostadsplanering

³ Svensk standard SS 25268:2007, Byggakustik - Ljudklassning av utrymmen i byggnader - Vårdlokaler, undervisningslokaler, dag- och fritidshem, kontor och hotell.

3 Känsliga punkter

Utmed sträckan finns ett antal känsliga punkter, se Figur 1.



Figur 1. Känsliga punkter.

- A. Lugnet etapp 3, nytt bostadskvarter utmed Båtbyggargatan
- B. Befintliga bostäder utmed Båtbyggargatan
- C. Befintliga kontor utmed Uddvägen
- D. Trafikverkets depå
- E. Befintliga/ nya kontor utmed Uddvägen
- F. Befintliga studentbostäder, förutsätts rivs
- G. Fanny Udde
- H. Nacka Port, Nya bostäder
- I. Befintlig industribyggnad, "Klinten"
- J. Befintligt hotell, "Quality"
- K. Befintliga bostäder i Alphyddan

4 Resultat

Resultaten framgår av de bifogade ritningarna där bullerspridningen redovisas med färgade fält. Färgskalan är relaterad till riktvärdet så att gränsen mellan grönt och gult motsvarar riktvärdena för nybyggnad av bostäder, dvs 55 dBA dygnsekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. De färgade fälten, bullersituationen 2 m över mark, avser inte frifältsvärden utan inkluderar inverkan av reflex i egen fasad. Värdena i cirklar vid fasad är beräknade för varje våning. De avser frifältsvärden (riktvärdena förutsätter frifältsvärden). I bilderna visas det högsta värdet vid någon våning.

Utbredningskartor över ekvivalenta och maximala ljudnivåer återfinns i bilaga 1- 8. Nedan kommenteras resultatet av bullerberäkningarna.

5 Kommentarer

Byggnaderna är markerade i Figur 1.

Den beräknade ljudnivån från Tvärbanan som redovisas här är något lägre än vad som angetts i andra utredningar. Detta kan bero på att banvallen här antas vara gräsklädd där Tvärbanan går i gata, vilket medför att ljudnivån sjunker något jämfört med asfalt. I gatukorsningarna är marken dock hård.

5.1 A. Nya bostäder Lugnet etapp 3, (Båtbyggargatan)

Buller

De nya bostadshusen planeras med Tvärbanan som förutsättning. Tvärbanans buller beräknas till något lägre än 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad.

I nollalternativet uppgår den ekvivalenta ljudnivån till som högst 61 dBA och den maximala till 83 dBA. Det sammanlagda bullret från väg- och spårtrafik på fasader mot Båtbyggargatan beräknas till som högst 61 dBA ekvivalent och 83 dBA maximal ljudnivå. Vägtrafiken ger upphov till högre nivåer än spårtrafiken.

Bostäderna kan utformas med tanke på trafikbuller från Båtbyggargatan.

Buller från Tvärbanan bedöms inte vara något problem som hindrar etappens utbyggnad.

Stomljud

I och med att marken är mjuk bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Tvärbanan planeras att grundläggas på ett påldäck. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret. Mätningar i skolan på Lugnets allé 70A visar på låga komfortvägda vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

5.2 B. Befintliga bostäder kv Forsen 1 och 2 (Båtbyggargatan 66-68)

Buller

Tvärbanans buller beräknas till något lägre än 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad.

I nollalternativet uppgår den ekvivalenta ljudnivån till som högst 61 dBA och den maximala till 83 dBA. Det sammanlagda bullret från väg- och spårtrafik på fasader mot Båtbyggargatan beräknas till som högst 62 dBA ekvivalent och 83 dBA maximal ljudnivå. Vägtrafiken ger upphov till högre nivåer än spårtrafiken.

Bostäderna är utformade med tanke på trafikbuller från Båtbyggargatan. Balkongerna vetter mot gårdssidan.

Buller bedöms inte vara något problem för Tvärbanans utbyggnad.

Stomljud

I och med att marken är mjuk bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Tvärbanan planeras att grundläggas på ett påldäck. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret. Mätningar i

skolan på Lugnets allé 70A visar på låga komfortvägda vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

5.3 C. Befintliga kontor utmed Uddvägen (Fannys väg 1)

Buller

Tvärbanans buller beräknas till något lägre än 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad.

Det sammanlagda bullret från väg- och spårtrafik på fasader mot Uddvägen beräknas till som högst 62 dBA ekvivalent och 83 dBA maximal ljudnivå. Vägtrafiken ger upphov till högre nivåer än spårtrafiken. I nollalternativet beräknas bullret från vägtrafik på fasader mot Uddvägen till som högst 62 dBA ekvivalent och 85 dBA maximal ljudnivå. Ombyggnaden av Uddvägen medför att den maximala ljudnivån från vägtrafiken sjunker något.

Utomhus finns det inte några riktvärden för kontor. Inomhus klarar Tvärbanans buller riktvärdena för nybyggnad utan särskilda åtgärder. Normalt buller från Tvärbanan (ej kurvskrik) bedöms inte vara något problem. Den sammanlagda ljudnivån inomhus påverkas inte av Uddvägens ombyggnad.

Kurvskrik

Kurvan har ca 70 m radie. Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. Därför bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning.

Stomljud

För kontor ska stomljudet bedömas som övrigt trafikbuller. I och med att marken är mjuk bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Tvärbanan planeras att grundläggas på ett påldäck. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret. Mätningar i skolan på Lugnets allé 70A visar på låga komfortvägda vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

5.4 D. Trafikverkets depå vid Uddvägen (Uddvägen 2)

Buller

Tvärbanans buller beräknas till ca 55 dBA ekvivalent och 68 dBA maximal ljudnivå vid fasad.

Det sammanlagda bullret från väg- och spårtrafik på fasader mot Uddvägen beräknas till som högst 61 dBA ekvivalent och 81 dBA maximal ljudnivå. Vägtrafiken ger upphov till högre nivåer än spårtrafiken. I nollalternativet beräknas bullret från vägtrafik på fasader mot Uddvägen till som högst 60 dBA ekvivalent och 79 dBA maximal ljudnivå.

Utomhus finns det inte några riktvärden för kontor. Inomhus klarar Tvärbanans buller riktvärdena för nybyggnad utan särskilda åtgärder. Normalt buller från Tvärbanan (ej kurvskrik) bedöms inte vara något problem.

Ljudisoleringen hos kontoret är inte känd. Sannolikt uppgår den till 25-30 dBA (skillnad ljudnivå ute-inne). Det medför att den sammanlagda ljudnivån inomhus beräknas till 31-36 dBA ekvivalent ljudnivå och 51-56 dBA maximal ljudnivå. Normalkravet är 35 respektive 50 dBA. Överskridandet av riktvärdena är så litet att inga åtgärder föreslås.

Kurvskrik

Kurvan har ca 70 m radie. Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. Därför bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning.

Stomljud

För kontor ska stomljudet bedömas som övrigt trafikbuller. I och med att marken är mjuk bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Tvärbanan planeras att grundläggas på ett påldäck i kurvan och lättfyllning på raksträckan. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret. Mätningar i skolan på Lugnets allé 70A visar på låga komfortvägda vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

5.5 E. Befintliga/ nya kontor utmed Uddvägen (Uddvägen 1)

Planarbete pågår för nya kontor i detta område.

Buller

Tvärbanans buller beräknas till något lägre än 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad.

Det sammanlagda bullret från väg- och spårtrafik på fasader mot Uddvägen beräknas till som högst 59 dBA ekvivalent och 79 dBA maximal ljudnivå. Vägtrafiken ger upphov till högre nivåer än spårtrafiken. I nollalternativet beräknas bullret från vägtrafik på fasader mot Uddvägen till som högst 56 dBA ekvivalent och 76 dBA maximal ljudnivå.

Utomhus finns det inte några riktvärden för kontor. Inomhus klarar Tvärbanans buller riktvärdena för nybyggnad utan särskilda åtgärder. Buller bedöms inte vara något problem.

Ljudisoleringen hos det befintliga kontoret är inte känd. Sannolikt uppgår den till 25-30 dBA (skillnad ljudnivå ute-inne). Det medför att den sammanlagda ljudnivån inomhus beräknas till 29-34 dBA ekvivalent ljudnivå och 49-54 dBA maximal ljudnivå. Normalkravet är 35 respektive 50 dBA.

Hos nybyggda kontor kan fasadernas ljudisolering i detta fall dimensioneras så att inomhuskraven klaras utan att särskilt höga krav ställs på väggar, fönster och uteluftsdon.

Stomljud

För kontor ska stomljudet bedömas som övrigt trafikbuller. I och med att marken är mjuk bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Tvärbanan planeras att grundläggas på lättfyllning. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret. Mätningar i skolan på Lugnets allé 70A visar på låga komfortvägda vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

5.6 F. Befintliga tillfälliga studentbostäder utmed Uddvägen

Studentbostäderna har ett tillfälliga bygglov som löper ut under 2015. Bygglovet går inte att förlänga, eftersom det redan gjorts två gånger. En förutsättning för Tvärbanans förlängning och Uddvägens breddning som Nacka kommun och SL är överens om är att studentbostäderna inte står kvar. Om de trots allt ska stå kvar efter Tvärbanans och Uddvägens ombyggnad, blir dessa en förutsättning för studentbostäderna.

Detta redovisas i Structor Akustiks rapport 2013-155 r03, "Buller- och vibrationsutredning för tillfälliga studentbostäder, Tvärbanans förlängning till Sickla", 2014-01-29.

5.7 G. Befintligt kontor utmed Uddvägen (Fanny Udde, Uddvägen 12)

Villa Fanny Udde är ett sommarhus från slutet av 1800- talet. Idag används det inte för boende.

Buller

Tvärbanans buller beräknas till ca 53 dBA ekvivalent och 67 dBA maximal ljudnivå vid fasad.

Den totala ljudnivån när bullret från Tvärbanan och vägtrafiken på Uddvägen adderas beräknas till 57 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad mot Uddvägen. Den maximala ljudnivån uppgår till 77 dBA och orsakas av tunga vägfordon. I nollalternativet är den ekvivalenta ljudnivån som högst 56 dBA och den maximala som högst 75 dBA.

Ljudisoleringen hos byggnaden är inte känd. Sannolikt uppgår den till ca 25 dBA (skillnad ljudnivå ute-inne). Det medför att den sammanlagda ljudnivån inomhus beräknas till 32 dBA ekvivalent ljudnivå och 52 dBA maximal ljudnivå. Normalkravet för kontor är 35 respektive 50 dBA. Riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus kan överskridas med några få dBA av tunga vägfordon.

Några bullerskydd föreslås ej.

Stomljud

För kontor ska stomljudet bedömas som övrigt trafikbuller. I och med att Tvärbanan grundläggs på mjuk mark bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Byggnaden är grundlagd på fast mark och Tvärbanan planeras att grundläggas på lättfyllning här. Vibrationer bedöms inte vara ett problem.

5.8 H. Nacka Port, nya bostäder (Uddvägen 11)

Nytt bostadshus på Klintens fastighet.

Buller

I beräkningarna har utgått från Berg & Gren Arkitektkontors förslag 2 "Höghus mot Sicklavägen". På östra fasaden (mot Tvärbanan) beräknas Tvärbanans buller som högst till ca 57 dBA ekvivalent och 72 dBA maximal ljudnivå vid fasad.

Den totala ljudnivån när bullret från Tvärbanan och vägtrafiken på Uddvägen adderas beräknas till 58-61 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad mot Uddvägen. Den maximala ljudnivån uppgår till 71-79 dBA och orsakas av både väg- och spårfordon.

I nollalternativet är den ekvivalenta ljudnivån på samma fasad 55-59 dBA och den maximala 66-79 dBA.

Bostäderna kan planeras med hälften av bostadsrummen och uteplatser mot gårdssidan. Ljudnivån inomhus klaras med rätt val av vägg, fönster och uteluftsdon. Tvärbanans inverkan på ljudmiljön vid fastigheten är liten. Bostäderna måste planeras på samma sätt med hänsyn till det befintliga vägtrafikbullret.

Kurvskrik

Kurvan har något mer än 60 m radie. Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. Därför bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning.

Bostadshuset bör det förses med så god ljudisolering att kurvskriken inte överstiger riktvärdena inomhus, i fall kurvskrik i undantagsfall skulle uppstå.

Stomljud

I och med att marken är mjuk bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Tvärbanan planeras att grundläggas på ett påldäck i kurvan och lättfyllning på raksträckan. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret. Mätningar i skolan på Lugnets allé 70A visar på låga komfortvägda vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

5.9 I. Klinten (industribyggnad, Uddvägen 11)

Vid den befintliga industribyggnaden "Klinten" ger Tvärbanan högst ljudnivå på den östra fasaden. Där beräknas Tvärbanans buller som högst till 57 dBA ekvivalent och 73 dBA maximal ljudnivå.

Utomhus finns det inte några riktvärden för kontor. Inomhus klaras riktvärdena för nybyggnad utan särskilda åtgärder. Tvärbanans normala buller (ej kurvskrik) bedöms inte vara något problem.

På den östra fasaden beräknas den totala ljudnivån när bullret från Tvärbanan och vägtrafiken på Uddvägen adderas till 61-63 dBA ekvivalent ljudnivå. Den maximala ljudnivån uppgår till 73- 76 dBA och orsakas av tunga vägfordon.

I nollalternativet är den ekvivalenta ljudnivån som högst 61-62 dBA och den maximala som högst 76 dBA.

Ljudisoleringen hos byggnaden är inte känd. Sannolikt uppgår den till 25-30 dBA (skillnad ljudnivå ute-inne). Det medför att den sammanlagda ljudnivån inomhus beräknas till 31-38 dBA ekvivalent ljudnivå och 43-51 dBA maximal ljudnivå. Normalkravet är 35 respektive 50 dBA.

Tvärbanan medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med 1 dBA. Den maximala är oförändrad. Därför föreslås inte några åtgärder.

Kurvskrik

Kurvan har något mer än 60 m radie. Det finns risk för att kurvskrik uppstår. Om kurvskrik uppstår kan det uppfattas som störande. Därför bör spåret förses med utrustning för kontinuerlig smörjning.

Stomljud

För kontor ska stomljudet bedömas som övrigt trafikbuller. I och med att marken är mjuk bedöms inte stomljud vara ett problem. Spårvägen måste dock stomljudsisoleras för att skydda studentbostäderna på andra sidan spåret.

Vibrationer

Tvärbanan planeras att grundläggas på påldäck här. Vibrationer kan vara ett problem, men enligt uppgift har inte några vibrationsminskande åtgärder vidtagits på det befintliga spåret. Mätningar i skolan på Lugnets allé 70A visar på låga komfortvägda vibrationsnivåer, ca 0,08 mm/s (riktvärdet är 0,4 mm/s).

5.10 J. Befintligt hotell, Quality hotel (Värmdövägen 84)

Buller

Tvärbanans buller beräknas till som högst 56 dBA ekvivalent och 72 dBA maximal ljudnivå vid fasad mot Tvärbanan.

Den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån mot Värmdövägen beräknas som högst till 63 dBA. Även utan Tvärbanan (nollalternativet) uppgår den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån som högst till 63 dBA. Den högsta maximala ljudnivån beräknas till 73 dBA och orsakas av Saltsjöbanan.

Byggnadens ljudisolering bedöms vara tillräckligt hög för att 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå klaras inomhus. Några särskilda ljudminskande åtgärder på trågsidorna bedöms inte som erforderliga.

Stomljud

Hotellet är grundlagt på berg och Tvärbanans spår ligger i ballast i ett betongtråg. Kortaste avståndet mellan banan och hotellet är ca 18 m och vagnarnas hastighet är ca 50 km/h. Dessutom ligger en kryssväxel i området. Sådana kan medföra förhöjda stomljuds nivåer. Stomljudet beräknas uppgå till 38 dBA om inte åtgärder vidtas, se avsnitt 6.

Vibrationer

Både hotellet och Tvärbanan är grundlagda på berg. Vibrationer bedöms inte vara ett problem.

5.11 K. Befintliga bostäder i Alphyddan (Alphyddevägen 37-63)

Buller

Tvärbanans buller beräknas till som högst 48 dBA ekvivalent och 62 dBA maximal ljudnivå vid fasad mot Tvärbanan.

Den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån mot Värmdövägen beräknas som högst till 61 dBA. Även utan Tvärbanan (nollalternativet) uppgår den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån som högst till 61 dBA. Den högsta maximala ljudnivån beräknas till 72 dBA och orsakas av vägtrafiken.

Buller från Tvärbanan är därmed inte något problem.

Stomljud

Bostäderna är grundlagda på berg och Tvärbanans spår ligger i ballast. Kortaste avståndet mellan banan och bostäderna är ca 55 m och vagnarna håller låg hastighet. Det ligger en kryssväxel i området som bör stomljuds isoleras. I övrigt bedöms inte stomljud vara ett problem.

Vibrationer

Både bostäderna och Tvärbanan är grundlagda på berg. Vibrationer bedöms inte vara ett problem.

6 Stomljudsminskande åtgärder

För att minska stomljud används elastiska mellanlägg. Det är t ex en gummiduk, ”ballastmatta”, som läggs under ballasten. Mattan är ca 25 mm tjock. Alternativt kan mindre bitar av mattan (”undersleeper pads”) monteras på undersidan av sliprarna. För att klara mekanisk påverkan vid spårriktning skyddas undersleeper pads med t ex en geotextil.

Stomljuddämpning går också att bygga in i inbäddade spår (typ Edilon).

7 Beräkningsförutsättningar

Bullret har beräknats utifrån en digital terrängmodell med programmet SoundPLAN 7.2. Beräkningarna har utförts enligt de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spårtrafik (NV 4653 och NV 4935) med indata för Tvärbanan (A32) och Saltsjöbanan (Cx) erhållna från SL.

Där spåret går i gata är ”banvallen” beklädd med gräs. Där spåret går på egen banvall har det traditionell ballastuppbbyggnad. Marken under vagnarna kan alltså betraktas som akustiskt mjuk.

7.1 Underlag

Följande underlag har använts vid beräkningarna:

- Digital grundkarta över aktuellt område erhållet av beställaren
- Trafikuppgifter från trafikutredningen⁴

7.2 Trafikuppgifter

Nedan redovisas använda trafikuppgifter.

Tabell 1. Spårvägstrafik (år 2020).

Spårväg	Vagntyp	Antal / dygn [st]	Hastighet [km/h]	Tåglängder (max) [m]
Tvärbanan	A32	412	30-50	60
Saltsjöbanan	Cx	112	30-60	105

Där spåret går i gata är hastigheten begränsad till 30 km/h. Där spåret går på egen banvall antas hastigheten genom kurvan mellan Uddvägen och Värmdövägen vara 40 km/h, på rakan utmed Värmdövägen 50 km/h och genom hållplats Sickla 30 km/h.

Vägtrafikflödena i Tabell 2 är från Trafikutredning och avser år 2020.

Tabell 2. Vägtrafikflöden år 2020

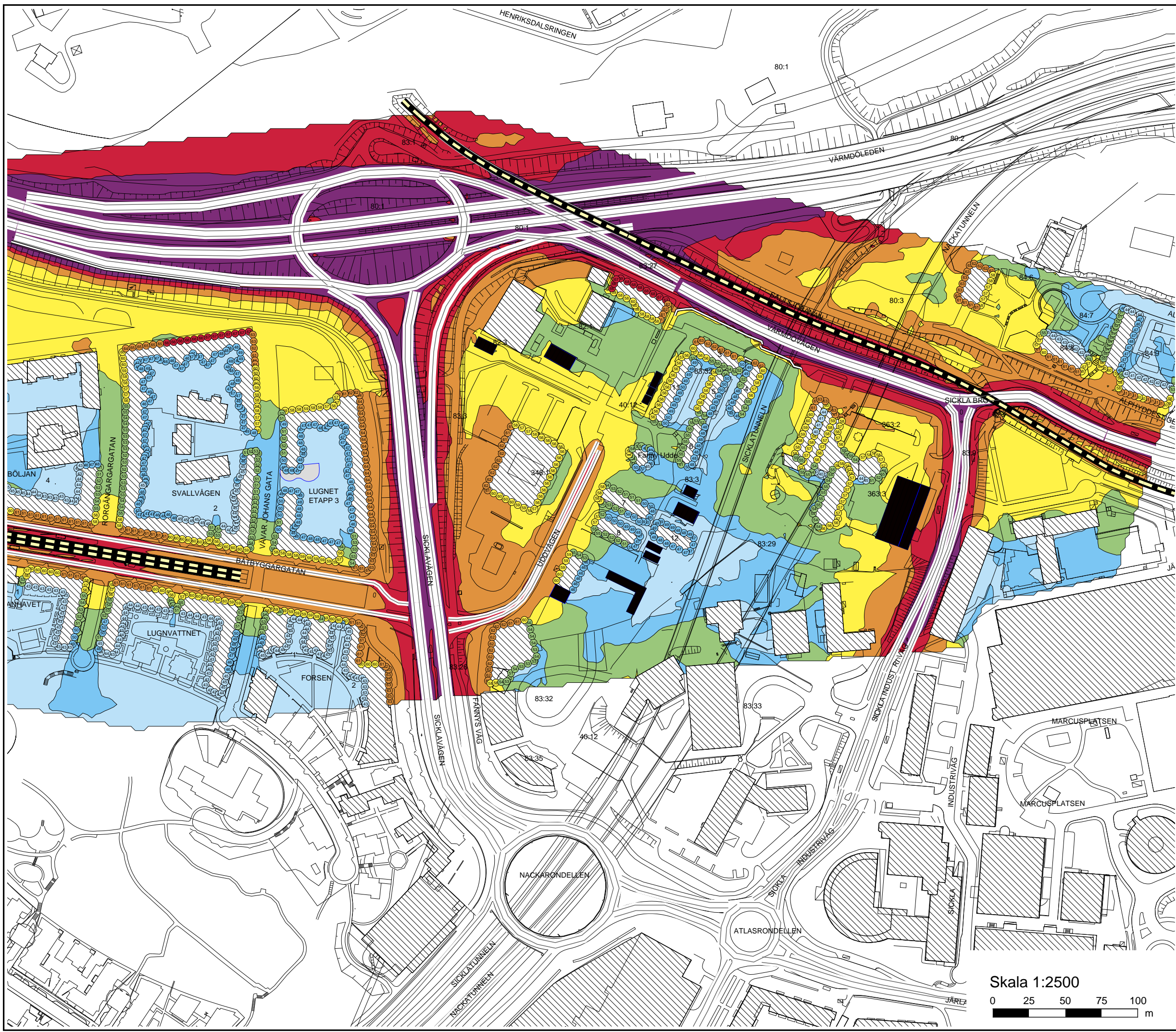
Sträcka	Antal fordon/ åmd [st]	Skyltad hastighet [km/h]	Andel tunga fordon [%]
Värmdöleden väst Södra länken	43 000	70	10
Värmdöleden öst Södra länken	76 700	70	10
Södra länken	35 400	70	10
Värmdövägen öst Sickla industriväg	9 322	50	10
Värmdövägen väst Sickla industriväg	10 070	50	10
Sickla industriväg	7 670	50	10
Sicklavägen	18 530 – 18 730	50	10
Uddvägen	2 160	30	10
Båtbyggargatan	3 200	30	10
Järlaleden	21 700	50	10

Structor Akustik AB

Upprättad av: Lars Ekström

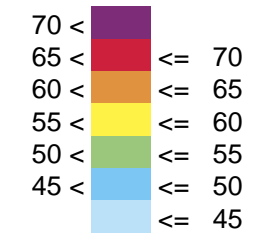
Granskad av: Sofia Sjölander

⁴ Ramböll Sverige AB, PM Uddvägen, Uddvägen trafikutredning, 2013-09-09



Nollalternativ
Väg- och spårtrafik

dB(A)



Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spårtrafik (NV 4653 och NV 4935).

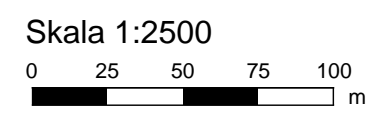
Ekvivalent ljudnivå för dygn
2 m över mark

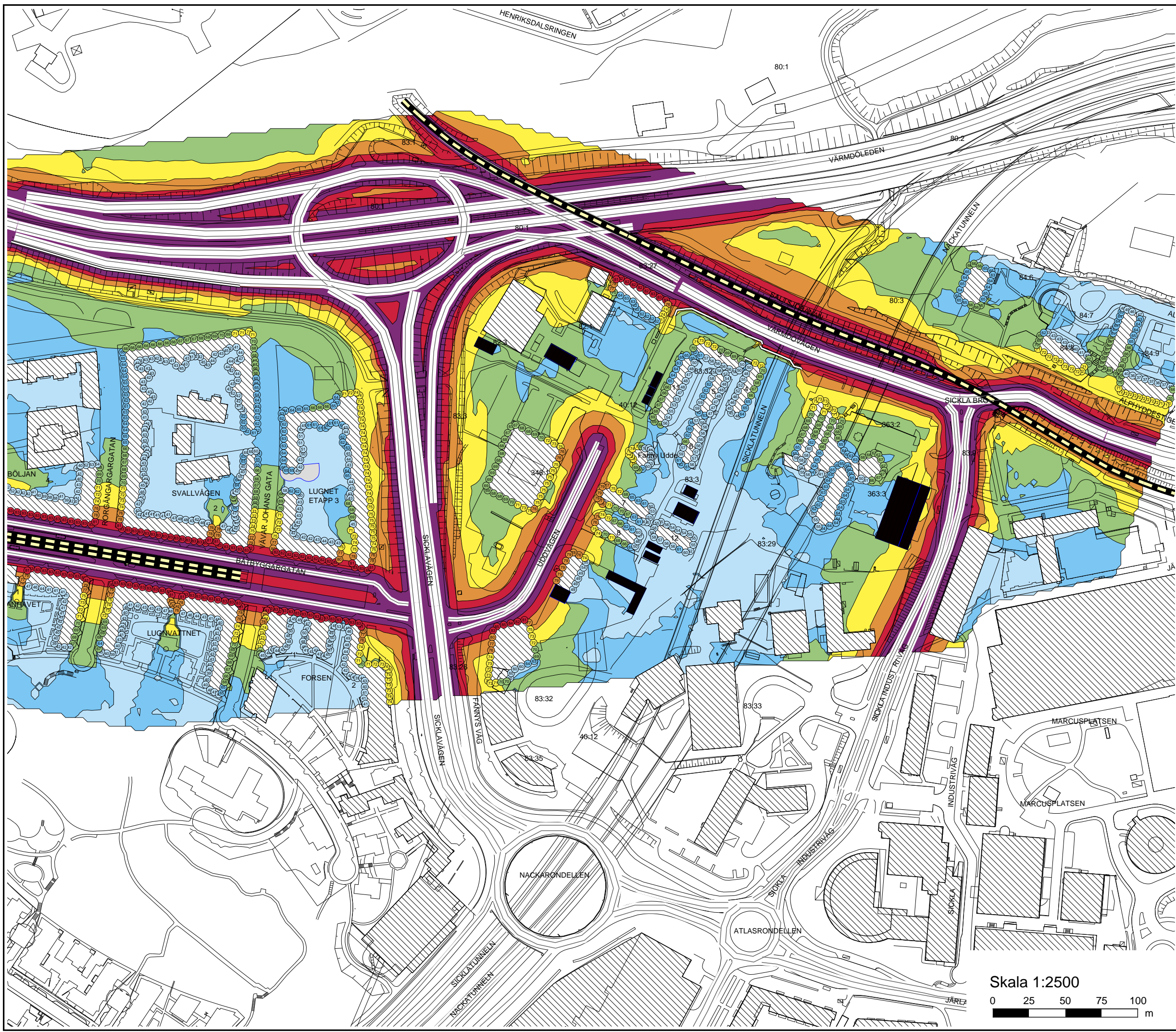
Färg vid fasad avser högsta nivå
vid någon våning (frifält)



Structor Structor Akustik AB Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640	Datum	2014-01-29
	Bilaga	2013-155 r01 Bilaga 1
	Handläggare	Lars Ekström
	Granskare	SSR

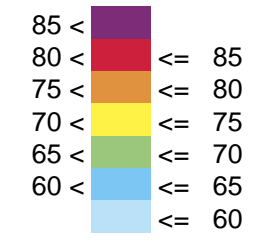
Tvärbanan till Sickla
Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik





Nollalternativ
Väg- och spårtrafik

dB(A)



Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spårtrafik (NV 4653 och NV 4935).

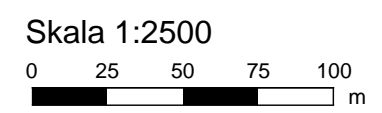
Maximal ljudnivå 2 m över mark

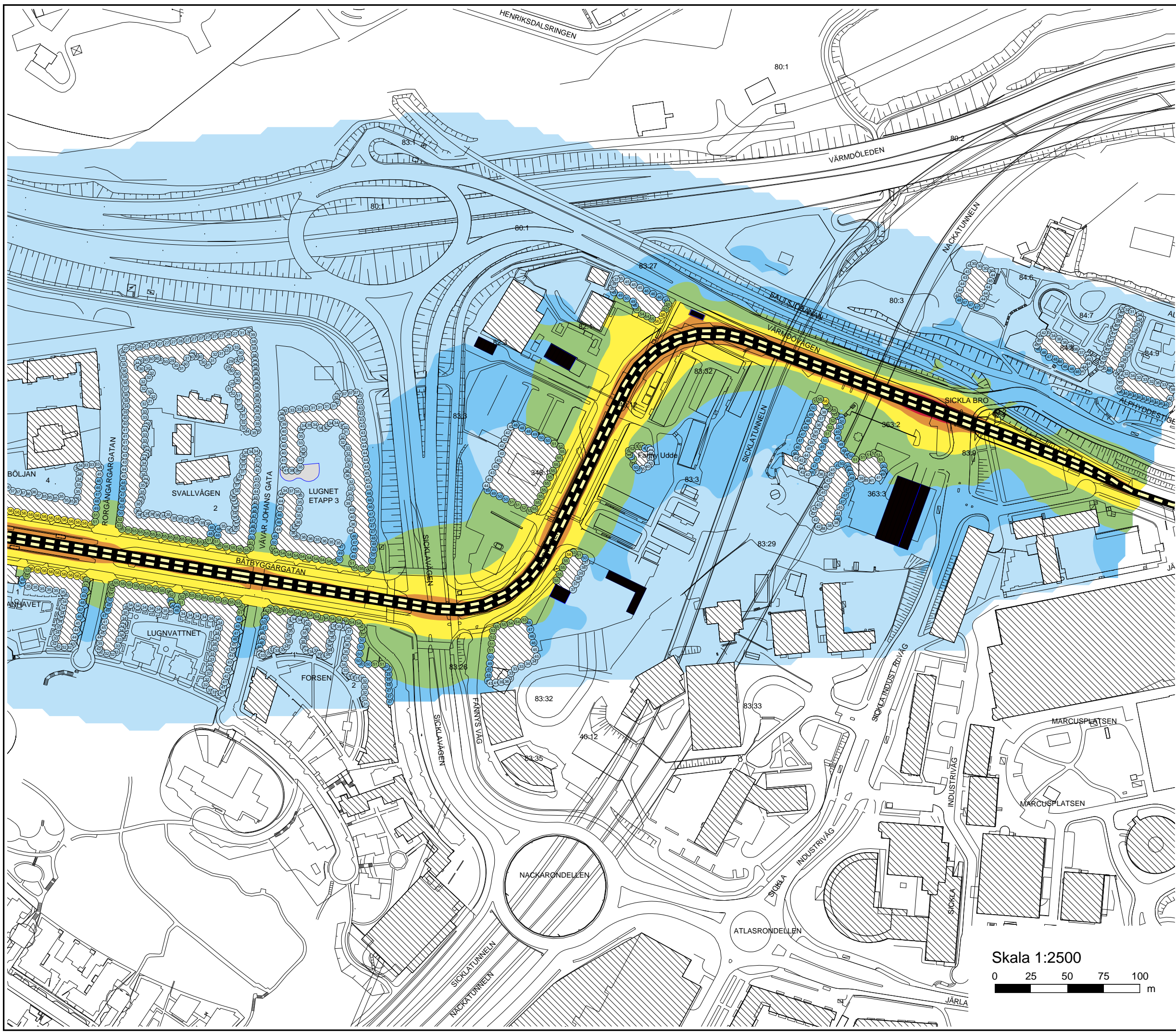
Färg vid fasad avser högsta nivå vid någon våning (frifält)



Structor Structor Akustik AB Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640	Datum	2014-01-29
	Bilaga	2013-155 r01 Bilaga 2
	Handläggare	Lars Ekström
	Granskare	SSR

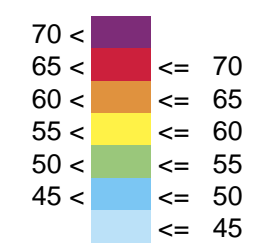
Tvärbanan till Sickla
Maximal ljudnivå från väg- och spårtrafik





Utbyggnadsalternativ
 Spårtrafik
 Enbart Tvärbanan

dB(A)



Beräkningarna har utförts i enlighet med den Nordiska beräkningsmodellen för spårtrafik (NV 4935).

Ekvivalent ljudnivå för dygn
 2 m över mark

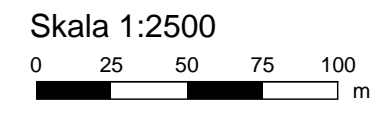
Färg vid fasad avser högsta nivå vid någon våning (frifält)

Utän studentbostäder



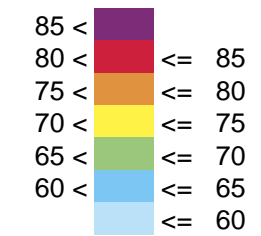
Structor Structor Akustik AB Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640	Datum	2014-01-29
	Bilaga	2013-155 r01 Bilaga 3
	Handläggare	Lars Ekström
	Granskare	SSR

Tvärbanan till Sickla
 Ekvivalent ljudnivå från spårtrafik



Utbyggnadsalternativ
Spårtrafik
Enbart Tvärbanan

dB(A)

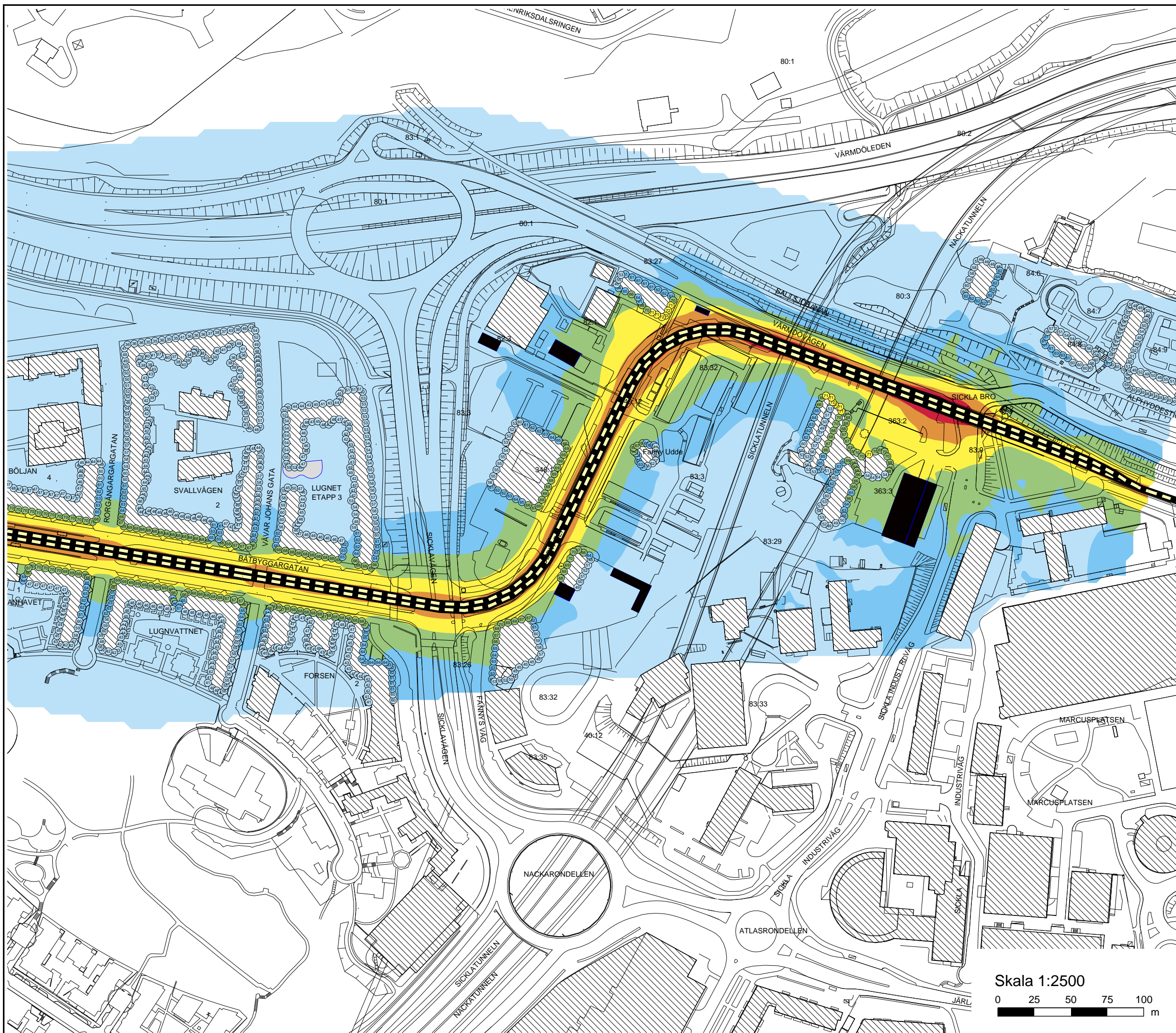


Beräkningarna har utförts i enlighet med den Nordiska beräkningsmodellen för spårtrafik (NV 4935).

Maximal ljudnivå 2 m över mark

Färg vid fasad avser högsta nivå vid någon våning (frifält)

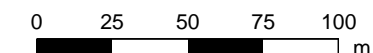
Utan studentbostäder

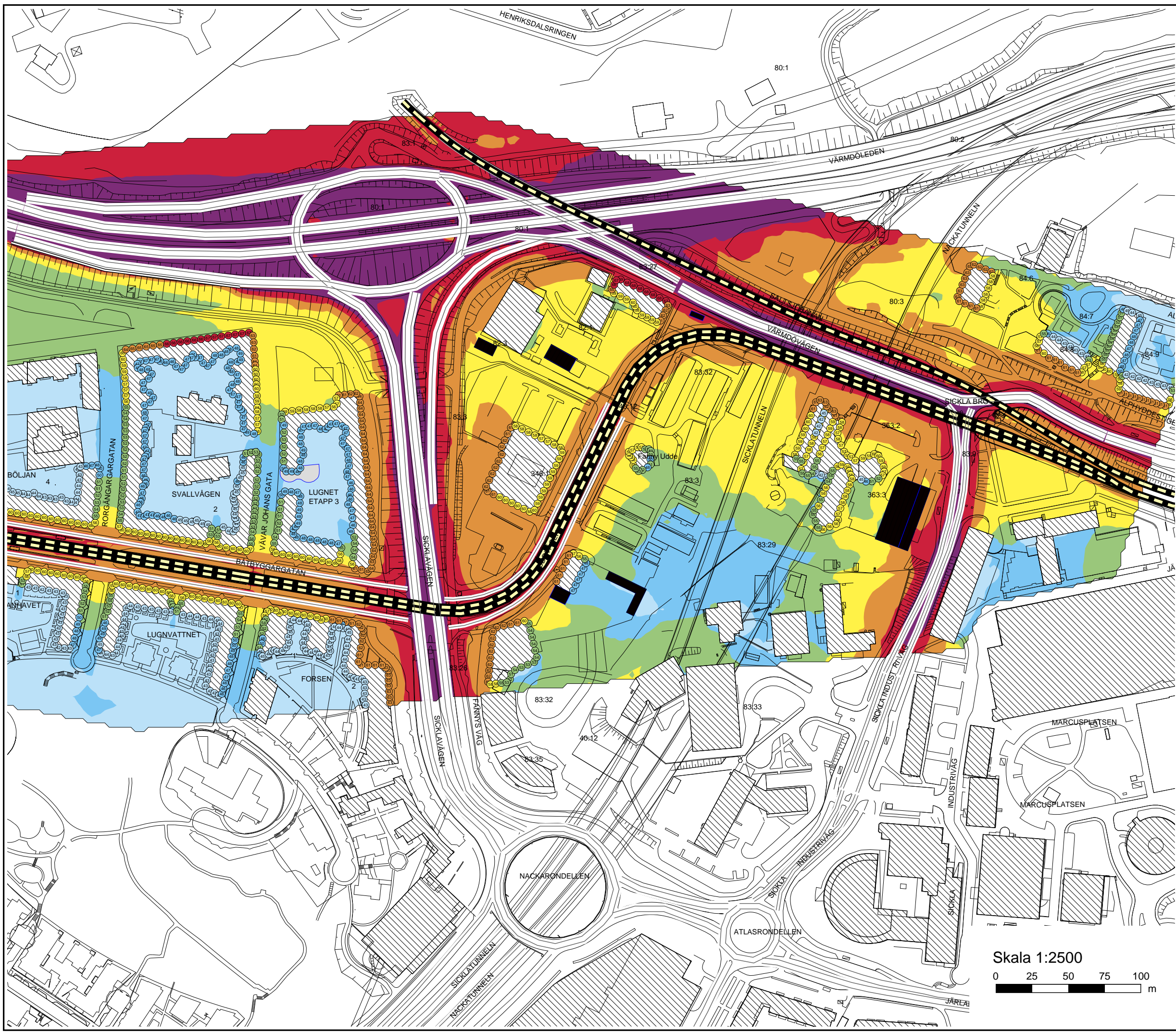


Structor Structor Akustik AB Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640	Datum	2014-01-29
	Bilaga	2013-155 r01 Bilaga 4
	Handläggare	Lars Ekström
	Granskare	SSR

Tvärbanan till Sickla
Maximal ljudnivå från spårtrafik

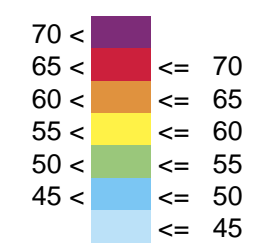
Skala 1:2500





Utbyggnadsalternativ
Väg- och spårtrafik

dB(A)



Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spårtrafik (NV 4653 och NV 4935).

Ekvivalent ljudnivå för dygn
2 m över mark

Färg vid fasad avser högsta nivå
vid någon våning (frifält)

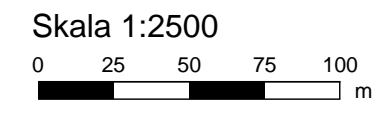
Utan studentbostäder

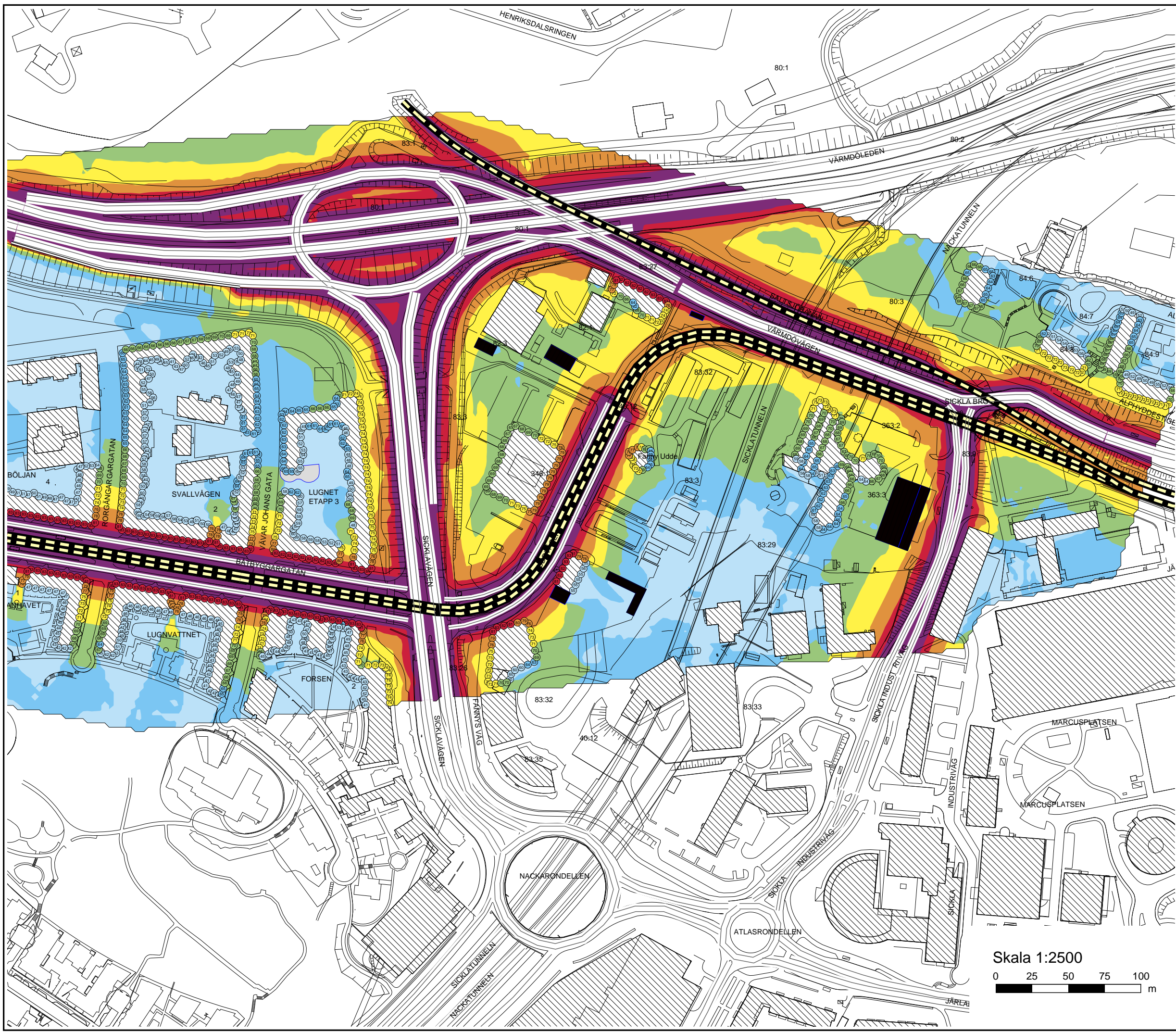
Ingen ny bebyggelse väster
om Uddvägen



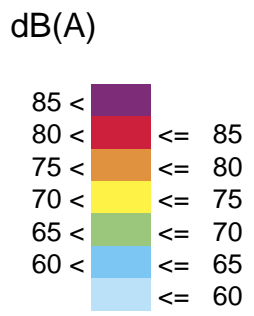
Structor Structor Akustik AB Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640	Datum	2014-01-29
	Bilaga	2013-155 r01 Bilaga 5
	Handläggare	Lars Ekström
	Granskare	SSR

Tvärbanan till Sickla
Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik





Utbyggnadsalternativ
Väg- och spårtrafik



Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spår trafik (NV 4653 och NV 4935).

Maximal ljudnivå 2 m över mark

Färg vid fasad avser högsta nivå vid någon våning (frifält)

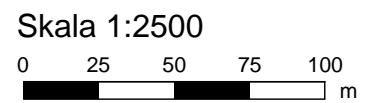
Utan studentbostäder

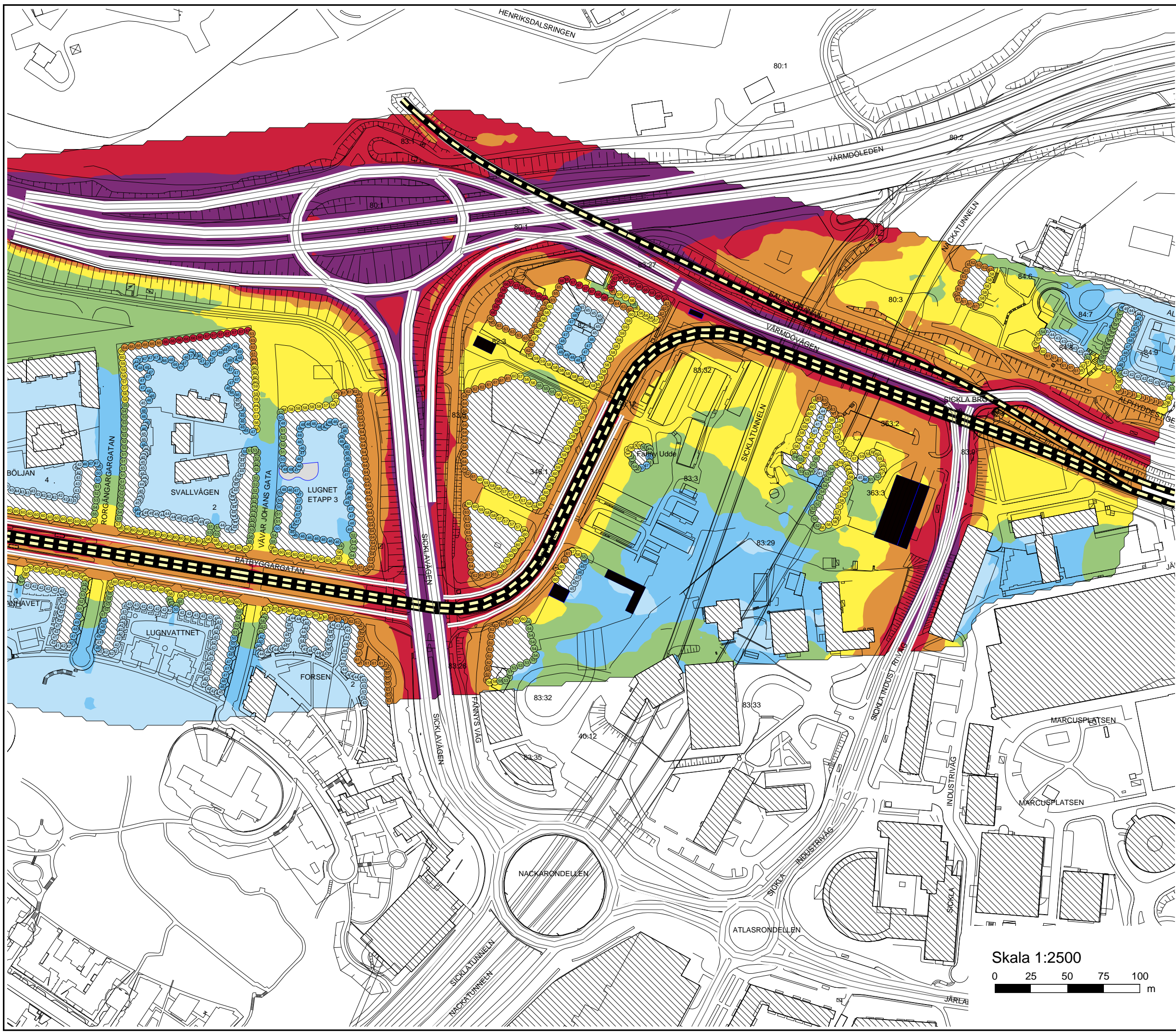
Ingen ny bebyggelse väster om Uddvägen



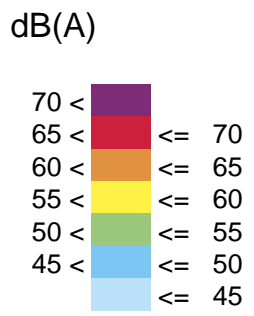
Structor Structor Akustik AB Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640	Datum	2014-01-29
	Bilaga	2013-155 r01 Bilaga 6
	Handläggare	Lars Ekström
	Granskare	SSR

Tvärbanan till Sickla
Maximal ljudnivå från väg- och spårtrafik





Utbyggnadsalternativ
Väg- och spårtrafik



Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spårtrafik (NV 4653 och NV 4935).

Ekvivalent ljudnivå för dygn
2 m över mark

Färg vid fasad avser högsta nivå vid någon våning (frifält)

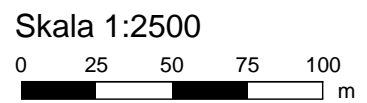
Utän studentbostäder

Ny bebyggelse väster om Uddvägen



Structor Structor Akustik AB Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640	Datum	2014-01-29
	Bilaga	2013-155 r01 Bilaga 7
	Handläggare	Lars Ekström
	Granskare	SSR

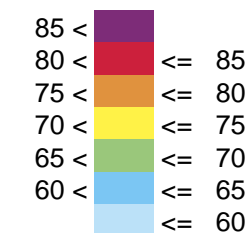
Tvärbanan till Sickla
Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik



Utbyggnadsalternativ

Väg- och spårtrafik

dB(A)



Beräkningarna har utförts i enlighet med de Nordiska beräkningsmodellerna för väg- och spårtrafik (NV 4653 och NV 4935).

Maximal ljudnivå 2 m över mark

Färg vid fasad avser högsta nivå vid någon våning (frifält)

Utan studentbostäder

Ny bebyggelse väster om Uddvägen



Structor

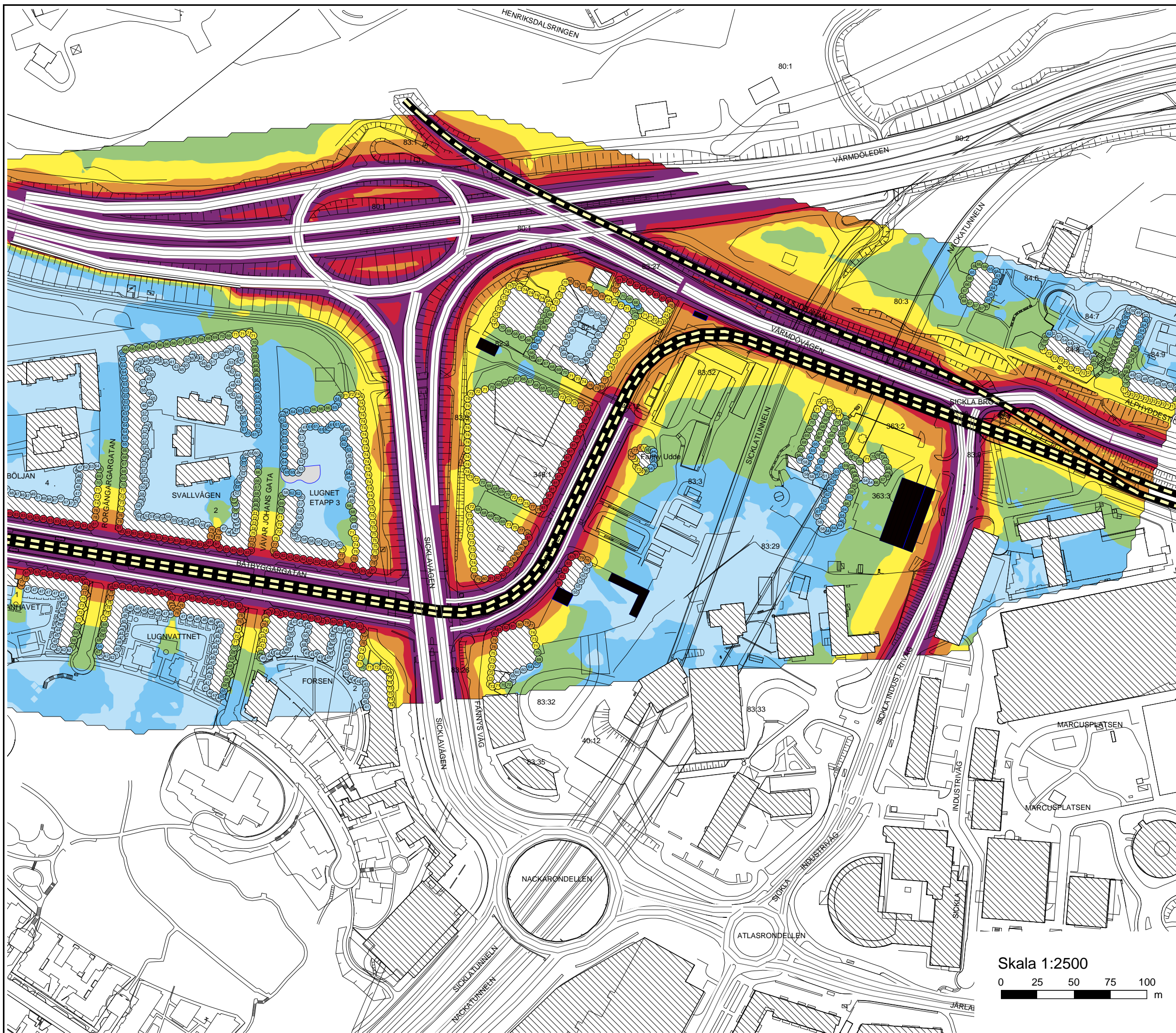
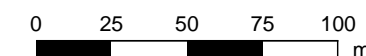
Structor Akustik AB
Terminalvägen 38, 171 73 SOLNA
Tfn 08-545 55 630, Fax 08-545 55 640

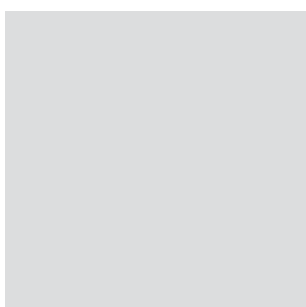
Datum 2014-01-29
Bilaga 2013-155 r01 Bilaga 8
Handläggare Lars Ekström
Granskare SSR

Tvärbanan till Sickla

Maximal ljudnivå från väg- och spårtrafik

Skala 1:2500





PM Dagvattenutredning

Tvärbanans förlängning till Sickla station



2014-02-03

PM Dagvattenutredning

Tvärbanans förlängning till Sickla station

Uppdragsnamn

Tvärbanans förlängning till Sickla

Uppdragsgivare

Trafikförvaltningen - SLL

Våra handläggare

Elin Helmersson

Alexander Westlin

Granskad 2014-01-31

Anna Blomlöf

Innehåll

BAKGRUND OCH SYFTE	2
FÖRUTSÄTTNINGAR	2
Underlag	2
Riktlinjer	2
Avgränsningar	3
DETALJPLANEOMRÅDET OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	3
Geologi och Geohydrologi	4
Avrinningsvägar	5
Recipienten	7
MARKANVÄNDNING	8
Oexploaterad mark	8
Exploaterad mark.....	9
BERÄKNINGAR	10
Flöden	10
Föroreningar	11
Volym och förutsättningar för LOD	12
DISKUSSION	16
Figur 1. Översikt.....	3
Figur 2. Detaljplaneområdet.....	4
Figur 3. Jordarter inom detaljplaneområdet (SGU).....	5
Figur 4. Befintligt ledningsnät för avledning av dagvatten	5
Figur 5. Markanvändning före exploatering	8
Figur 6. Markanvändning efter exploatering	9
Figur 7. Uddvägen med utbyggda körbanor efter exploatering	12
Figur 8. Tråg med makadamfyllning	12
Figur 9. Deltagande ytor för delavrinningsområde 1 och 2.....	13

Bakgrund och syfte

Enligt förslag till detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl. avser Trafikförvaltningen att förlänga sträckningen av spårvägen till Nacka kommun (se fig. 1). Intentionen är att, från dagens ändhållplats i Sickla Udde, bygga ut Tvärbanan i en sträcka om ca 675 m, till Saltsjöbanans nuvarande station i Sickla. En förlängning av sträckan kommer att erbjuda alternativa resvägar för en framtida prognostiserad befolkningsökning i Nacka och kommer dessutom att avlasta Slussen under kommande ombyggnation.

Syftet med denna utredning är att visa hur markförändringar, enligt aktuell detaljplan, påverkar dagvattenavrinningen avseende kvantitet och kvalitet, samt hur det kommer att påverka recipienten - Svindersviken. Utredningen syftar också till att ge förslag till hur dagvatten kan omhändertas lokalt, inom detaljplaneområdet, innan vidare avledning.

Förutsättningar

Samtliga nivåer angivna enligt RH 2000.

Underlag

- Dagvattenstrategi för Nacka Kommun (Nacka kommun 2008-01-01)
- Befintlig situation (grundkarta) och detaljplaneområde (dwg-fil)
- PM Uddvägen, Trafikutredning (Ramböll, 2013-08-30)
- Miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning (Geosigma jan 2014)
- Vatteninformationssystem Sverige (VISS). Miljökvalitetsnormer för recipienter, Länsstyrelsernas och vattenmyndigheternas vatteninformationssystem (www.viss.lst.se, 2012-06-12)
- Svenskt Vatten Utveckling "Regnintensitet – en molnfysikalisk betraktelse" (rapport 2010-05) Dalström
- Svenskt vattens publikation "Dimensionering av allmänna avloppsledningar" (P90) och "Nederbördsdata för dimensionering och analys av avloppsnät" (P104)
- http://infobank.nacka.se/Ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/9227_tvarbanan/4_detaljplan/4.1_samrad/miljoredovisning_samrad_tvarbanan.pdf

Riktlinjer

I kommunens "Kriterier för dagvattenutredning" anges följande, för vad en utredning bör innehålla:

- En beskrivning av aktuell recipient (ekologisk och kemisk status) med avseende på gällande miljökvalitetsnormer
- Beskrivning dagvattenavrinningen före exploatering, flöden samt belastningen på aktuell recipient.
- Beskrivning av dagvattenavrinningen efter exploatering, flöden samt belastning på aktuell recipient.
- Förslag på åtgärder för att belastningen på vattenförekomsten inte ska öka när området exploateras.

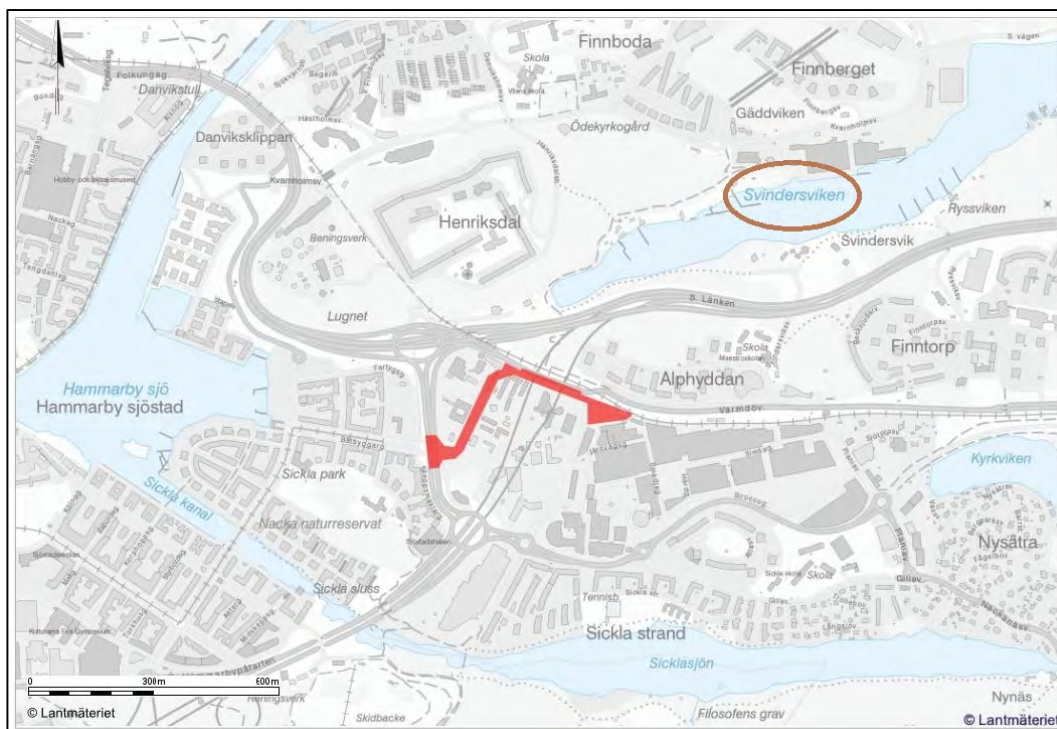
Avgränsningar

I beräkningar av magasinsbehov för dagvatten samt föroreningar inkluderas endast ytor i anslutning till själva området för avrinning till magasin. Därför exkluderas markytor inom detaljplaneområdet vid:

1. Värmdövägen, pkt 3 enl. fig. 4 – orsak: Markbeskaffenhet är oförändrad före och efter exploatering och nuvarande avledning förblir oförändrad. Avledning till föreslagna magasin är inte aktuell.
2. Stationsområde, pkt nr 4 enl. fig. 4 och 5 (orangeväg), nuvarande parkeringsområde och kommande stationsområde – orsak: Området ligger inom kvartersmark och avledningsvägar förblir oförändrad efter exploatering.

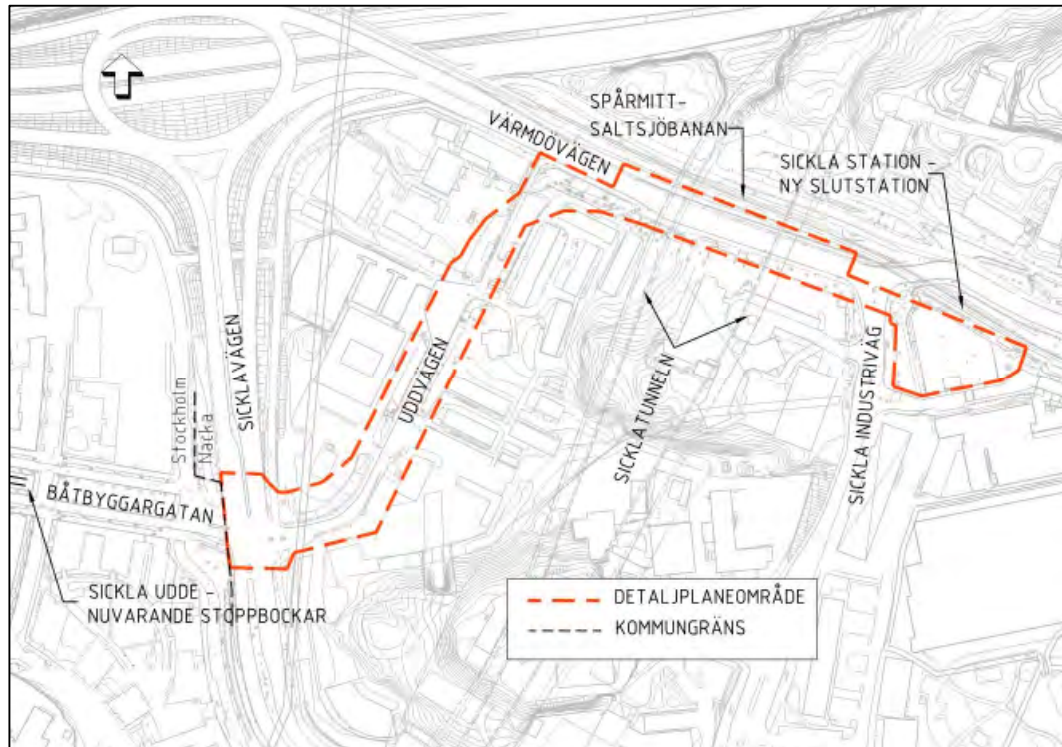
Detaljplaneområdet och förutsättningar

Detaljplaneområdet, enl. fig. 1, är beläget på västra sidan om Sicklaön, i Nacka kommuns nordvästra gräns mot Stockholms stad. Svindersviken utgör recipient för det dagvatten som genereras inom planområdet.



Figur 1. Översikt

För sitt ändamål är detaljplaneområdet långsträckt och upptar en yta om 1,81 ha. Det nya spårområdet avses förlängas från Båtbyggargatan, i Hammarby sjöstad, och korsa kommungränsen mellan Stockholms stad och Nacka kommun vid Sicklavägen, där detaljplanen tar vid, se fig. 2.



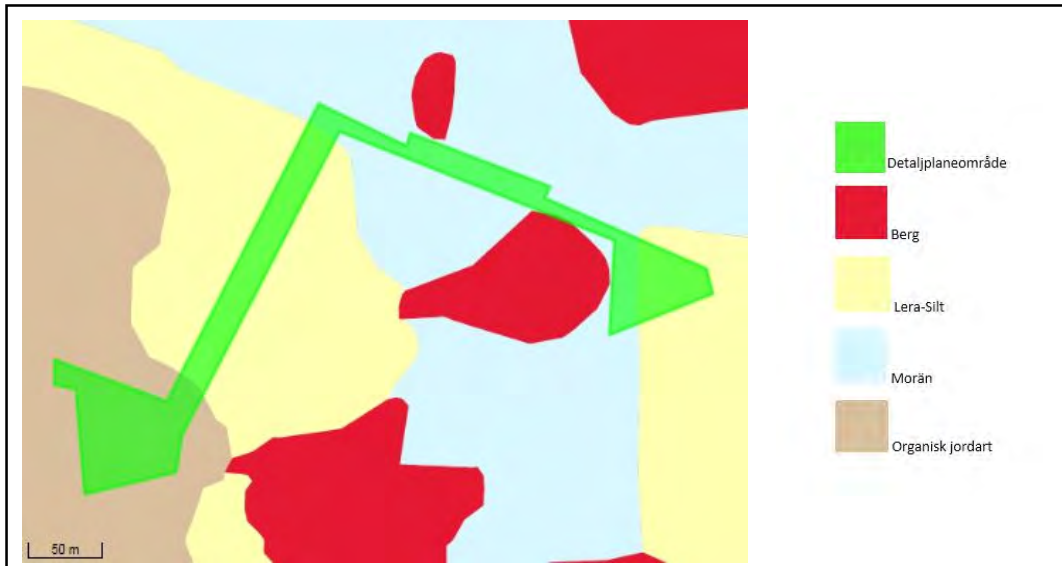
Figur 2. Detaljplaneområdet

Från att korsat Sicklavägen går Spåret vidare norrut längs Uddvägen där det, förutom spårområdet, också planeras för kör- och gångytor. Från Uddvägens slut går spårvägen sedan österut, i ett betongtråg, längs Värmdövägens södra sida - över tunnelar för södra länken, och vidare under Sickla industriväg. Spåren ansluter sedan till en ny ändhållplats som anläggs intill Saltsjöbanans befintliga plattform, vid nuvarande Sickla station.

Geologi och Geohydrologi

Topografiskt varierar området idag från lågpunkten +3,5 i Uddvägens södra del, vid Sicklavägen, till ca +22,5 där Värmdövägen korsar Sickla industriväg. Marken i Uddvägens södra del består av 4 – 6 m blandad fyllning, underlagrad av ca 1 m organisk jord på 6 – 7 m lera. Den blandade fyllningen har blivit utlagd vid flertalet tillfällen - under en längre period. Problemen med sättningar i södra Uddvägen är allmänt bekanta, vilket också är anledningen till att nylagda ledningar (2011) är anlagda på pådäck.

I norra delen av Uddvägen består marken av morän och längre österut, söder om Värmdövägen, finns berg nära marknivå. Berget utgörs av relativt sprickfri gnejsgranit och har en överlagrad morän med en mäktighet på omkring 2-5 m. En jordartskarta visas i fig. 3.



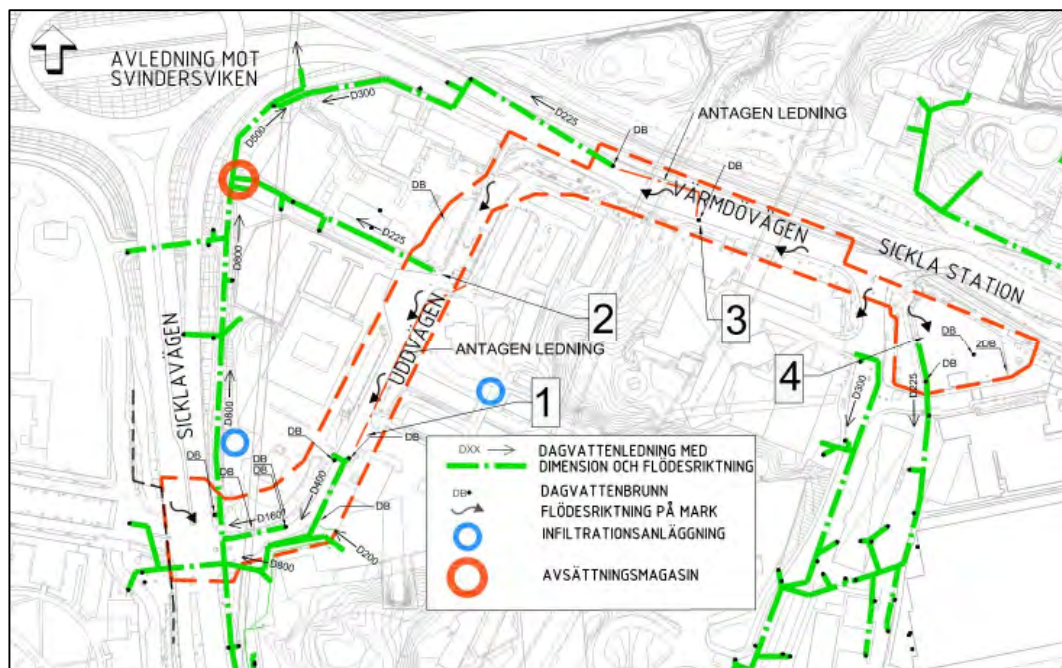
Figur 3. Jordarter inom detalplaneområdet (SGU)

Från mätningar gjorda mellan 1994 och 2001, vid södra Uddvägen, har grundvattennivån konstaterats ligga mellan +1,5 – +2,0. Under senare arbeten med södra länken 2001-2003 varierade nivån kraftigt, och har sedan 2003 stabiliserat genom återinfiltration med dag- och läckvatten från Siklatunneln via 2 st. infiltrationsanläggningar. Lokaliseringen av dessa anläggningar visas i fig. 4.

Trafikverket har utfört kontinuerliga mätningar vid samma område. Från 2007-2013 så har grundvattnet legat på nivån +0,5 med entstaka undantag där ytnivån legat under 0.

Avrinningsvägar

Dagvatten från detaljplaneområdet avleds idag ifrån 4 st. punkter, enl. fig. 4. Ett avsättningsmagasin, tillhörande Stockholms stad, är beläget intill Sicklavägen. Den sedimenterar vägddagvatten som avleds med en 800 mm-ledning längs Sicklavägen.



Figur 4. Befintligt ledningsnät för avledning av dagvatten

Här beskrivs mer ingående hur dagvatten avleds från detaljplaneområdet. Numrering nedan korrelerar med numrering i fig. 4.

1. Södra Uddvägen, ned mot Sicklavägen, utgör idag lågpunkt inom planområdet. Marken avses här att höjas, men kommer att förbli en lågpunkt och avleda dagvatten från Uddvägen. Idag finns här ett halvdussin dagvattenbrunnar som leder vatten mot en uppsamlingsledning (dimension 800 mm) – som är förlagd längs Sicklavägen och leder dagvatten norrut mot Svindersviken. Dagvattnet passerar ett avsättningsmagasin (enl. fig. 4) som har för avsikt att sedimentera vägdagvatten från Sicklavägen. Nacka kommun har påtalat önskan om att ej påföra ytterligare dagvatten till magasinet efter exploatering. Efter markomvandling anpassas dagvattenbrunnar i södra Uddvägen till ny kantstenslinje.
2. Denna ledning är av dimension 225 och avleder vatten från gångvägen och anslutande serviser från kringliggande fastigheter och vidare västerut mot 800-ledningen i Sicklavägen. Dagvattenledningen ansluter inte till avsättningsmagasinet, utan har en bypass till ledningen. Denna avledningsväg bedöms kunna nyttjas efter exploatering, för avvattning av område inkluderande tråg och plattformsområde.

Det ligger också en dagvattenledning förlagd längs själva Uddvägen (från pkt 2 mot pkt 1), vilket inte framgår i erhållet ledningsunderlag, men som här intolkad enl. fig. 4. Dagvattenledningen uppskattas vara av mindre dimension 160-250, och går från studentområdet, strax öster om detaljplaneområdet (vid pkt 2), och vidare ned mot lågpunkt vid Sicklavägen. Ledningen kommer behövas att justeras i plan- och vertikalläge inför exploateringen, eftersom den ligger i konflikt med tilltänkt spår, och att marknivån dessutom planeras sänkas i norra Uddvägen. Ledningen bedöms sedan kunna nyttjas för avledning av dagvatten från omgivande högre belägna markområden.
3. På Värmdövägen finns idag 2 st. dagvattenbrunnar som avleder vägdagvatten vidare västerut från en yta inom detaljplanelagt område. Dagvatten leds sedan vidare västerut mot Svindersviken via ledningen strax norr om detaljplaneområdet. Den saknade anslutande ledningen har intolkats och redovisas i fig. 4. Inför kommande markomvandling behöver den östra brunnen flyttas och anpassas till planerad ny kantstenslinje.
4. Dagvatten från detta område avleds söderut, från kvartersmark, vilket också kommer ske efter exploatering.

Recipienten

Recipienten för området är Svindersviken. Det är ett smalt vattenrum som delar upp Kvarnholmen från centrala Nacka och Ryssbergen. Nordöst om planområdet öppnar sig Svindersviken mot Saltsjön och Stockholms inlopp.

Svindersviken ingår i Strömmens ytvattenförekomst och har klassats som ett kraftigt modifierat vatten (KMV) med hänsyn till den påverkan som följer av hamnverksamheten. Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) har Strömmen en otillfredsställande ekologisk potential på grund av övergödning.

Strömmens kemiska ytvattenstatus (exklusive kvicksilver) är klassad som "uppnår ej god status" med hänsyn till följande ämnen: kvicksilver, bly, antracen, fluoranten, polybromerade difenyletrar (PBDE) och tributyltenn-föreningar.

Kvalitetskravet på Strömmen är att uppnå:

God ekologisk ytvattenstatus 2021

God kemisk ytvattenstatus 2015, med undantag för TBT då det är tekniskt omöjligt

Rådande miljökvalitetsnormer, att en plan inte får innebära att en recipients föroreningar ökar, är förutsättningen i denna utredning – att dagvattnets föroreningshalter inte får öka i och med detaljplanens genomförande.

Markanvändning

Här följer en beskrivning av markanvändning/typ för detaljplanelagt område, före- samt efter exploatering.

Oexploaterad mark

Den oexploaterade marken utgörs främst av hårdgjorda ytor samt utspridda områden med grönytor, enl. fig. 5. Området kan beskrivas som ett industriområde, där olika verksamheter avlöst varandra genom åren. I nedre delen av Uddvägen har det bl.a. tidigare legat en bensinstation. Fördelning av marktyper och arealer redovisas enligt tabell 1.



Figur 5. Markanvändning före exploatering

Markanvändning	Yta (ha)
Asfalt	1,14
Grönytor	0,45
Grus	0,04
Tak	obef
Parkering	0.18
Summa	1,81

Tabell 1. Arealer marktyper inom detaljområdet före exploatering

Uddvägen är idag en dubbelriktad trafikerad väg, som går från Sicklavägen och ca 180 m mot en vändplan vid pkt. 2, enl. fig. 4. Antalet fordon som idag nyttjar vägen uppskattas uppgå till omkring 1300 fordon per dygn enligt PM Uddvägen, Trafikutredning (Ramböll, 2013-08-30).

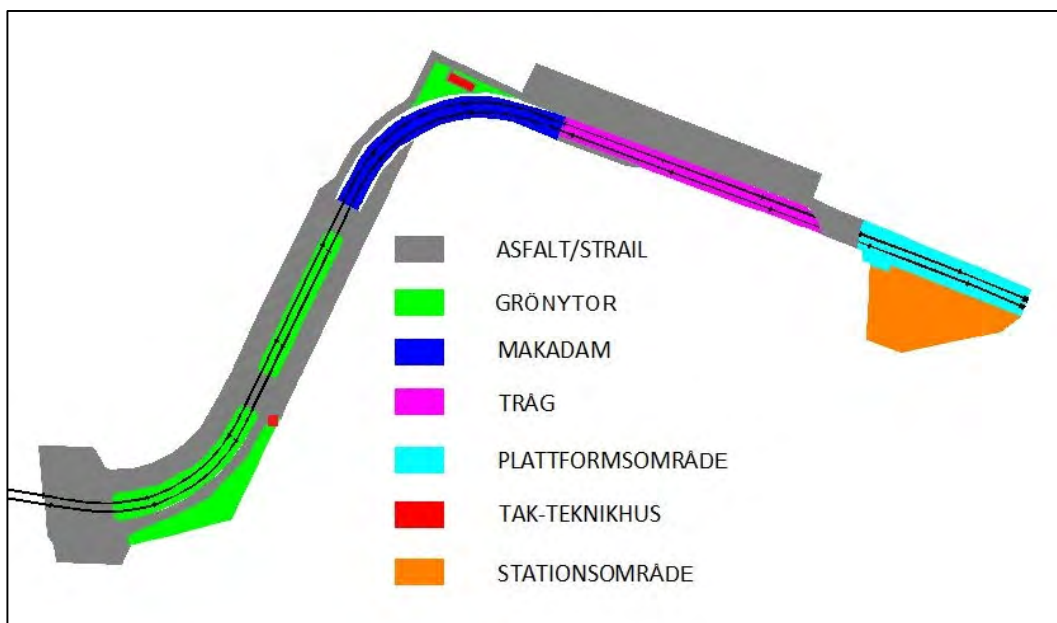
I norra delen av Uddvägen finns ett bostadsområde, med studentlägenheter beläget på den östra sidan. Här finns omkringliggande grönytor samt hårdgjorda ytor, främst gångytor.

På den västra sidan finns det en industrilokal med omkringliggande mark för upplag på en asfalterad yta, vilket av till viss del kommer att tas i anspråk av planerat spårområde.

Där spåret avses förläggas i ett tråg, söder om Värmdövägen (se fig. 6), finns idag en remsa med gräs/naturmark, som släntar upp mot Värmdövägen. Takarealer finns inom området i för väderskydd vid befintlig station i Sickla samt en elnätsstation i Uddvägen. Dessa ytor är dock små och betraktas som obefintliga inför kommande beräkningar.

Exploaterad mark

Figur 6 visar markanvändning efter exploatering och tabell 2 fördelningen av marktyper inom detaljplaneområdet. Markomvandlingen karaktäriseras främst genom det tillkommande spårområdet i Uddvägen, med grönytor från vändplanen i Uddvägen söderut mot Sicklavägen samt makadam norrut och även i tråget österut. Spårområdet i Uddvägen avses bli kompletterat med körbanor på vardera sidan spår, enl. fig. 7.



Figur 6. Markanvändning efter exploatering

Efter exploatering finns också planerade tillkommande takarealer inom detaljplaneområdet, bl.a. ett teknikhus för spårsignaler, Tillkommande yta är, i sammanhanget, obefintlig avseende volymer och halter av föroreningar i dagvattnet.

Markanvändning	Yta (ha)
Asfalt/Strail	0,98
Grönytor	0,27
Makadam/Tråg	0,25
Plattformsområde	0,13
Tak	obef
Stationsområde	0,18
Summa	1,81

Tabell 2. Arealer marktyper inom detaljområdet efter exploatering

Beräkningar

För dimensionerande flöden, beräkningar av föroreningsmängder och dagvattenvolymer används Stormtac 2013. Det är ett program som baseras på empirisk data där man som användare själv ansätter marktyper och arealer för vidare modellering. I beräkningar används klimatfaktor 1.01.

Flöden

För beräknade flöden används regnintensitet enligt Dahlström (2010) samt avrinningskoefficienter enligt P 90. Återkomsttiden är ett regn som statistisk uppstår vart 10:e år med varaktighet om 10 minuter. Detta ger ett flöde på 228 l/s per ha. Ett före- och efter scenario gällande dimensionerande flöden för detaljplaneområdet redovisas i tabell 3.

Markanvändning	oexploaterat	exploaterat	Diff +/-	Avrinningskoeff
	Yta (ha)	Yta (ha)	Yta (ha)	-
Asfaltsytor/Strail	1,14	0,98	0,16	0,8
Grönytor/Grus	0,49	0,27	0,22	0,1
Makadam	-	0,25	0,25	0,1
Plattformsområde	-	0,13	0,13	0,5
Qdim (l/s)	249	207		

Tabell 3 Dimensionerande dagvattenflöden före- och efter exploatering

Mindre andelar hårdgjorda ytor gör att dimensionerande flöde minskar med 42 l/s efter exploatering. Flödena här avser detaljplaneområdet exkluderat omgivande ytor - även om de ingår i samma avrinningsområde.

Föroreningar

En miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning har genomförts (Geosigma, 2013-2013). Rapporten syftar till att utreda risker avseende föroreningar i samband med exploateringen av tvärbanan. Det konstateras att påträffade föroreningar i tidigare undersökningar är ett faktum och som främst kan härledas till industriell verksamhet.

Efter exploatering är de föroreningar, som generellt kan kopplas till spårtrafik, i huvudsak partiklar/metaller från slitage av framförallt bromsar, hjul och räls. Vid underhåll av spårområdet kan föroreningar från smörjfett till räls och växlar uppkomma samt organiska ämnen knutna till bekämpningsmedel.

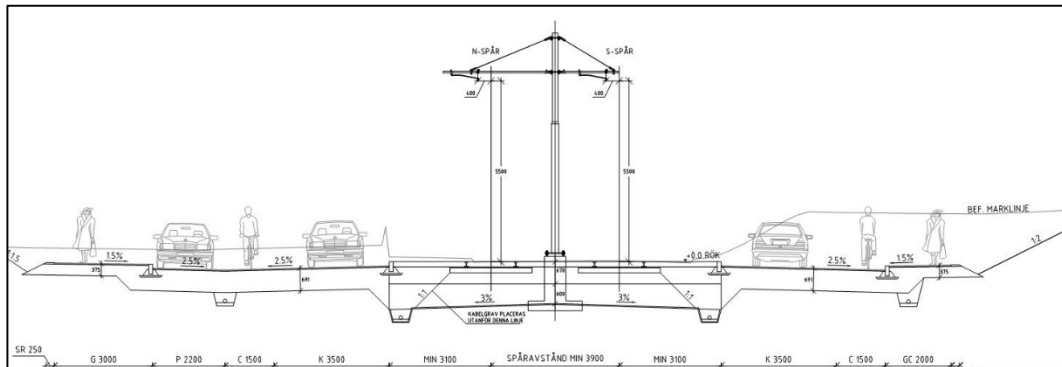
Gällande marktyper och föroreningar i dagvatten har det i modelleringen (Stormtac 2013) antagits en omvandling från att vara Industriområde till att bli ett spårområde med körbanor. Förväntade halter, före respektive efter exploatering redovisas i tabell 4.

		Före exploatering	Efter exploatering år 2020	Efter exploatering år 2030
Ämne				
P	Fosfor mg/l	0,3	0,2	0,2
N	Kväve mg/l	1,8	1,5	1,5
Pb	Bly ug/l	30,0	30,0	30,0
Cu	Koppar ug/l	50,0	50,0	50,0
Zn	Zink ug/l	270,0	234,0	236,0
Cd	Kadmium ug/l	0,3	1,0	1,1
Cr	Krom ug/l	14,0	9,3	10,1
Ni	Nickel ug/l	16,0	10,2	11,2
SS	Suspenderade ämnen mg/l	100,0	82,0	85,2
Olja	Olja mg/l	2,5	1,7	1,9

Tabell 4. Förväntade föroreningshalter i dagvattnet utan reningsåtgärd

Gröna siffror visar reducerade halter i jämförelse mot halter före exploatering. Det bör nämnas att osäkerheter finns i beräkningarna då de beaktar schablonhalter baserade på tidigare genomförda mätningar.

De mest pålitliga parametrarna har visat sig vara kväve, fosfor och suspenderat material och de mer osäkra förekomsten av metaller. Det är endast Kadmium som, i modelleringen, tenderar att öka något vilket kan härledas till ökade trafikmängder på Uddvägen, som avses kompletteras med körbanor enl. fig. 7.



Figur 7. Uddvägen med utbyggda körbanor efter exploatering

I PM Uddvägen, Trafikutredning (Ramböll, 2013-08-30) anges följande siffror i sin rapport, vilket också beaktats i beräkning av föroreningsmängder för 2020 respektive 2030 enligt tabell 4.

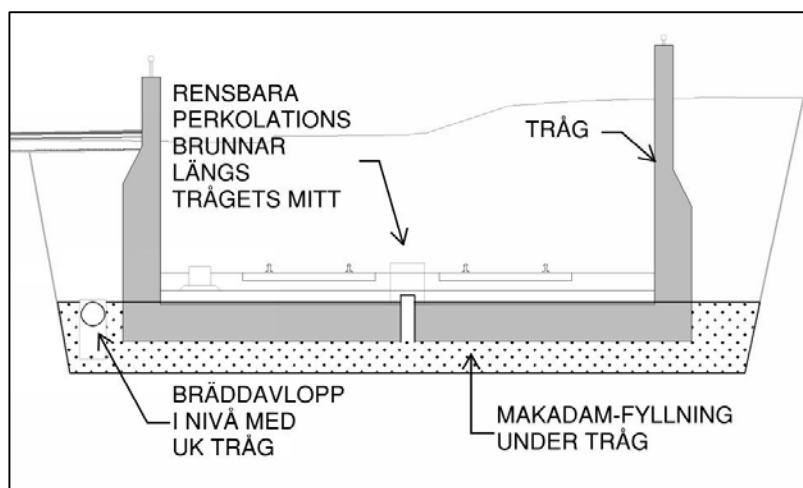
2013 – ca 1400 fordon/dygn

2020 – ca 2500 fordon/dygn

2030 – ca 3500 fordon/dygn

Volym och förutsättningar för LOD

Den reducerade arean (area \times avrinningskoefficient) minskar för området efter exploatering, vilket innebär att dagvatten indirekt kommer att fördröjas. Enligt tidigare angivna riktlinjer, skall förlag på åtgärder ges - för att inte öka belastningen på recipienten. Belastningen minskar enl. utförd modellering (tabell 4). Detta föranleder inte att negligera möjligheten till ytterligare fördröjning inom planområdet. Speciellt då det finns goda möjligheter att magasinera vatten i makadam under tråget, se fig. 8.

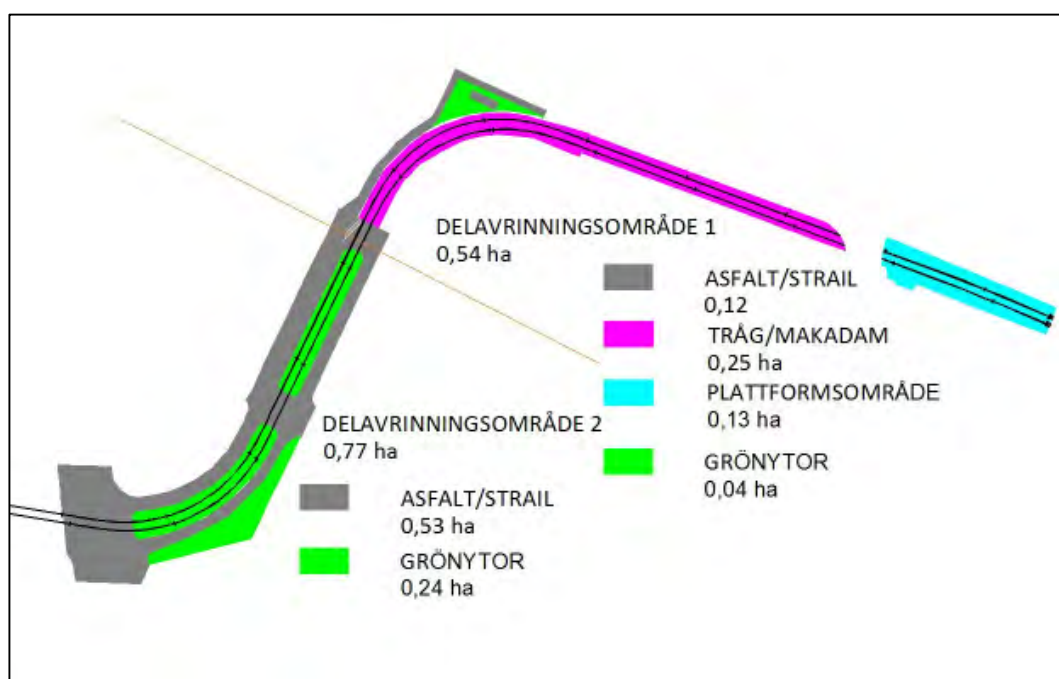


Figur 8. Tråg med makadamfyllning

Här följer förslag på fördröjning av dagvatten samt beräkningar av erforderligt magasinvolym och förväntade dagvattenvolymer.

Då projekteringsarbeten pågår så är den totala volymen sprängsten ännu inte fastställd. Volymen uppskattas här med förutsättningarna att trågets längd är 125 meter och att bredden för makadam fyllningen i botten är 15 meter. Detta ger en total volym sprängsten om ca 935 m³ - förutsatt att fyllningen är 50 cm under tråget.

Topografiska förutsättningar och trågets lokalisering gör att endast dagvatten från delavrinningsområde 1 (fig. 9) kan nyttjas för magasinering under tråget.



Figur 9. Deltagande ytor för delavrinningsområde 1 och 2

Dagvatten från delavrinningsområde 2 ligger nivåmessigt under tilltänkt magasin och detta dagvatten får avrinna längs Uddvägen och vidare avledas vid Sicklavägen. Dimensionerande flöde för område 2 uppgår till 102 l/s för ett 10 års-regn $(0,53 \cdot 0,8 + 0,24 \cdot 0,1) \cdot 228 = 102$.

Magasinsbehov för avrinningsområde 1 följer här:

Marktyp delavrinningsområde 1	Yta (ha)	avrinningskoefficient
Tråg/makadam inklusive plattformsområde	0,38	0,8
Asfalt/Strail	0,12	0,8
Grönytor	0,04	0,1

Tabell 5 deltagande ytor för magasinering av dagvatten inom exploateringsområdet

Dimensionerande flöde för område 1 uppgår till 92 l/s för ett 10 års-regn $(0,50 \cdot 0,8 + 0,04 \cdot 0,1) \cdot 228 = 92$.

Diagram 1 visar resulterande volym vatten - efter exploatering. Det förutsätter ett utlopp från magasinet om 6,5 l/s (dim 110 i 0,5 % lutning), vilket är det minimalt önskvärda flödet gällande vattenhastigheten i rör för att uppnå självrens.

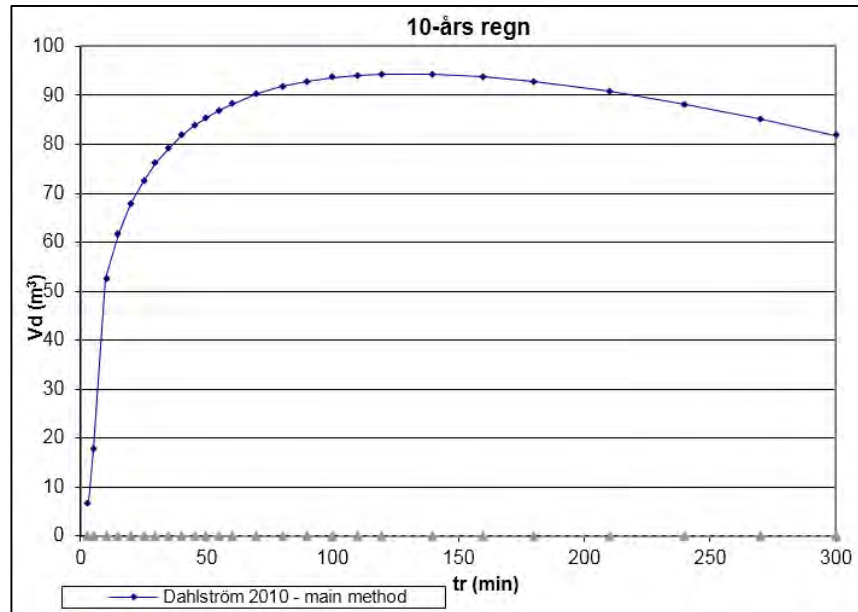


Diagram 1. Magasinsbehov av dagvatten för ett 10-års regn med utlopp på 6,5 l/s

Den maximala volymen vatten - 94 m³ uppkommer vid ett regn som varar omkring 120 minuter. För detta krävs, med porvolym om 30 % för stenfyllning, ca 315 m³ - för ett tillräckligt utrymme.

För klimatfaktor 1,05 krävs 805 m³ stenmaterial, vilket också understiger erforderlig volym makadam. Magasinering under tråget är möjligt.

Motsvarande beräkning för ett 100-års regn ger följande:

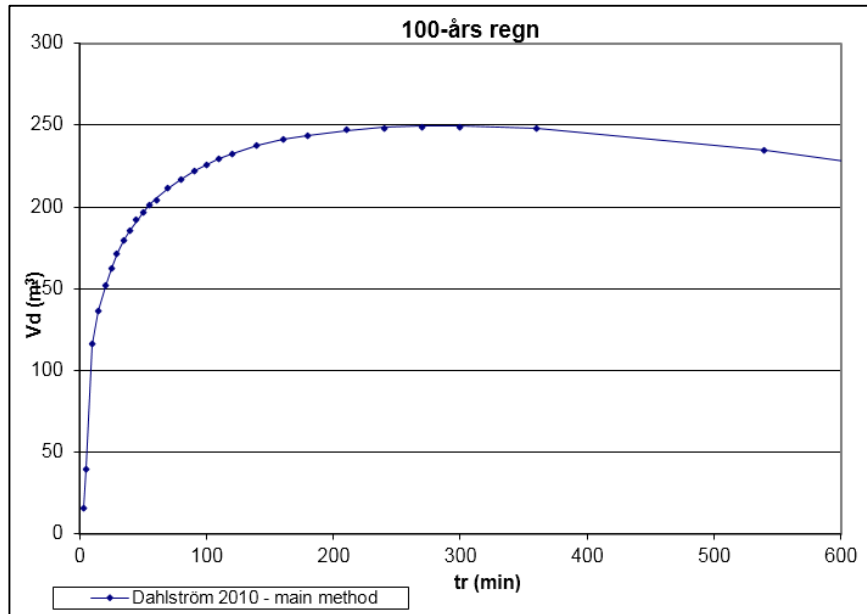


Diagram 2. Magasinsbehov av vatten för ett 100-års regn

För ett 100-års uppgår volymen vatten till 250 m³ efter 300 minuters varaktighet. För magasinering i makadam krävs ett magasin om ca 835 m³, vilket gör magasinering möjligt.

För klimatfaktor 1,05 krävs uppåt 2000 m³ stenmaterial vilket inte finns tillgängligt. I ett sådant scenario måste en bräddning finnas, som kan avleda överskottsvatten.

Diskussion

Dagvatten före och efter exploatering

Reducerat flöde efter exploatering kan direkt förklaras av att tillkommande spårområde tar hårdgjorda ytor i anspråk, som blir till grönytor och makadam.

Miljöaspekter

Efter exploateringen visade modellering på reducerande halter av föroreningar i dagvattnet. Det bör nämnas att modelleringen räknade på schablonhalter, vid oexploaterad mark, för ett industriområde. En annan anledning till reducerade halter är att spårområden är relativt "rena" avseende dagvatten kvalitén.

Vid tidigare undersökningar har oljeföroreningar indikerats och nu också kunnat bekräftas i senare prover 2013-2014, utförda av Geosigma. Vid Värmdövägen, i spårkurvan, har det t.ex. påträffats PCB i prover tagna i tänkt spårområde.

Miljö under byggtid och drift av Tvärbanan

Trafikförvaltningen har en enhet för strategisk utveckling, som systematiskt arbetar med miljöfrågor. Enheten tar även fram övergripande miljökrav och riktlinjer som skall beaktas i alla projekt under byggtiden och under driften av anläggningen.

För de kemikalier som används under drift av tvärbanan ställs krav innan användande och inför produktvalen. Trafikförvaltningen använder bl.a. byggvarubedömningen för att kontrollera och godkänna kemiska byggvaror och på så sätt välja den byggvara som är hälso- och miljövänlig. Byggvarubedömningen är ett verktyg för att säkerställa att Trafikförvaltningen följer produktvalsprincipen enligt Miljöbalken (MB 2 kap. 4§).

Då trafiken på tvärbanan håller en låg hastighet bedöms slitage och uppkomst av partiklar vara begränsad. Smörjfett för spår bedöms även ske i liten omfattning vilket också gäller bekämpningsmedel för att undvika ogräs.

Lokalt omhändertagande av dagvatten

Beräknade volymer dagvatten konstateras understiga beräknade volymer för tillgängligt magasin. Det bör poängteras att vidare utredning för magasinering av dagvatten bör fortlöpa under projekteringen, när trågets utbredning blivit klarare och hur man hanterar frys risker. Tråget ligger också i en lutning - som måste beaktas för en mer precis beräkning av magasinsutrymmet.

Beaktat klimatfaktor om 1,05 kommer volymen vatten att överstiga magasinvolymen för ett 100-års regn. Därför bör det planeras för bräddavlopp i kommande projektering - för att klara framtida extrema regn.

Kvarstående frågor

Vad som återstår att utreda är huruvida infiltration av dagvatten är lämpligt avseende påträffade föroreningar enligt Miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning (Geosigma jan 2014).

Vidare miljöprovtagningar bör utreda förekomster av föroreningar under kommande anläggningsarbeten. Om det inte anses vara lämpligt att infiltrera dagvatten bör fördröjningsmagasinen tätas och för vidare avledning tillse att dagvatten inte kommer i kontakt med underliggande mark.

Frågan om att anlägga oljeavskiljare bör hållas öppen.

Slutsats

- Hårdgjorda ytor reduceras, vilket också minskar flödena av dagvatten
- Halter föroreningar förväntas minska efter exploateringen, med undantag av kadmium, som dock inte anses representativt då osäkerheter tidigare har visat sig i tidigare modelleringar.
- Det finns förutsättningar att fördröja dagvatten inom planområdet i makadammagasin under tråget, som bör förses med bräddavlopp för extrema regn.
- Det återstår att utreda om fördröjningsmagasin skall tätas, eller om dagvatten kan tillåtas infiltrera.
- Svindersviken bedöms inte påverkas negativt till följd av markförändringarna.

Bjerking AB

Granskad av

Alexander Westlin
010-211 84 90
alexander.westlin@bjerking.se

Anna Blomlöf
010-211 80 70
anna.blomlof@bjerking.se

GEOSIGMA

Grav 14017







Miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning

Tvärbanans förlängning till Sickla Station

Geosigma

Januari 2014

GEOSIGMA		SYSTEM FÖR KVALITETSLEDNING				
	Uppdragsnr 603310	Grap nr 14017	Version 1.0	Antal sidor 11	Antal bilagor 4	
Uppdragsledare Lars Nilsson	Beställares referens Patrik Pålsson		Beställares ref.nr. B151			
Beställare KFS Anläggningskonstruktörer AB				 SS-EN ISO 9001 		
Rapporttitel Miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning - Tvärbanans förlängning till Sickla Station			Datum 2014-01-27			
Författad av Joel Salzer 			Datum 2014-01-21			
Granskad av Linda Boyle 			Datum 2014-01-23			
GEOSIGMA AB www.geosigma.se geosigma@geosigma.se Bankgiro: 5331 - 7020 PlusGiro: 417 14 72 - 6 Org.nr: 556412 - 7735	Uppsala Box 894, 751 08 Uppsala Vattholmavägen 8, Uppsala Tel: 010-482 88 00	Teknik & Innovation Seminariegatan 33 752 28 Uppsala Tel: 010-482 88 00	Göteborg St. Badhusg. 18-20 411 21 Göteborg Tel: 010-482 88 00	Stockholm S:t Eriksgatan 113 113 43 Stockholm Tel: 010-482 88 00		

SAMMANFATTNING

Geosigma AB har på uppdrag av KFS Anläggningskonstruktörer AB översiktligt undersökt planområdet för förlängningen av tvärbanan från Sickla Udde till Sickla Torg, se figur 1. Trafikförvaltningen avser att utöka sträckningen av tvärbanan från nuvarande slutstation Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Sickla Station i Nacka kommun enligt *förslag till detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl., Sicklaön i Nacka kommun*. Detaljplanen har varit på samråd mellan den 9 oktober och 11 november 2013.

Tidigare utförda markundersökningar har konstaterat förekomsten av metall, olje- och PCB-föreningar inom angränsande fastigheter. Syftet med denna undersökning var att utreda misstänkligheten av eventuella föroreningar inom planområdet och att bedöma om dessa utgör potentiella risker i den fortsatta projekteringen av området.

Undersökningarna i fält utfördes i december 2013 och januari 2014.

Totalt togs jordprover från 15 punkter och grundvattenprover från 2 punkter. Proverna analyserade på ackrediterat laboratorium för innehåll av metaller, petroleumkolväten och PCB. Resultaten från analyserna påvisade lokalt halter i jord av metaller (kvicksilver och zink), petroleumkolväten (PAH-H och PAH-M) och PCBer som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden (Naturvårdsverket, 2009) för mindre känslig markanvändning (MKM). Halterna i grundvatten var generellt låga förutom halter av petroleumkolväten (PAH-H) i ett av proverna som överstiger dricksvattenkriteriet.

Baserat på resultaten drogs utfördes en förenklad riskbedömning med följande slutsatser:

- Riktvärdet för kvicksilver är hälsoriksbaserat och styrs av de skadliga ångor som metallen kan ge upphov till. Halterna uppmättes vid provpunkt 14GS03J på 4-5 m djup under befintlig marknivå. Under nuvarande förhållanden bedöms risken för att människor exponeras av föroreningen som liten.
- Riktvärdet för zink styrs av skydd av markmiljön. Halter över 2 MKM påträffades vid provpunkt 14GS13J på 0-1 m djup under befintlig marknivå. Provet togs under hårdgjord yta och skyddsvärdet av markmiljö bedöms därför vara lågt.
- Riktvärdet för tunga PAHer (PAH-H) styrs främst av skydd av markmiljö. Bägge prover togs under hårdgjord yta och skyddsvärdet för markmiljön bedöms därför vara lågt. Riktvärdet för medeltunga PAHer (PAH-M) är hälsoriksbaserat och är främst kopplat till exponeringen av giftiga ångor vid t.ex. markarbeten. Under nuvarande förhållanden bedöms risken för att människor exponeras av föroreningen som liten.
- Förekomsten av PCBer i mark påvisar att PCBer kan förekomma på fler platser och i djupare jordlager än vad som upptäckts i denna undersökning.
- Riktvärdet för PCB i MKM-klassad mark styrs främst av grundvattenskydd. Då inga dricksvattenintressen finns i området bedöms skyddsvärdet för aktuellt planområde vara lågt.
- Varken inom eller nedströms om aktuellt planområde finns dricksvattenintressen och de uppmätta halterna av PAHer i grundvatten bedöms därför inte utgöra en risk.

Rekommendationer:

För att mer precist kunna avgränsa föroreningarna i jord inom planområdet och därmed kunna vidta lämpliga åtgärder vid kommande markarbeten rekommenderas kompletterande provtagningar i de delar av planområdet där metaller, petroleumkolväten och PCBer uppmätts i halter som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Detta avser främst området omkring provpunkterna 14GS03-05J och 14GS07-12J. Jordprover skall främst analyseras på innehåll av metaller, petroleumkolväten och PCBer.

Det är vår rekommendation man innan påbörjandet av markarbeten utför en förklassning av planområdet. Sträckan delas in i representativa enhetsvolym, förslagsvis med mindre volymer i de sektorer där halter >MKM uppmätts och större volymer inom de sektioner där halterna låg mellan KM-MKM eller <KM. Val av analyser väljs baserat på resultaten från denna miljötekniska undersökning. Under schaktarbetets gång tas med fördel schaktbottenprover och schaktväggsprover för dokumentation av eventuella restföroreningar.

INNEHÅLL

1	INLEDNING	6
2	OMRÅDESBESKRIVNING	6
2.1	Historik	6
2.2	Markförhållanden	7
3	MYNDIGHETSKONTAKT	7
4	MARK- OCH GRUNDVATTENUNDERSÖKNING	7
4.1	Provtagningsplan	7
4.2	Jord- och vattenprovtagning	7
5	RESULTAT OCH BEDÖMNINGSGRUNDER	8
5.1	Föroreningar i jord	8
5.1.1	Metaller	8
5.1.2	Petroleumkolväten	8
5.1.3	PCBer	9
5.2	Föroreningar i grundvatten	9
5.2.1	Metaller	9
5.2.2	Petroleumkolväten	9
5.2.3	Volatila ämnen	9
6	SLUTSATSER OCH FÖRENKLAD RISKBEDÖMNING	10
6.1	Föroreningar i jord	10
6.1.1	Metaller	10
6.1.2	Petroleumkolväten	10
6.1.3	PCB	10
6.2	Föroreningar i grundvatten	10
6.2.1	Bedömningsgrunder	10
6.2.2	Metaller och Petroleumkolväten	11
7	REKOMMENDATIONER	11
8	REFERENSER	12
Bilaga 1	Planskiss - provtagningspunkter	
Bilaga 2	Resultatsammanställning	
Bilaga 3	Analysrapporter	
Bilaga 4	Fältanteckningar	

1 INLEDNING

Geosigma AB har på uppdrag av KFS Anläggningskonstruktörer AB översiktligt undersökt planområdet för förlängningen av tvärbanan från Sickla Udde till Sickla Torg, se figur 1. Trafikförvaltningen avser att utöka sträckningen av tvärbanan från nuvarande slutstation Sickla Udde i Hammarby Sjöstad till Sickla Station i Nacka kommun enligt *förslag till detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 m.fl., Sicklaön i Nacka kommun*. Detaljplanen har varit på samråd mellan den 9 oktober och 11 november 2013.

Projektområdet omfattar den östligaste delen av Båtbyggargatan, hela Uddvägen samt en sträcka söder om Värmdövägen fram till Sickla station. Tidigare utförda markundersökningar har konstaterat förekomsten av metall, olje- och PCB-föreningar inom angränsande fastigheter. Syftet med denna undersökning är att utreda misstänkligheten av eventuella föroreningar inom planområdet och att bedöma om dessa utgör en risk i den fortsatta projekteringen av området.

Undersökningarna i fält utfördes i december 2013 och januari 2014.



Figur 1. Preliminär avgränsning av planområdet för tvärbanans utökning från Sickla Udde till Sickla Station.

2 OMRÅDESBESKRIVNING

2.1 Historik

Inom angränsande fastigheter till planområdet har det sedan tidigt 1800-tal bedrivits flera olika typer av miljöfarlig verksamhet. Bland annat har det funnits en färgfabrik i den norra änden av Uddvägen, en bensinstation i den sydvästra änden av Uddvägen och en bränsledepå i den sydöstra delen av Uddvägen. Tidigare utförda miljötekniska undersökningar av de berörda fastigheterna har konstaterat förekomsten av markföroreningar, främst bestående av metaller, oljor och PCBer.

2.2 Markförhållanden

Geologin i området är heterogen och utgörs främst av organisk jord, lera, lerig morän och berg i dagen, se figur 2. De naturliga jordlagren är till stora delar bortgrävda och ersatta av fyllningsmassor med mellan 1-6 m djup. Fyllningsmassorna består främst av sand, grus och lera men det förekommer även rester av tegel och frigolit.

Planområdet utgörs främst av hårdgjorda ytor förutom i den norra och nordöstra delen där det skär igenom en stripa av mark söder om Värmdövägen med träd i varierande storlek och annan växtlighet. Planområdet lutar svagt åt sydväst från Värmdövägen.



Figur 2. Geologi: organiska jordarter, lera, lerig morän och berg i dagen.

3 MYNDIGHETSKONTAKT

Under arbetet med denna miljötekniska undersökning har löpande kontakt upprätthållits med ansvarig myndighet, Miljö- och stadsbyggnadsnämnden på Nacka Kommun och miljöinspektör Tore Liljeqvist (miljöenheten på Nacka Kommun).

4 MARK- OCH GRUNDVATTENUNDERSÖKNING

4.1 Provtagningsplan

Provpunkter placerades längs med planområdet i dialog med Tore Liljeqvist från miljöenheten på Nacka Kommun. Ledningsritningar erhöles från ledningskollen och placeringen av provpunkterna anpassades efter dessa. Provpunkternas placering enligt bilaga 1.

4.2 Jord- och vattenprovtagning

Provtagningen av jord och installationen av grundvattenrör utfördes den 3 december 2013 och 8-9 januari 2014. Borringsarbetet gjordes med en borrhög utrustad med skruvborr och

utfördes av Geonorr i Norrland AB. Totalt togs jordprover från 15 punkter (14GS01J-14GS15J), se bilaga 1, och samlingsprov togs från varje meter eller vid tydliga skiften av jordtyper. Från de punkter varifrån det var möjligt skickades två prover från olika djup in till analys på ackrediterat laboratorium.

Vid två punkter installerades grundvattenrör (14GS04V och 14GS07V), se bilaga 1. Vita PEH-rör (50 mm i diameter) installerades och vattenprov togs ca en vecka efter installationen. Vattenprov togs efter omsättning med peristaltisk pump.

Baserat på upplysningar från Tore Liljeqvist från miljöenheten på Nacka kommun om resultat från tidigare utförda undersökningar inom angränsande fastigheter valdes mark- och grundvattenprover ut för analys av metaller, oljor och PCBer. Ett grundvattenprov (14GS07V) analyserades dessutom för innehåll av volatila ämnen.

Fältanteckningar från provtagningen återfinns i bilaga 4.

5 RESULTAT OCH BEDÖMNINGSGRUNDER

Kemiska laboratorieanalyser utfördes av ALcontrol AB och ALS Scandinavia AB. Analysrapporterna återfinns i sin helhet i bilaga 3. I analysrapporterna från Alcontrol AB benämns provpunkterna 14GS10J som 13GS28, 14GS11J som 13GS26, 14GS12J som 13GS24 och 14GS13J som 13GS21. I analysrapporterna från ALS Scandinavia AB benämns provpunkterna 14GS01-09J samt 14GS14-15J som 1-9 och 14-15 och provpunkterna 14GS04V och 14GS07V som GV-4 och GV-7.

En sammanställning av samtliga analysresultat samt deras relation till gällande rikt- och bakgrundsvärden återfinns som bilaga 2. I följande avsnitt presenteras i korthet de mest relevanta resultaten.

5.1 Föroreningar i jord

5.1.1 Metaller

Utvalda jordprover från samtliga 15 punkter analyserades för innehåll av metaller. Då inga platsspecifika riktvärden finns jämförs resultaten med Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverket, 2009). Resultaten redovisas i sin helhet i bilaga 2.

Två prover innehöll halter av metaller som överstiger riktvärden för MKM.

- I provpunkt 14GS03J (4-5 m) uppmättes halter av kvicksilver som motsvarar 3 MKM.
- I provpunkt 14GS13J (0-1 m) uppmättes halter av zink motsvarande 2 MKM.

5.1.2 Petroleumkolväten

Utvalda jordprover från samtliga 15 punkter analyserades för innehåll av petroleumkolväten. Då inga platsspecifika riktvärden finns jämförs resultaten med Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverket, 2009). Resultaten redovisas i sin helhet i bilaga 2.

I två utav proverna uppmättes halter av petroleumkolväten som överstiger riktvärden för MKM.

- I provpunkt 4 (1-2 m) uppmättes halter av tunga PAHer i halter som motsvarar 2 MKM.

- I provpunkt 10 (0-1 m) uppmättes halter av medeltunga och tunga PAHer i halter som motsvarar 2 MKM.

5.1.3 PCBer

Utvalda jordprover från 4 provpunkter (14GS07-09J samt 14GS15J) analyserades för innehåll av PCBer. Då inga platsspecifika riktvärden finns jämförs resultaten med Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) (Naturvårdsverket, 2009). Riktvärdet för PCB anges som halten av *PCB7*, vars värde motsvarar summan av 7 PCB-kongener, se bilaga 3. Resultaten redovisas i sin helhet i bilaga 2.

- PCBer detekterades i 3 provpunkter (14GS07J, 14GS09J och 14GS15J).
- I en utav provpunkterna (14GS07J, 0-1 m) uppmättes halter motsvarande 2 MKM.

5.2 Föroreningar i grundvatten

5.2.1 Metaller

Grundvattenprov från 14GS04V och 14GS07V analyserades för innehåll av metaller. Riktvärden för metallföroreningar finns inte i Sverige utan dessa jämförs normalt mot bakgrundshalter i opåverkade områden och dricksvattenkriterier (SLVFS, 2001). Resultaten redovisas i sin helhet i bilaga 2.

- Halterna av arsenik, nickel och zink överstiger bakgrundsvärden för opåverkad jord från Mellansverige i provpunkt 14GS04V.
- Halterna av nickel överstiger bakgrundsvärden för opåverkad jord från Mellansverige i provpunkt 14GS07V.
- Inga andra metaller överskrider riktvärdena.

5.2.2 Petroleumkolväten

Grundvattenprov från 14GS04V och 14GS07V analyserades för innehåll av petroleumkolväten. Resultaten jämförs med SPIs (Svenska Petroleum Institutet) riktvärden för bensinstationer och dieselanläggningar (SPI, 2011). Resultaten redovisas i sin helhet i bilaga 2.

- Halterna av tunga PAHer (PAH-H) överstiger dricksvattenkriteriet med ca 10 ggr i provpunkt 14GS04V.

5.2.3 Volatila ämnen

Grundvattenprov från 14GS07V analyserades för innehåll av volatila ämnen och resultaten redovisas i sin helhet i bilaga 2.

- Halterna av volatila ämnen var lägre än detektionsgränsen för använd analysmetod.

6 SLUTSATSER OCH FÖRENKLAD RISKBEDÖMNING

6.1 Föroreningar i jord

6.1.1 Metaller

- Lokalt förekommer halter av kvicksilver och zink som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning).
- Riktvärdet för kvicksilver är hälsoriksbaserat och styrs av de skadliga ångor som metallen kan ge upphov till. Halterna uppmättes vid provpunkt 14GS03J på 4-5 m djup under befintlig marknivå. Under nuvarande förhållanden bedöms risken för att människor exponeras av föroreningen som liten.
- Riktvärdet för zink styrs av skydd av markmiljön. Halter över 2 MKM påträffades vid provpunkt 14GS13J på 0-1 m djup under befintlig marknivå. Provet togs under hårdgjord yta och skyddsvärdet av markmiljö bedöms därför vara lågt.

6.1.2 Petroleumkolväten

- Föroreningen av petroleumkolväten är koncentrerad omkring provpunkterna 14GS03-05J och 14GS10-12J. De förhöjda halterna i provpunkterna 14GS03-05J härrör sannolikt från spill eller läckage från den f.d. bensinstationen och bränsledepån. Ursprunget till de uppmätta halterna i provpunkt 14GS10-12J går inte att fastställa med det för tillfället tillgängliga underlaget.
- I provpunkt 14GS04J4 (1-2 m) och 14GS10J (0-1 m) uppmättes halter av tunga och medeltunga PAHer (PAH-H och PAH-M) i halter som motsvarar 2 MKM. Riktvärdet för tunga PAHer styrs främst av skydd av markmiljö. Bägge prover togs under hårdgjord yta och skyddsvärdet för markmiljön bedöms därför vara lågt. Riktvärdet för medeltunga PAHer är hälsoriksbaserat och är främst kopplat till exponeringen av giftiga ångor vid t.ex. markarbeten. Under nuvarande förhållanden bedöms risken för att människor exponeras av föroreningen som liten.

6.1.3 PCB

- Förekomsten av PCBer i mark påvisar att PCBer kan förekomma på fler platser och i djupare jordlager än vad som upptäckts i denna undersökning.
- Riktvärdet för PCB i MKM-klassad mark styrs främst av grundvattenskydd. Då inga dricksvattenintressen finns i området bedöms skyddsvärdet för aktuellt planområde vara lågt.

6.2 Föroreningar i grundvatten

6.2.1 Bedömningsgrunder

Riktvärden för grundvatten beräknas normalt utifrån tre kriterier:

- Skydd av människors hälsa, dvs. den teoretiska exponering människor skulle utsättas för om grundvattnet används som dricksvatten.

- Skydd av grundvatten nedströms fastigheten.
- Skydd av ytvatten, dvs. risken för att förorenat grundvatten tillför föroreningar till en sjö eller ett vattendrag.

6.2.2 Metaller och Petroleumkolväten

- Varken inom eller nedströms om aktuellt planområde finns dricksvattenintressen och det bedöms därför inte finnas risker kopplat till människors hälsa.
- Det är vår bedömning att berörda ytvattenrecipienter inte påverkas negativt av de uppmätta halterna av metaller och PAHer i grundvattnet inom planområdet.

7 REKOMMENDATIONER

För att mer precist kunna avgränsa föroreningarna i jord inom planområdet och därmed kunna vidta lämpliga åtgärder vid kommande markarbeten rekommenderas kompletterande provtagningar i de delar av planområdet där metaller, petroleumkolväten och PCBer uppmätts i halter som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Detta avser främst området omkring provpunkterna 14GS03-05J och 14GS07-12J. Jordprover skall främst analyseras på innehåll av metaller, petroleumkolväten och PCBer.

Det är vår rekommendation man innan påbörjandet av markarbeten utför en förklassning av planområdet. Sträckan delas in i representativa enhetsvolym, förslagsvis med mindre volym i de sektorer där halter >MKM uppmätts och större volym inom de sektioner där halterna låg mellan KM-MKM eller <KM. Val av analyser väljs baserat på resultaten från denna miljötekniska undersökning. Under schaktarbetets gång tas med fördel schaktbottenprover och schaktväggsprover för dokumentation av eventuella restföroreningar. Då föroreningssituationen i området är heterogent fördelad och förekomsten av lokala hotspots med höga halter inte kan uteslutas bör man även under markarbeten vara uppmärksam på tecken på föroreningar såsom kraftig lukt och missfärgad jord.

8 REFERENSER

Naturvårdsverket, 2009. *Riktvärden för förorenad mark, modellbeskrivning och vägledning*, Naturvårdsverkets rapport 5976, september 2009.

SLVFS, 2001. *Livsmedelsverkets föreskrifter om dricksvatten, SLVFS 2001:30*, Livsmedelsverket, 2001.

SPI (2011); *SPI rekommendation, Efterbehandling av förorenade bensinstationer och dieselanläggningar*, Svenska Petroleum Institutet, 2011.

GEOSIGMA

Bilaga 1

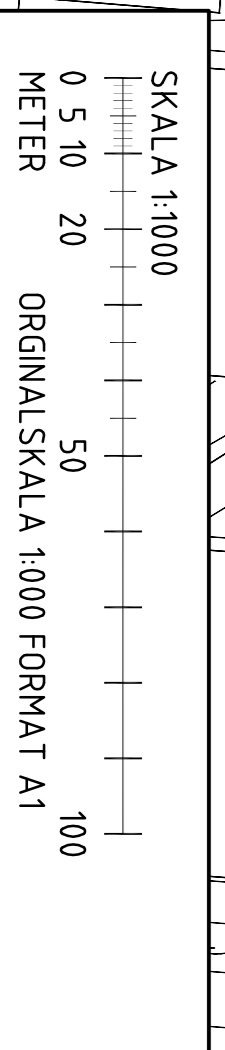
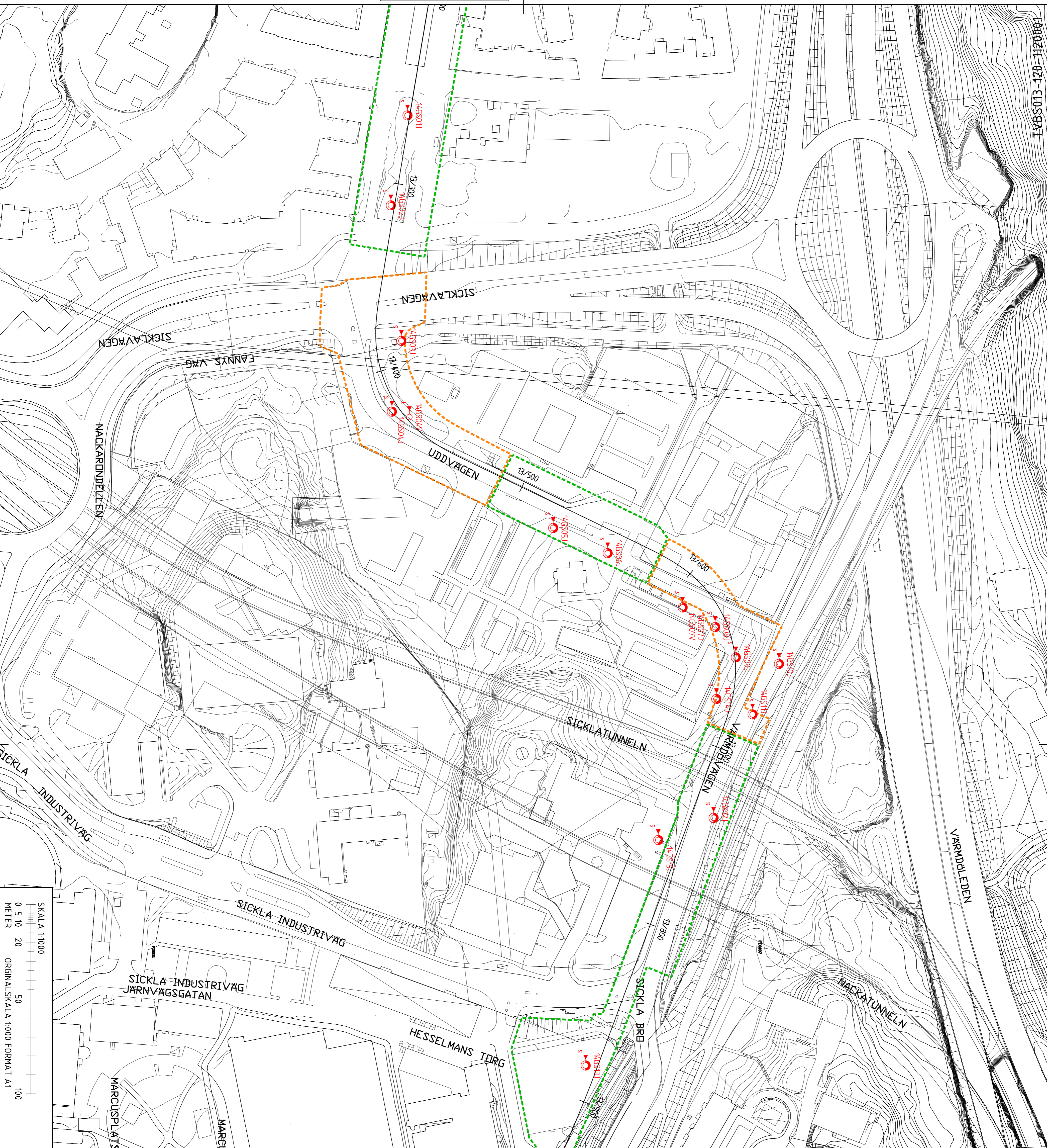
Översiktlig miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning inom planområdet för förlängningen av tvärbanan från Sickla Udde till Sickla Station, Nacka Kommun

Grap 14017

Planskiss - provtagningspunkter

Denna ritning är SL:s egendom. Allt obehörigt
begagnande av ritningen beivras enligt lag.
AB Storstockholms Lokaltrafik

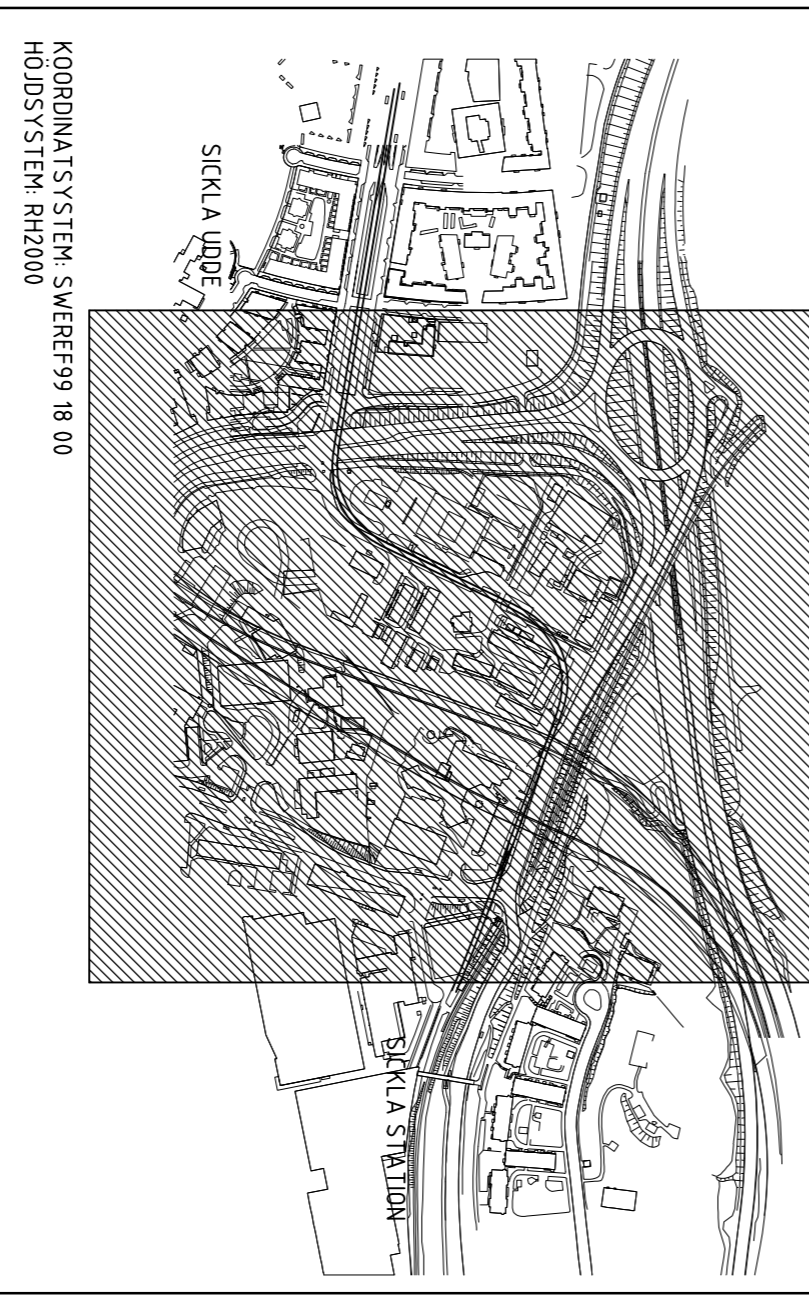
TVBS013-175-110-0001



BETECKNINGAR

- XX STÖRDA PROVER
- LABORATORIEANALYS
- FALTANALYS
- MILJÖGEOFOTEKNISK UNDERSÖKNING
- S = JORD
- L = VATTEN
- G = LUFT
- UPPMÄTTA HALTER > MKM
- UPPMÄTTA HALTER < MKM

TVÄRBANANS FÖRLÄNGNING
TILL SICKLA



KOORDINATSYSTEM: SWEREF99 18 00
HÖJDSYSTEM: RH2000

GEOSIGMA

UPPDRAGSLEDADE	RITAD	HANDLEDARE
603310	E. JOHANSSON	J. SÄTZER
ANSVARIG	L. NILSSON	GRANSKAD
STÄMPLAD	STÄMPLAD	GRANSKAD
ST. STORSTOCKHOLM	ST. STORSTOCKHOLM	ST. STORSTOCKHOLM
ST. STORSTOCKHOLM	ST. STORSTOCKHOLM	ST. STORSTOCKHOLM

FÖRRÄGNINGSUDELÄG
TVÄRBANANS FÖRLÄNGNING TILL SICKLA

REV	ANT	REVISIONSÄNDR	SKA	DATUM
PLAN				
RIKSNR	SKALA	RIKSNR	LANDOR	NR
A1	1:1000	TVBS013-175-110-0001		

Koordinater för provpunkter

SWEREF 99 (1800)	X	Y
14GS01J	156378.988	6576760.365
14GS02J	156407.824	6576756.063
14GS03J	156486.3249	6576759.084
14GS04J	156525.976	6576756.744
14GS04V	156526.1638	6576763.128
14GS05J	156585.1659	6576837.806
14GS06J	156597.088	6576868.658
14GS07J/14GS07V	156626.906	6576908.356
14GS08J	156637.4933	6576923.971
14GS09J	156653.4835	6576934.649
14GS10J	156656.9354	6576957.841
14GS11J	156683.5442	6576943.918
14GS12J	156738.126	6576923.348
14GS13J	156868.7789	6576855.824
14GS14J	156675.4851	6576924.747
14GS15J	156731.0922	6576902.557

GEOSIGMA

Bilaga 2

Översiktlig miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning inom planområdet för förlängningen av tvärbanan från Sickla Udde till Sickla Station, Nacka Kommun

Grap 14017

Resultatsammanställning

PROJEKT: Tvärbanan Sickla
 PROJEKTNR: 603310

LABORATORIEANALYSER

JORD-Metaller [mg/kg TS]

PUNKT/ÄMNE	Djup (m)	TS_105°C %	Arsenik As	Barium Ba	Kadmium Cd	Kobolt Co	Krom Cr	Koppar Cu	Kvicksilver Hg	Nickel Ni	Bly Pb	Vanadin V	Zink Zn
14GS01J	1 - 2 m	90.9	1.22	25.7	<0.07	5.52	26.5	17.1	<0.1	13.7	12.3	21.7	45.1
14GS02J	1 - 2 m	88	1.15	29.7	<0.06	5.2	24.7	26.2	<0.1	14.6	12.2	19.4	40.5
14GS03J	1 - 2 m	84.4	17.5		0.626	11.8	56.5	167	0.462	58.7	143	25.4	472
	4 - 5 m	70.6	4.6	110	0.224	10.1	31	32.8	6.3	25.2	28.7	30.2	131
14GS04J	1 - 2 m	85.9	2.89	104	0.744	9.73	26.8	42.2	0.189	16	95	35.7	301
	3 - 4 m	86.3	2.55	120	0.356	7.14	28	36.6	0.187	17.9	69.2	31.5	215
14GS05J	1 - 1.6 m	87.3	2.56	110	0.191	8.23	26.5	33.4	0.156	17.9	56.2	27.5	102
14GS06J	0 - 1 m	94.5	0.798	11.8	<0.07	2.58	9.03	8.57	<0.1	5.56	5.72	9.79	21.5
14GS07J	0 - 1 m	82.4	3.37		0.431	11.5	38.4	48.7	<0.2	24.5	75.3	43.2	209
	2 - 3 m	74.7	2.52	64.5	0.108	13.4	38.4	25.6	<0.2	26	22	37.8	83.8
14GS08J	1 - 2 m	88.1	2.32	62.7	0.14	8.15	33.2	31	<0.1	20.6	26.9	30.7	84.8
	3 - 4 m	86	2.35	60.1	0.128	8.44	28.2	24	<0.2	19.3	24.5	29.2	86.3
14GS09J	0 - 1 m	94.3	0.818	46.3	0.0841	6.6	30	25.6	<0.1	18.4	12	27.1	56.8
	2 - 3 m	86.7	2.98	90.4	0.167	10.3	31	37.1	0.339	17.8	53.6	33.1	98.2
14GS10J	0 - 1 m	93.8	3.8	48	<0.16	9.1	38	52	<0.01	21	8.2	46	51
	2 - 3 m	85.8	3	48	<0.15	7.5	25	34	0.057	14	16	29	51
14GS11J	0 - 1 m	93.4	2.6	54	<0.20	7.7	27	21	0.036	13	12	38	57
	1 - 1.9	92.7	2.6	42	<0.17	6.4	21	17	0.043	10	21	29	50
14GS12J	0 - 1 m	95	3.1	67	<0.15	10	40	46	<0.1	20	30	51	90
	2 - 3 m	84.5	7.2	80	0.31	10	37	45	0.17	25	300	39	160
14GS13J	0 - 1 m	88.2	6.1	120	<0.19	13	40	38	0.15	27	70	46	530
	2 - 2.6 m	93.5	3.5	30	<0.18	9.5	40	36	0.01	22	13	32	93
14GS14J	1 - 2 m	89.5	1.24	28.5	<0.07	3.95	20.4	13.5	<0.1	8.58	21.5	20.6	44.2
	3 - 4 m	78.9	4.88	148	0.107	15.4	68.9	41	<0.2	40.2	24.2	64.4	124
14GS15J	0 - 1 m	88.7	0.661	16.7	<0.07	2.43	8.41	5.62	<0.1	3.75	5.98	11.4	22.3
	2 - 3 m	82.7	2.23	96.2	0.14	8.22	47.9	22.5	<0.2	17.6	24.3	33.5	110
MEDEL		87.2	3.4	67.2	0.3	8.5	32.4	35.7	0.8	19.9	45.5	32.4	128.1
KM			10	200	0.5	15	80	80	0.25	40	50	100	250
MKM			25	300	15	35	150	200	2.5	120	400	200	500
FA			1 000	10 000	100	100	10 000	2 500	500	100	2 500	10 000	2 500
FA*					1 000	2 500			1 000	1 000			

*Ej lättlöslig

KM-Riktvärde för känslig markanvändning; MKM Riktvärde för mindre känslig markanvändning

FA-farligt avfall

PROJEKT: Tvärbanan Sickla
 PROJEKTNR: 603310
 JORD - Petroleumkolväten [mg/kg TS]

PUNKT/ÄMNE	Djup (m)	TS_105°C %	alifater >C8-C10	alifater >C10-C12	alifater >C12-C16	alifater >C16-C35	aromater >C8-C10	aromater >C10-C16	aromater >C16-C35	PAH, summa L	PAH, summa M	PAH, summa H
14GS01J	1 - 2 m	90.9	<10.0	<20	<20	<20	0.14	<1.24	<1.0	<0.15	0.1	<0.32
14GS02J	1 - 2 m	88	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
14GS03J	1 - 2 m	84.4	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	3.5	3.1	2.7	15	6.1
	4 - 5 m	70.6	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
14GS04J	1 - 2 m	85.9	<10.0	<20	<20	55	<0.480	1.09	5.4	0.42	12	14
	3 - 4 m	86.3	<10.0	<20	<20	28	<0.480	0.684	1.9	0.13	6	5.8
14GS05J	1 - 1.6 m	87.3	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	0.94	1.2
14GS06J	0 - 1 m	94.5	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
14GS07J	0 - 1 m	82.4	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	0.8	0.88
	2 - 3 m	74.7	<10.0	<20	<20	28	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
14GS08J	1 - 2 m	88.1	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	0.183	<1.0	<0.15	0.45	0.77
	3 - 4 m	86	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
14GS09J	0 - 1 m	94.3	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	0.23	0.08
	2 - 3 m	86.7	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
14GS10J	0 - 1 m	93.8	<5	<10.0	11	450	<1	5.5	5.1	4.4	24	12
	2 - 3 m	85.8	<5	<10.0	<10.0	29	<1	<1	<1	0.13	0.60	0.41
14GS11J	0 - 1 m	93.4	<5	<10.0	16	410	<1	3.1	3.2	1.8	14	7.5
	1 - 1.9	92.7	<5	<10.0	<10.0	310	<1	1.3	1.7	0.99	6.4	3.5
14GS12J	0 - 1 m	95	<5	<10.0	<10.0	450	<1	<1	<1	<0.03	0.19	0.82
	2 - 3 m	84.5	<5	<10.0	<10.0	60	<1	<1	<1	<0.03	0.41	0.55
14GS13J	0 - 1 m	88.2	<5	<10.0	<10.0	35	<1	<1	<1	<0.03	0.12	0.15
	2 - 2.6 m	93.5	<5	<10.0	<10.0	12	<1	<1	<1	<0.03	<0.05	<0.08
14GS14J	1 - 2 m	89.5	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	0.64	0.44
	3 - 4 m	78.9	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
14GS15J	0 - 1 m	88.7	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	<0.25	<0.32
	2 - 3 m	82.7	<10.0	<20	<20	<20	<0.480	<1.24	<1.0	<0.15	0.8	0.88
KM			20	100	100	100	10	3	10	3	3	1
MKM			120	500	500	1000	50	15	30	15	20	10
FA				1000			1000	1000		1000	1000	100

PROJEKT: Tvärbanan Sickla
 PROJEKTNR: 603310

JORD - PCB [mg/kg TS]

Ämne/Punkt	14GS07J		14GS08J		14GS09J		14GS15J		KM	MKM
	0 - 1 m	2 - 3 m	1 - 2 m	3 - 4 m	0 - 1 m	2 - 3 m	0 - 1 m	2 - 3 m		
Djup (m)										
TS_105°C %	82.4	74.7	88.1	86	94.3	86.7	82.7	88.7		
PCB 28	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020		
PCB 52	0.0024	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020		
PCB 101	0.0199	0.0026	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	0.0041	<0.0020		
PCB 118	0.0064	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020		
PCB 138	0.0982	0.0105	<0.0020	<0.0020	0.0021	<0.0020	0.0034	<0.0020		
PCB 153	0.0664	0.0073	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	0.0022	<0.0020		
PCB 180	0.0739	0.0069	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020	<0.0020		
PCB, summa 7	0.27	0.027	<0.0070	<0.0070	0.0021	<0.0070	0.0097	<0.0070	0.008	0.2

GRUNDVATTEN - Metaller

µg/l

ÄMNE/PUNKT	14GS04V	14GS07V	Bakg-SWE	Bakg-M	> Mkt hög /SLV	Punktk
Arsenik As	1.48	<1	0.12	0.49	10	50
Kadmium Cd	<0.05	<0.05	0.012	<0,01	5	25
Kobolt Co	2.09	0.256	0.06			
Krom Cr	<0.5	<0.5	0.19	0.4	50	
Koppar Cu	1.62	1.15	0.88	22	2000	20000
Kvicksilver Hg	<0.02	<0.02	0.00038		1	
Molybden	2.57	2				
Nickel Ni	6.34	3.6	0.38	0.88	20	
Bly Pb	<0.2	<0.2	0.03	0.9	10	25
Vanadin V	0.689	0.22	0.22			
Zink Zn	123	3.01	4.3	18	1000	3500

Bakg-SWE - Bakgrundshalt i Sverige, opåverkad jord

Bakg-M- Bakgrundshalt i Mellansverige opåverkad jord

> Mkt hög /SL - Mycket hög halt samt dricksvattenkriterie

Punktk - klar påverkan från punktkälla

PROJEKT: Tvärbanan Sickla
 PROJEKTNR: 603310
 GRUNDVATTEN-Petroleumkolväten

ÄMNE/PUNKT	µg/l					
	14GS04V	14GS07V	Dricks-vatten	Angor i byggnader	Miljörisiker i ytvatten	Risk för fri fas
alifater >C5-C8	<10	<10	100	100	300	2000
alifater >C8-C10	<10	<10	100	100	150	1000
alifater >C10-C12	<10	<10	100	25	300	1500
alifater >C12-C16	<10	<10	100	EB*	3000	3000
alifater >C16-C35	<10	<10	100	EB*	3000	2000
aromater >C8-C10	<0.30	<0.30	70	800	500	3000
aromater >C10-C16	<0.775	<0.775	10	10000	120	500
aromater >C16-C35	<1.0	<1.0	2	25000	5	40
bensen	<0.20	<0.20	5	50	500	10000
toluen	<0.20	<0.20	40	7000	500	10000
etylbenzen	<0.20	<0.20	30	6000	500	2000
xylener	<0.20	<0.20	250	3000	500	3000
PAH, summa L	0.027	0.03	10	2000	120	150
PAH, summa M	0.27	<0.025	2	10	5	10
PAH, summa H	0.5	<0.040	0.05	300	0.5	1
Utspädning			1	1/5000	1/100	

*EB=ej begränsande

GRUNDVATTEN-Volatila ämnen

ÄMNE/PUNKT	µg/l
alifater >C5-C8	<10
alifater >C8-C10	<10
bensen	<0.2
toluen	<0.2
etylbenzen	<0.2
m,p-xylen	<0.2
o-xylen	<0.2
xylener, summa	<0.2
indan	<0.2
aromater >C8-C10	<1
diklorometan	<0.2
triklorometan	<0.2
tetraklorometan	<0.2
1,1-dikloreten	<0.2
1,2-dikloreten	<0.2
1,1,1-trikloreten	<0.2
1,1,2-trikloreten	<0.2
1,1,2,2-tetrakloreten	<0.2
1,2-diklorpropan	<0.2
cis-1,2-dikloreten	<0.2
trans-1,2-dikloreten	<0.2
trikloreten	<0.2
tetrakloreten	<0.2
monoklorbensen	<0.2
diklorbensener	<0.5
andra föreningar (volatila)	ej det

GEOSIGMA

Bilaga 3

Översiktlig miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning inom planområdet för förlängningen av tvärbanan från Sickla Udde till Sickla Station, Nacka Kommun

Grav 14017

Analysrapporter

Rapport

Sida 1 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Projekt
Bestnr **603310**
Registrerad **2014-01-10**
Utfärdad **2014-01-16**

Geosigma AB
Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113
113 43 Stockholm

Analys av fast prov

Er beteckning	1 1-2m						
Labnummer	O10563876						
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign	
TS_105°C	90.9	2	%	1	V	IRSA	
As	1.22	0.35	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Ba	25.7	6.0	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cd	<0.07		mg/kg TS	1	H	IRSA	
Co	5.52	1.34	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cr	26.5	5.2	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cu	17.1	3.6	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Hg	<0.1		mg/kg TS	1	H	IRSA	
Ni	13.7	3.6	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Pb	12.3	2.5	mg/kg TS	1	H	IRSA	
V	21.7	4.7	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Zn	45.1	8.5	mg/kg TS	1	H	IRSA	
TS_105°C	90.3	4.52	%	2	1	JOHN	
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C8-C10	0.140		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	2	1	JOHN	
metylpirener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
naftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
acenaftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
acenaften	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fluoren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fenantren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
antracen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fluoranten	0.103	0.026	mg/kg TS	2	1	JOHN	
pyren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
krysen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa 16*	0.10		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa övriga*	0.10		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa M*	0.10		mg/kg TS	2	1	JOHN	

Rapport

Sida 2 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	1 1-2m					
Labnummer	O10563876					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	2	1	JOHN

Er beteckning	2 1-2m					
Labnummer	O10563877					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	88.0	2	%	1	V	IRSA
As	1.15	0.33	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	29.7	6.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	<0.06		mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	5.20	1.26	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	24.7	4.9	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	26.2	5.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.1		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	14.6	3.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	12.2	2.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	19.4	4.1	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	40.5	7.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	88.4	4.42	%	2	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylpirener/metylfloorantener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	2	1	JOHN

Rapport

Sida 3 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	3a 1-2m					
Labnummer	O10563878					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	84.4	2	%	1	V	IRSA
As	17.5	4.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	431	99	mg/kg TS	1	H	JOHN
Cd	0.626	0.145	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	11.8	2.9	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	56.5	11.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	167	35	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	0.462	0.138	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	58.7	15.3	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	143	29	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	25.4	5.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	472	89	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	82.8	4.14	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	3.50		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfloorantener	2.0	0.8	mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	1.1	0.4	mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	3.1		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	1.54	0.384	mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	1.16	0.289	mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	1.31	0.327	mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	5.84	1.46	mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	1.70	0.424	mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	3.83	0.957	mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	2.66	0.666	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	1.53	0.382	mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	1.33	0.333	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	1.04	0.261	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	0.417	0.104	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	0.853	0.213	mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	0.098	0.024	mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	0.388	0.097	mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	0.427	0.107	mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	24		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	5.7		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	18		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	2.7		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	6.1		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 4 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	3a 4-5m					
Labnummer	O10563879					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	70.6	2	%	1	V	IRSA
As	4.60	1.26	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	110	25	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.224	0.054	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	10.1	2.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	31.0	6.3	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	32.8	6.9	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	6.30	1.86	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	25.2	6.6	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	28.7	5.9	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	30.2	6.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	131	25	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	67.0	3.35	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfuorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 5 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	4 1-2m					
Labnummer	O10563880					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	85.9	2	%	1	V	IRSA
As	2.89	0.80	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	104	24	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.744	0.174	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	9.73	2.35	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	26.8	5.3	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	42.2	8.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	0.189	0.056	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	16.0	4.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	95.0	19.3	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	35.7	7.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	301	57	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	87.8	4.39	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	55	11	mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	1.09		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpyrener/metylfluorantener	3.5	1.4	mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryssener/metylbens(a)antracener	1.9	0.8	mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	5.4		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbensen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	0.135	0.054	mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xlener, summa*	0.14		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	0.14		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	0.420	0.105	mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	0.652	0.163	mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	3.10	0.774	mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	1.03	0.257	mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	4.35	1.09	mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	3.30	0.824	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	2.50	0.626	mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	2.29	0.573	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	2.91	0.727	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	1.14	0.284	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	2.29	0.572	mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	0.439	0.110	mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylen	1.28	0.319	mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	1.22	0.305	mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	27		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	13		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	14		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	0.42		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	12		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 6 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	4 1-2m						
Labnummer	O10563880						
Parameter		Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PAH, summa H*		14		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 7 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	4 3-4m					
Labnummer	O10563881					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	86.3	2	%	1	V	IRSA
As	2.55	0.71	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	120	27	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.356	0.082	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	7.14	1.73	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	28.0	5.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	36.6	7.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	0.187	0.056	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	17.9	4.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	69.2	14.1	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	31.5	6.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	215	41	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	84.4	4.22	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	28	6	mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	0.684		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfloorantener	1.9	0.8	mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	1.9		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	0.127	0.032	mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	0.170	0.042	mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	1.33	0.332	mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	0.404	0.101	mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	2.30	0.575	mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	1.84	0.459	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	1.20	0.299	mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	1.14	0.285	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	1.20	0.299	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	0.466	0.116	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	0.831	0.208	mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	0.150	0.037	mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylen	0.436	0.109	mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	0.373	0.093	mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	12		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	5.4		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	6.6		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	0.13		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	6.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	5.8		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 8 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	5 1-1,60m					
Labnummer	O10563882					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	87.3	2	%	1	V	IRSA
As	2.56	0.71	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	110	25	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.191	0.045	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	8.23	1.99	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	26.5	5.3	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	33.4	7.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	0.156	0.049	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	17.9	4.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	56.2	11.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	27.5	5.9	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	102	19	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	90.3	4.52	%	2	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fenantren	0.116	0.029	mg/kg TS	2	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoranten	0.486	0.122	mg/kg TS	2	1	JOHN
pyren	0.338	0.084	mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)antracen	0.217	0.054	mg/kg TS	2	1	JOHN
krysen	0.218	0.054	mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(b)fluoranten	0.258	0.064	mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(k)fluoranten	0.101	0.025	mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)pyren	0.174	0.043	mg/kg TS	2	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
benso(ghi)perylene	0.103	0.026	mg/kg TS	2	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	0.080	0.020	mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa 16*	2.1		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa övriga*	1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa M*	0.94		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa H*	1.2		mg/kg TS	2	1	JOHN

Rapport

Sida 9 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	6 0-1m					
Labnummer	O10563883					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	94.5	2	%	1	V	IRSA
As	0.798	0.237	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	11.8	2.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	<0.07		mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	2.58	0.62	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	9.03	1.85	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	8.57	1.81	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.1		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	5.56	1.46	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	5.72	1.17	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	9.79	2.09	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	21.5	4.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	95.0	4.75	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfloorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 10 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	15 2-3m					
Labnummer	O10563884					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	82.7	2	%	1	V	IRSA
As	2.23	0.62	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	96.2	22.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.140	0.034	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	8.22	2.00	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	47.9	9.6	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	22.5	4.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.2		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	17.6	4.6	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	24.3	4.9	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	33.5	7.1	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	110	21	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	84.8	4.24	%	2	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylkrysener/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fenantren	0.151	0.038	mg/kg TS	2	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoranten	0.371	0.093	mg/kg TS	2	1	JOHN
pyren	0.276	0.069	mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)antracen	0.185	0.046	mg/kg TS	2	1	JOHN
krysen	0.174	0.044	mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(b)fluoranten	0.216	0.054	mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)pyren	0.143	0.036	mg/kg TS	2	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
benso(ghi)perylene	0.083	0.021	mg/kg TS	2	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	0.082	0.020	mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa 16*	1.7		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	0.80		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa övriga*	0.88		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa M*	0.80		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa H*	0.88		mg/kg TS	2	1	JOHN
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 52	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 101	0.0041	0.0016	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 118	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 138	0.0034	0.0014	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 153	0.0022	0.0009	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 180	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN

Rapport

Sida 11 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	15 2-3m						
Labnummer	O10563884						
Parameter		Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PCB, summa 7*		0.0097		mg/kg TS	4	1	JOHN

Rapport

Sida 12 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	7 0-1m					
Labnummer	O10563885					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	82.4	2	%	1	V	IRSA
As	3.37	0.93	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	243	56	mg/kg TS	1	H	JOHN
Cd	0.431	0.100	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	11.5	2.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	38.4	8.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	48.7	10.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.2		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	24.5	6.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	75.3	15.3	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	43.2	9.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	209	39	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	77.8	3.89	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	28	6	mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfloorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 13 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	7 0-1m					
Labnummer	O10563885					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 52	0.0024	0.0010	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 101	0.0199	0.0080	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 118	0.0064	0.0026	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 138	0.0982	0.0393	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 153	0.0664	0.0266	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 180	0.0739	0.0296	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB, summa 7*	0.27		mg/kg TS	4	1	JOHN

Rapport

Sida 14 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	7 2-3m					
Labnummer	O10563886					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	74.7	2	%	1	V	IRSA
As	2.52	0.70	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	64.5	14.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.108	0.030	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	13.4	3.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	38.4	7.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	25.6	5.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.2		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	26.0	6.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	22.0	4.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	37.8	8.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	83.8	15.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	78.1	3.90	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkrysener/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 15 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	7 2-3m						
Labnummer	O10563886						
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign	
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN	
PCB 52	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN	
PCB 101	0.0026	0.0010	mg/kg TS	4	1	JOHN	
PCB 118	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN	
PCB 138	0.0105	0.0042	mg/kg TS	4	1	JOHN	
PCB 153	0.0073	0.0029	mg/kg TS	4	1	JOHN	
PCB 180	0.0069	0.0028	mg/kg TS	4	1	JOHN	
PCB, summa 7*	0.027		mg/kg TS	4	1	JOHN	

Rapport

Sida 16 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	8 1-2m					
Labnummer	O10563887					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	88.1	2	%	1	V	IRSA
As	2.32	0.64	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	62.7	14.3	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.140	0.033	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	8.15	1.97	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	33.2	6.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	31.0	6.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.1		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	20.6	5.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	26.9	5.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	30.7	6.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	84.8	16.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	85.7	4.29	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	0.183		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfloorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	0.273	0.068	mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	0.180	0.045	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	0.143	0.036	mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	0.155	0.039	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	0.120	0.030	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	0.115	0.029	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	0.105	0.026	mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	0.129	0.032	mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	1.2		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	0.64		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	0.58		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	0.45		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	0.77		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 17 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	8 1-2m					
Labnummer	O10563887					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 52	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 101	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 118	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 138	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 153	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 180	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB, summa 7*	<0.0070		mg/kg TS	4	1	JOHN

Rapport

Sida 18 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	8 3-4m					
Labnummer	O10563888					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	86.0	2	%	1	V	IRSA
As	2.35	0.65	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	60.1	13.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.128	0.032	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	8.44	2.04	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	28.2	5.6	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	24.0	5.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.2		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	19.3	5.1	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	24.5	5.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	29.2	6.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	86.3	16.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	82.7	4.13	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfloorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 19 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	8 3-4m					
Labnummer	O10563888					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 52	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 101	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 118	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 138	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 153	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 180	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB, summa 7*	<0.0070		mg/kg TS	4	1	JOHN

Rapport

Sida 20 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	9					
	0-1m					
Labnummer	O10563889					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	94.3	2	%	1	V	IRSA
As	0.818	0.239	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	46.3	10.6	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.0841	0.0204	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	6.60	1.60	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	30.0	6.0	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	25.6	5.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.1		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	18.4	4.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	12.0	2.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	27.1	5.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	56.8	10.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	93.3	4.67	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkrysener/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	0.128	0.032	mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	0.103	0.026	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	0.080	0.020	mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	0.31		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	0.23		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	0.23		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 21 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	9 0-1m					
Labnummer	O10563889					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 52	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 101	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 118	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 138	0.0021	0.0008	mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 153	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 180	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB, summa 7*	0.0021		mg/kg TS	4	1	JOHN

Rapport

Sida 22 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	9 2-3m					
Labnummer	O10563890					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	86.7	2	%	1	V	IRSA
As	2.98	0.82	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	90.4	20.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	0.167	0.043	mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	10.3	2.5	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	31.0	6.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	37.1	7.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	0.339	0.101	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	17.8	4.7	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	53.6	10.9	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	33.1	7.1	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	98.2	18.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	85.4	4.27	%	3	1	JOHN
alifater >C5-C8	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C5-C16*	<30		mg/kg TS	3	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylpirener/metylfuorantener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	3	1	JOHN
bensen	<0.010		mg/kg TS	3	1	JOHN
toluen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
etylbenzen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
m,p-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
o-xylen	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
xylen, summa*	<0.050		mg/kg TS	3	1	JOHN
TEX, summa*	<0.10		mg/kg TS	3	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	3	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	3	1	JOHN

Rapport

Sida 23 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	9 2-3m					
Labnummer	O10563890					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 52	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 101	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 118	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 138	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 153	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 180	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB, summa 7*	<0.0070		mg/kg TS	4	1	JOHN

Rapport

Sida 24 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	14 1-2m						
Labnummer	O10563891						
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign	
TS_105°C	89.5	2	%	1	V	IRSA	
As	1.24	0.35	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Ba	28.5	6.5	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cd	<0.07		mg/kg TS	1	H	IRSA	
Co	3.95	0.97	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cr	20.4	4.1	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cu	13.5	2.8	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Hg	<0.1		mg/kg TS	1	H	IRSA	
Ni	8.58	2.26	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Pb	21.5	4.4	mg/kg TS	1	H	IRSA	
V	20.6	4.4	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Zn	44.2	8.4	mg/kg TS	1	H	IRSA	
TS_105°C	90.9	4.55	%	2	1	JOHN	
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	2	1	JOHN	
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
metylkrysener/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
naftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
acenaften	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fluoren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fenantren	0.119	0.030	mg/kg TS	2	1	JOHN	
antracen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fluoranten	0.288	0.072	mg/kg TS	2	1	JOHN	
pyren	0.237	0.059	mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(a)antracen	0.101	0.025	mg/kg TS	2	1	JOHN	
krysen	0.121	0.030	mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(b)fluoranten	0.122	0.030	mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(a)pyren	0.096	0.024	mg/kg TS	2	1	JOHN	
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa 16*	1.1		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa cancerogena*	0.44		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa övriga*	0.64		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa M*	0.64		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa H*	0.44		mg/kg TS	2	1	JOHN	

Rapport

Sida 25 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	14 3-4m						
Labnummer	O10563892						
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign	
TS_105°C	78.9	2	%	1	V	IRSA	
As	4.88	1.34	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Ba	148	34	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cd	0.107	0.027	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Co	15.4	3.7	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cr	68.9	13.6	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Cu	41.0	8.6	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Hg	<0.2		mg/kg TS	1	H	IRSA	
Ni	40.2	10.5	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Pb	24.2	4.9	mg/kg TS	1	H	IRSA	
V	64.4	13.6	mg/kg TS	1	H	IRSA	
Zn	124	23	mg/kg TS	1	H	IRSA	
TS_105°C	78.7	3.93	%	2	1	JOHN	
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	2	1	JOHN	
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
metylkrysener/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN	
naftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
acenaften	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fluoren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fenantren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
antracen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
pyren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
krysen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	2	1	JOHN	
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	2	1	JOHN	

Rapport

Sida 26 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



Er beteckning	15 0-1m					
Labnummer	O10563893					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
TS_105°C	88.7	2	%	1	V	IRSA
As	0.661	0.205	mg/kg TS	1	H	IRSA
Ba	16.7	3.8	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cd	<0.07		mg/kg TS	1	H	IRSA
Co	2.43	0.60	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cr	8.41	1.71	mg/kg TS	1	H	IRSA
Cu	5.62	1.18	mg/kg TS	1	H	IRSA
Hg	<0.1		mg/kg TS	1	H	IRSA
Ni	3.75	0.98	mg/kg TS	1	H	IRSA
Pb	5.98	1.22	mg/kg TS	1	H	IRSA
V	11.4	2.4	mg/kg TS	1	H	IRSA
Zn	22.3	4.2	mg/kg TS	1	H	IRSA
TS_105°C	87.4	4.37	%	2	1	JOHN
alifater >C8-C10	<10.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C10-C12	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C12-C16	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
alifater >C16-C35	<20		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C8-C10	<0.480		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C10-C16	<1.24		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
aromater >C16-C35	<1.0		mg/kg TS	2	1	JOHN
naftalen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaftylen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
acenaften	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fenantren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
antracen	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
fluoranten	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
pyren	<0.100		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
krysen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(b)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(k)fluoranten	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
bens(a)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
dibens(ah)antracen	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
benso(ghi)perylene	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
indeno(123cd)pyren	<0.080		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa 16*	<0.72		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa cancerogena*	<0.28		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa övriga*	<0.44		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa L*	<0.15		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa M*	<0.25		mg/kg TS	2	1	JOHN
PAH, summa H*	<0.32		mg/kg TS	2	1	JOHN
PCB 28	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 52	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 101	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 118	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 138	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 153	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB 180	<0.0020		mg/kg TS	4	1	JOHN
PCB, summa 7*	<0.0070		mg/kg TS	4	1	JOHN

* efter parameternamn indikerar icke ackrediterad analys.

Metod	
1	<p>Bestämning av metaller enligt MS-2 (exklusive provberedning). Upplösning har skett med salpetersyra för slam/sediment och för jord med salpetersyra/väteperoxid. Ett separat prov har torkats vid 105°C för TS-bestämningen. Analys har skett enligt EPA – metod (modifierad) 200.8 (ICP-SFMS).</p> <p>Rev 2012-10-15</p>
2	<p>Paket OJ-21H. Bestämning av alifatfraktioner och aromatfraktioner, >C8-C10, >C10-C16 och >C16-C35*. Bestämning av polycykliska aromatiska kolväten, PAH (16 föreningar enligt EPA). * summa metylpyrener/metylfluorantener och summa metylkrysener/metylbens(a)antracener.</p> <p>Metod baserad på SPIMFABs kvalitetsmanual. Mätning utförs med GC-MS.</p> <p>PAH cancerogena utgörs av benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, dibenso(ah)antracen och indeno(123cd)pyren.</p> <p>Bestämning av polycykliska aromatiska kolväten; summa PAH L, summa PAH M och summa PAH H. Summa PAH L: naftalen, acenaften och acenaftylen. Summa PAH M: fluoren, fenantren, antracen, fluoranten och pyren Summa PAH H: benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, indeno(1,2,3-c,d)pyren, dibenso(a,h)antracen och benso(g,h,i)perylen) Enligt nya direktiv från Naturvårdsverket oktober 2008.</p> <p>Rev 2012-09-21</p>
3	<p>Paket OJ-21A Bestämning av alifatfraktioner och aromatfraktioner Bestämning av bensen, toluen, etylbensen och xylen (BTEX). Bestämning av polycykliska aromatiska kolväten, PAH (16 föreningar enligt EPA) * summa metylpyrener/metylfluorantener och summa metylkrysener/metylbens(a)antracener.</p> <p>Metod baserad på SPIMFABs kvalitetsmanual. Mätning utförs med GCMS.</p> <p>PAH cancerogena utgörs av benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, dibenso(ah)antracen och indeno(123cd)pyren.</p> <p>Summa PAH L: naftalen, acenaften och acenaftylen. Summa PAH M: fluoren, fenantren, antracen, fluoranten och pyren. Summa PAH H: benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, indeno(1,2,3-c,d)pyren, dibenso(a,h)antracen och benso(g,h,i)perylen). Enligt nya direktiv från Naturvårdsverket oktober 2008.</p> <p>Rev 2013-01-16</p>
4	<p>Paket OJ-2A. Bestämning av polyklorerade bifenyler, PCB (7 kongener) enligt metod baserad på DIN 38407, part 2. Mätningen utförs med GC-ECD.</p> <p>Rev 2013-01-14</p>

Godkännare	
IRSA	Iris Santeliz

Rapport

Sida 28 (28)



T1400320

2GI7EBZ7CTB



	Godkännare
JOHN	Johan Nilsson

	Utf ¹
H	Mätningen utförd med ICP-SFMS För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Aurorum 10, 977 75 Luleå, som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
V	Våtkemisk analys För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Aurorum 10, 977 75 Luleå, som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
1	För mätningen svarar ALS Laboratory Group, Na Harfê 9/336, 190 00, Prag 9, Tjeckien, som är av det tjeckiska ackrediteringsorganet CAI ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 1163). CAI är signatär till ett MLA inom EA, samma MLA som SWEDAC är signatär till. Laboratorierna finns lokaliserade i; Prag, Na Harfê 9/336, 190 00, Praha 9, Ceska Lipa, Bendlova 1687/7, 470 03 Ceska Lipa, Pardubice, V Raji 906, 530 02 Pardubice. Kontakta ALS Täby för ytterligare information.

Mätosäkerheten anges som en utvidgad osäkerhet (enligt definitionen i "Guide to the Expression of Uncertainty in Measurement", ISO, Geneva, Switzerland 1993) beräknad med täckningsfaktor lika med 2 vilket ger en konfidensnivå på ungefär 95%.

Mätosäkerhet från underleverantör anges oftast som en utvidgad osäkerhet beräknad med täckningsfaktor 2. För ytterligare information kontakta laboratoriet.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utfärdande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten gäller endast det identifierade, mottagna och provade materialet.

Beträffande laboratoriets ansvar i samband med uppdrag, se aktuell produktkatalog eller vår webbplats www.alsglobal.se

Den digitalt signerade PDF filen representerar originalrapporten. Alla utskrifter från denna är att betrakta som kopior.

¹ Utförande teknisk enhet (inom ALS Scandinavia) eller anlitat laboratorium (underleverantör).

Rapport Nr 13419866

Uppdragsgivare

Geosigma AB

Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113

113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt	Mark
Projekt : 603310	
Konsult/ProjNr : Joel Salzer	
Provtyp : Mark	

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum : 2013-12-04	Ankomstdatum : 2013-12-16
Provets märkning : (13G528)	Ankomsttidpunkt : 2150
Provtagningsdjup : 0-1 m	
Provtagare : Joel Salzer	

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
SS-ISO 11465-1:1995	Torrsubstans	93.8	± 9.38	%
HS-GC/MS	Alifater > C5-C8	< 3	± 0.90	mg/kg TS
HS-GC/MS	Alifater > C8-C10	< 5	± 1.5	mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C10-C12	< 10	± 3.0	mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C12-C16	11	± 3.0	mg/kg TS
Beräknad	Alifater summa > C5-C16	11		mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C16-C35	450	± 110	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C8-C10	< 1	± 0.30	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C10-C16	5.5	± 1.1	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C16-C35	5.1	± 1.0	mg/kg TS
HS-GC/MS	Bensen	0.0030	± 0.0009	mg/kg TS
HS-GC/MS	Toluen	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
HS-GC/MS	Etylbensen	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
HS-GC/MS	Xylener	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
Beräknad	TEX, Summa	< 0.15		mg/kg TS
GC/MS	Acenaften	0.66	± 0.13	mg/kg TS
GC/MS	Acenaftylen	0.18	± 0.036	mg/kg TS
GC/MS	Naftalen	3.6	± 0.72	mg/kg TS
Beräknad	PAH-L,summa	4.4		mg/kg TS
GC/MS	Antracen	1.9	± 0.38	mg/kg TS
GC/MS	Fenantren	8.9	± 1.8	mg/kg TS
GC/MS	Fluoranten	6.4	± 1.3	mg/kg TS
GC/MS	Fluoren	1.7	± 0.34	mg/kg TS
GC/MS	Pyren	4.8	± 0.96	mg/kg TS
Beräknad	PAH-M,summa	24		mg/kg TS
GC/MS	Benso(a)antracen	2.2	± 0.44	mg/kg TS
GC/MS	Benso(a)pyren	1.8	± 0.36	mg/kg TS
GC/MS	Benso(b)fluoranten	2.4	± 0.48	mg/kg TS
GC/MS	Benso(k)fluoranten	0.93	± 0.19	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är uppslutet med HNO3 (återloppskokning) SS 028150-2.

 Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår). Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

(forts.)



ALcontrol AB

Box 1083, 581 10 Linköping · Tel: 013-25 49 00 · Fax: 013-12 17 28
 ORG.NR 556152-0916 · STYRELSENS SÄTE: LINKÖPING



1006
 ISO/IEC 17025



RAPPORT

Sida 2 (2)

utfärdad av ackrediterat laboratorium
 REPORT issued by an Accredited Laboratory

Rapport Nr 13419866

Uppdragsgivare

Geosigma AB
 Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113
 113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt	Mark
Projekt : 603310	
Konsult/ProjNr : Joel Salzer	
Provtyp : Mark	

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum : 2013-12-04	Ankomstdatum : 2013-12-16
Provets märkning : (13G528)	Ankomsttidpunkt : 2150
Provtagningsdjup : 0-1 m	
Provtagare : Joel Salzer	

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
GC/MS	Benso(ghi)perylen	0.99	± 0.20	mg/kg TS
GC/MS	Chrysen/Trifenylen	2.3	± 0.46	mg/kg TS
GC/MS	Dibenso(a,h)antracen	0.27	± 0.054	mg/kg TS
GC/MS	Indeno(1,2,3-cd)pyren	0.89	± 0.18	mg/kg TS
Beräknad	PAH-H,summa	12		mg/kg TS
Beräknad	PAH,summa cancerogena	11		mg/kg TS
Beräknad	PAH,summa övriga	29		mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Arsenik, As	3.8	± 0.76	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Barium, Ba	48	± 9.6	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Bly, Pb	8.2	± 1.6	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Kadmium, Cd	< 0.16	± 0.032	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Kobolt, Co	9.1	± 1.8	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Koppar, Cu	52	± 10	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Krom, Cr	38	± 7.6	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Nickel, Ni	21	± 4.2	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Vanadin, V	46	± 9.2	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Zink, Zn	51	± 13	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är uppslutet med HNO₃ (återloppskokning) SS 028150-2.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår).
 Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

Kommentar

Resultat för aromater och PAH kan vara påverkat av störningar från andra ämnen i provet.

Linköping 2013-12-18

Rapporten har granskats och godkänts av

Kopia sänds till

linda.boyle@geosigma.se

Kristina Hallqvist
 Analysansvarig

Kontrollnr 3380 1664 5588 0918



ALcontrol AB

Box 1083, 581 10 Linköping · Tel: 013-25 49 00 · Fax: 013-12 17 28
ORG.NR 556152-0916 STYRELSENS SÄTE: LINKÖPING



1006
ISO/IEC 17025



RAPPORT

Sida 1 (1)

utfärdad av ackrediterat laboratorium

REPORT issued by an Accredited Laboratory

Rapport Nr 14005189

Uppdragsgivare

Geosigma AB

Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113

113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt	Mark
Projekt : 603310	
Konsult/ProjNr : Joel Salzer	
Provtyp : Mark	

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum : 2013-12-04	Ankomstdatum : 2014-01-08
Provets märkning : (13G528)	
Provtagningsdjup : 0-1 m	
Provtagare : Joel Salzer	
Tidigare labnummer hos oss : 13419866	

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
SS-ISO 11465-1:1995	Torrsubstans	94.3	± 9.43	%
SS-ISO 16772-1:2004	Kvicksilver, Hg	< 0.01	± 0.003	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är uppslutet med kungsvatten (återloppskokning) - SS-EN 13346.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår). Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

Kommentar

Detta prov är ett tilläggsprov, som är registrerat senare än provets ankomstdag. Ankomstdatum ovan anger när provet registrerades.

Linköping 2014-01-09

Rapporten har granskats och godkänts av

Kristina Hallqvist
Analysansvarig

Kontrollnr 1016 8257 9192 4781

Kopia sänds till

linda.boyle@geosigma.se

Rapport Nr 13419867

Uppdragsgivare

Geosigma AB

Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113

113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt	Mark
Projekt : 603310	
Konsult/ProjNr : Joel Salzer	
Provtyp : Mark	

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum : 2013-12-04	Ankomstdatum : 2013-12-16
Provets märkning : (13G528)	Ankomsttidpunkt : 2150
Provtagningsdjup : 2-3 m	
Provtagare : Joel Salzer	

Analysresultat

<i>Metodbeteckning</i>	<i>Analys/Undersökning av</i>	<i>Resultat</i>	<i>Mätosäkerhet</i>	<i>Enhet</i>
SS-ISO 11465-1:1995	Torrsubstans	85.8	± 8.58	%
HS-GC/MS	Alifater > C5-C8	< 3	± 0.90	mg/kg TS
HS-GC/MS	Alifater > C8-C10	< 5	± 1.5	mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C10-C12	< 10	± 3.0	mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C12-C16	< 10	± 3.0	mg/kg TS
Beräknad	Alifater summa > C5-C16	< 10		mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C16-C35	29	± 7.3	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C8-C10	< 1	± 0.30	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C10-C16	< 1	± 0.30	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C16-C35	< 1	± 0.30	mg/kg TS
HS-GC/MS	Bensen	< 0.003	± 0.0009	mg/kg TS
HS-GC/MS	Toluen	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
HS-GC/MS	Etylbensen	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
HS-GC/MS	Xylener	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
Beräknad	TEX, Summa	< 0.15		mg/kg TS
GC/MS	Acenaften	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Acenaftilen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Naftalen	0.13	± 0.026	mg/kg TS
Beräknad	PAH-L,summa	0.13		mg/kg TS
GC/MS	Antracen	0.047	± 0.0094	mg/kg TS
GC/MS	Fenantren	0.22	± 0.044	mg/kg TS
GC/MS	Fluoranten	0.18	± 0.036	mg/kg TS
GC/MS	Fluoren	0.038	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Pyren	0.11	± 0.022	mg/kg TS
Beräknad	PAH-M,summa	0.60		mg/kg TS
GC/MS	Benso(a)antracen	0.075	± 0.015	mg/kg TS
GC/MS	Benso(a)pyren	0.064	± 0.013	mg/kg TS
GC/MS	Benso(b)fluoranten	0.082	± 0.016	mg/kg TS
GC/MS	Benso(k)fluoranten	0.033	± 0.0090	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är uppslutet med HNO₃ (återloppskokning) SS 028150-2.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår). Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

(forts.)



ALcontrol AB

Box 1083, 581 10 Linköping · Tel: 013-25 49 00 · Fax: 013-12 17 28
 ORG.NR 556152-0916 · STYRELSENS SÄTE: LINKÖPING



1006
 ISO/IEC 17025



RAPPORT

Sida 2 (2)

utfärdad av ackrediterat laboratorium
 REPORT issued by an Accredited Laboratory

Rapport Nr 13419867

Uppdragsgivare

Geosigma AB
 Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113
 113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt	Mark
Projekt : 603310	
Konsult/ProjNr : Joel Salzer	
Provtyp : Mark	

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum	: 2013-12-04	Ankomstdatum	: 2013-12-16
Provets märkning	: (13G528)	Ankomsttidpunkt	: 2150
Provtagningsdjup	: 2-3 m		
Provtagare	: Joel Salzer		

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
GC/MS	Benso(ghi)perylen	0.040	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Chrysen/Trifenylen	0.082	± 0.016	mg/kg TS
GC/MS	Dibenso(a,h)antracen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Indeno(1,2,3-cd)pyren	0.036	± 0.0090	mg/kg TS
Beräknad	PAH-H,summa	0.41		mg/kg TS
Beräknad	PAH,summa cancerogena	0.37		mg/kg TS
Beräknad	PAH,summa övriga	0.77		mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Arsenik, As	3.0	± 0.60	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Barium, Ba	48	± 9.6	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Bly, Pb	16	± 3.2	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Kadmium, Cd	< 0.15	± 0.030	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Kobolt, Co	7.5	± 1.5	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Koppar, Cu	34	± 6.8	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Krom, Cr	25	± 5.0	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Nickel, Ni	14	± 2.8	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Vanadin, V	29	± 5.8	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Zink, Zn	51	± 13	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är uppslutet med HNO₃ (återloppskokning) SS 028150-2.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår). Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

Linköping 2013-12-17

Rapporten har granskats och godkänts av

Britt Karlsson
 Granskningsansvarig

Kontrollnr 3286 1664 5682 0711

Kopia sänds till

linda.boyle@geosigma.se



ALcontrol AB

Box 1083, 581 10 Linköping · Tel: 013-25 49 00 · Fax: 013-12 17 28
ORG.NR 556152-0916 STYRELSENS SÄTE: LINKÖPING



1006
ISO/IEC 17025



RAPPORT

Sida 1 (1)

utfärdad av ackrediterat laboratorium

REPORT issued by an Accredited Laboratory

Rapport Nr 14005191

Uppdragsgivare

Geosigma AB

Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113

113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt	Mark
Projekt	: 603310
Konsult/ProjNr	: Joel Salzer
Provtyp	: Mark

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum	: 2013-12-04	Ankomstdatum	: 2014-01-08
Provets märkning	: (13G528)		
Provtagningsdjup	: 2-3 m		
Provtagare	: Joel Salzer		
Tidigare labnummer hos oss	: 13419867		

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
SS-ISO 11465-1:1995	Torrsubstans	87.9	± 8.79	%
SS-ISO 16772-1:2004	Kvicksilver, Hg	0.057	± 0.014	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är uppslutet med kungsvatten (återloppskokning) - SS-EN 13346.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår).
Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

Kommentar

Detta prov är ett tilläggsprov, som är registrerat senare än provets ankomstdag. Ankomstdatum ovan anger när provet registrerades.

Linköping 2014-01-09

Rapporten har granskats och godkänts av

Kristina Hallqvist
Analysansvarig

Kontrollnr 0168 8450 9496 4984

Kopia sänds till

linda.boyle@geosigma.se

Rapport Nr 13419869

Uppdragsgivare

Geosigma AB

Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113

113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt	Mark
Projekt : 603310	
Konsult/ProjNr : Joel Salzer	
Provtyp : Mark	

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum : 2013-12-04	Ankomstdatum : 2013-12-16
Provets märkning : (13G521)	Ankomsttidpunkt : 2150
Provtagningsdjup : 2-2.6 m	
Provtagare : Joel Salzer	

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
SS-ISO 11465-1:1995	Torrsubstans	93.5	± 9.35	%
HS-GC/MS	Alifater > C5-C8	< 3	± 0.90	mg/kg TS
HS-GC/MS	Alifater > C8-C10	< 5	± 1.5	mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C10-C12	< 10	± 3.0	mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C12-C16	< 10	± 3.0	mg/kg TS
Beräknad	Alifater summa > C5-C16	< 10		mg/kg TS
GC/MS	Alifater > C16-C35	12	± 4.5	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C8-C10	< 1	± 0.30	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C10-C16	< 1	± 0.30	mg/kg TS
GC/MS	Aromater > C16-C35	< 1	± 0.30	mg/kg TS
HS-GC/MS	Bensen	< 0.003	± 0.0009	mg/kg TS
HS-GC/MS	Toluen	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
HS-GC/MS	Etylbensen	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
HS-GC/MS	Xylener	< 0.1	± 0.030	mg/kg TS
Beräknad	TEX, Summa	< 0.15		mg/kg TS
GC/MS	Acenaften	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Acenaftylen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Naftalen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
Beräknad	PAH-L,summa	< 0.03		mg/kg TS
GC/MS	Antracen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Fenantren	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Fluoranten	0.035	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Fluoren	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Pyren	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
Beräknad	PAH-M,summa	< 0.05		mg/kg TS
GC/MS	Benso(a)antracen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Benso(a)pyren	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Benso(b)fluoranten	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Benso(k)fluoranten	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS

 Analys av metaller: provet är uppslutet med HNO₃ (återloppskokning) SS 028150-2.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår).
Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

(forts.)



ALcontrol AB

Box 1083, 581 10 Linköping · Tel: 013-25 49 00 · Fax: 013-12 17 28
 ORG.NR 556152-0916 · STYRELSENS SÄTE: LINKÖPING



1006
 ISO/IEC 17025



RAPPORT

Sida 2 (2)

utfärdad av ackrediterat laboratorium
 REPORT issued by an Accredited Laboratory

Rapport Nr 13419869

Uppdragsgivare

Geosigma AB
 Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113
 113 43 STOCKHOLM

Avser

Projekt

Mark

Projekt : 603310
 Konsult/ProjNr : Joel Salzer
 Provtyp : Mark

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum	: 2013-12-04	Ankomstdatum	: 2013-12-16
Provets märkning	: (13G521)	Ankomsttidpunkt	: 2150
Provtagningsdjup	: 2-2.6 m		
Provtagare	: Joel Salzer		

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
GC/MS	Benso(ghi)perylen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Chrysen/Trifenylen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Dibenso(a,h)antracen	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
GC/MS	Indeno(1,2,3-cd)pyren	< 0.03	± 0.0090	mg/kg TS
Beräknad	PAH-H,summa	< 0.08		mg/kg TS
Beräknad	PAH,summa cancerogena	< 0.2		mg/kg TS
Beräknad	PAH,summa övriga	< 0.3		mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Arsenik, As	3.5	± 0.70	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Barium, Ba	30	± 6.0	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Bly, Pb	13	± 2.6	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Kadmium, Cd	< 0.18	± 0.036	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Kobolt, Co	9.5	± 1.9	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Koppar, Cu	36	± 7.2	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Krom, Cr	40	± 8.0	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Nickel, Ni	22	± 4.4	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Vanadin, V	32	± 6.4	mg/kg TS
SS-EN ISO 11885-2:2009	Zink, Zn	93	± 23	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är upplutet med HNO₃ (återloppskokning) SS 028150-2.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår).
 Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

Linköping 2013-12-17

Rapporten har granskats och godkänts av

Britt Karlsson
 Granskningsansvarig

Kontrollnr 3084 1666 5889 0013

Kopia sänds till

linda.boyle@geosigma.se



ALcontrol AB

Box 1083, 581 10 Linköping · Tel: 013-25 49 00 · Fax: 013-12 17 28
ORG.NR 556152-0916 STYRELSENS SÄTE: LINKÖPING



1006
ISO/IEC 17025

RAPPORT

Sida 1 (1)

utfärdad av ackrediterat laboratorium

REPORT issued by an Accredited Laboratory

Rapport Nr 14005195

Uppdragsgivare

Geosigma AB

Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113

113 43 STOCKHOLM



Avser

Projekt	Mark
Projekt : 603310	
Konsult/ProjNr : Joel Salzer	
Provtyp : Mark	

Information om provet och provtagningen

Provtagningsdatum : 2013-12-04	Ankomstdatum : 2014-01-08
Provets märkning : (13G521)	
Provtagningsdjup : 2-2.6 m	
Provtagare : Joel Salzer	
Tidigare labnummer hos oss : 13419869	

Analysresultat

Metodbeteckning	Analys/Undersökning av	Resultat	Mätosäkerhet	Enhet
SS-ISO 11465-1:1995	Torrsubstans	92.2	± 9.22	%
SS-ISO 16772-1:2004	Kvicksilver, Hg	0.010	± 0.003	mg/kg TS

Analys av metaller: provet är uppslutet med kungsvatten (återloppskokning) - SS-EN 13346.

Angiven mätosäkerhet är beräknad med täckningsfaktor $k = 2$. Om den är stor (över ca 50%) kan angivet resultat vara under metodens kvantifieringsgräns (sk mätvärdesspår). Mätosäkerheten för ackrediterade mikrobiologiska analyser kan erhållas från laboratoriet efter begäran.

Kommentar

Detta prov är ett tilläggsprov, som är registrerat senare än provets ankomstdag. Ankomstdatum ovan anger när provet registrerades.

Linköping 2014-01-09

Rapporten har granskats och godkänts av

Kristina Hallqvist
Analysansvarig

Kontrollnr 0164 8751 9190 4980

Kopia sänds till

linda.boyle@geosigma.se

Rapport

Sida 1 (6)



T1400514

2GL5PJFG2FA



Projekt
Bestnr **603310**
Registrerad **2014-01-15**
Utfärdad **2014-01-17**

Geosigma AB
Joel Salzer

Sankt Eriksgatan 113
113 43 Stockholm

Analys av grundvatten

Er beteckning	GV4-1					
Labnummer	O10564706					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign
alifater >C5-C8	<10		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
alifater >C8-C10	<10		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
alifater >C10-C12	<10		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
alifater >C12-C16	<10		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
alifater >C5-C16*	<20		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
alifater >C16-C35	<10		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
aromater >C8-C10	<0.30		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
aromater >C10-C16	<0.775		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
aromater >C16-C35	<1.0		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
bensen	<0.20		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
toluen	<0.20		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
etylbenzen	<0.20		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
m,p-xylen	<0.20		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
o-xylen	<0.20		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
xlener, summa*	<0.20		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
naftalen	0.014	0.004	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
acenaftylen	<0.010		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
acenaften	0.013	0.004	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
fluoren	<0.010		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
fenantren	0.036	0.011	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
antracen	0.010	0.003	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
fluoranten	0.112	0.034	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
pyren	0.108	0.032	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
bens(a)antracen	0.062	0.018	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
krysen	0.065	0.020	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
bens(b)fluoranten	0.086	0.026	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
bens(k)fluoranten	0.049	0.015	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
bens(a)pyren	0.086	0.026	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
dibenso(ah)antracen	0.014	0.004	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
benso(ghi)perylen	0.071	0.021	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
indeno(123cd)pyren	0.064	0.019	$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
PAH, summa 16*	0.79		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
PAH, summa cancerogena*	0.43		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
PAH, summa övriga*	0.36		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
PAH, summa L*	0.027		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
PAH, summa M*	0.27		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA
PAH, summa H*	0.50		$\mu\text{g/l}$	1	1	ULKA

Rapport

Sida 2 (6)



T1400514

2GL5PJFG2FA



Er beteckning	GV4-2					
Labnummer	O10564707					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (\pm)	Enhet	Metod	Utf	Sign
filtrering 0,45 μ m; metaller*	Ja			2	2	IRSA
Ca	238	33	mg/l	3	R	IRSA
Fe	0.0143	0.0054	mg/l	3	H	IRSA
K	16.2	2.0	mg/l	3	R	IRSA
Mg	23.4	2.8	mg/l	3	R	IRSA
Na	81.5	10.2	mg/l	3	R	IRSA
Al	4.42	5.56	μ g/l	3	H	IRSA
As	1.48	0.72	μ g/l	3	H	IRSA
Ba	155	24	μ g/l	3	R	IRSA
Cd	<0.05		μ g/l	3	H	IRSA
Co	2.09	0.50	μ g/l	3	H	IRSA
Cr	<0.5		μ g/l	3	H	IRSA
Cu	1.62	0.50	μ g/l	3	H	IRSA
Hg	<0.02		μ g/l	3	F	IRSA
Mn	668	79	μ g/l	3	R	IRSA
Ni	6.34	1.32	μ g/l	3	H	IRSA
Pb	<0.2		μ g/l	3	H	IRSA
Zn	123	15	μ g/l	3	R	IRSA
Mo	2.57	0.67	μ g/l	3	H	IRSA
V	0.689	0.197	μ g/l	3	H	IRSA

Rapport

Sida 3 (6)



T1400514

2GL5PJFG2FA



Er beteckning	GV7-1					
Labnummer	O10564708					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
alifater >C5-C8	<10		µg/l	1	1	ULKA
alifater >C8-C10	<10		µg/l	1	1	ULKA
alifater >C10-C12	<10		µg/l	1	1	ULKA
alifater >C12-C16	<10		µg/l	1	1	ULKA
alifater >C5-C16*	<20		µg/l	1	1	ULKA
alifater >C16-C35	<10		µg/l	1	1	ULKA
aromater >C8-C10	<0.30		µg/l	1	1	ULKA
aromater >C10-C16	<0.775		µg/l	1	1	ULKA
metylpyrener/metylfluorantener	<1.0		µg/l	1	1	ULKA
metylkryser/metylbens(a)antracener	<1.0		µg/l	1	1	ULKA
aromater >C16-C35	<1.0		µg/l	1	1	ULKA
bensen	<0.20		µg/l	1	1	ULKA
toluen	<0.20		µg/l	1	1	ULKA
etylbenzen	<0.20		µg/l	1	1	ULKA
m,p-xylen	<0.20		µg/l	1	1	ULKA
o-xylen	<0.20		µg/l	1	1	ULKA
xylen, summa*	<0.20		µg/l	1	1	ULKA
naftalen	0.030	0.009	µg/l	1	1	ULKA
acenaftylen	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
acenaften	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
fluoren	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
fenantren	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
antracen	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
fluoranten	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
pyren	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
bens(a)antracen	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
krysen	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
bens(b)fluoranten	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
bens(k)fluoranten	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
bens(a)pyren	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
dibenso(ah)antracen	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
benso(ghi)perylen	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
indeno(123cd)pyren	<0.010		µg/l	1	1	ULKA
PAH, summa 16*	0.030		µg/l	1	1	ULKA
PAH, summa cancerogena*	<0.035		µg/l	1	1	ULKA
PAH, summa övriga*	0.030		µg/l	1	1	ULKA
PAH, summa L*	0.030		µg/l	1	1	ULKA
PAH, summa M*	<0.025		µg/l	1	1	ULKA
PAH, summa H*	<0.040		µg/l	1	1	ULKA

Rapport

Sida 4 (6)



T1400514

2GL5PJFG2FA



Er beteckning	GV7-2					
Labnummer	O10564709					
Parameter	Resultat	Osäkerhet (±)	Enhet	Metod	Utf	Sign
filtrering 0,45µm; metaller*	Ja			2	2	IRSA
Ca	139	18	mg/l	3	R	IRSA
Fe	<0.004		mg/l	3	H	IRSA
K	4.10	0.50	mg/l	3	R	IRSA
Mg	13.2	1.6	mg/l	3	R	IRSA
Na	22.9	2.8	mg/l	3	R	IRSA
Al	<2		µg/l	3	H	IRSA
As	<1		µg/l	3	H	IRSA
Ba	16.0	3.1	µg/l	3	H	IRSA
Cd	<0.05		µg/l	3	H	IRSA
Co	0.256	0.123	µg/l	3	H	IRSA
Cr	<0.5		µg/l	3	H	IRSA
Cu	1.15	0.37	µg/l	3	H	IRSA
Hg	<0.02		µg/l	3	F	IRSA
Mn	65.9	7.8	µg/l	3	R	IRSA
Ni	3.60	0.84	µg/l	3	H	IRSA
Pb	<0.2		µg/l	3	H	IRSA
Zn	3.01	1.41	µg/l	3	H	IRSA
Mo	2.00	0.55	µg/l	3	H	IRSA
V	0.220	0.083	µg/l	3	H	IRSA

Er beteckning	GV7-3					
Labnummer	O10564710					
Parameter	Resultat	Enhet	Metod	Utf	Sign	
alifater >C5-C8*	<10	µg/l	4	3	JEBE	
alifater >C8-C10*	<10	µg/l	4	3	JEBE	
bensen*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
toluen*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
etylbensen*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
m,p-xylen*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
o-xylen*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
xylener, summa*	<0.2	µg/l	4	N	JEBE	
indan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
aromater >C8-C10*	<1	µg/l	4	3	JEBE	
diklormetan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
triklormetan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
tetraklormetan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
1,1-dikloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
1,2-dikloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
1,1,1-trikloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
1,1,2-trikloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
1,1,2,2-tetrakloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
1,2-diklorpropan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
cis-1,2-dikloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
trans-1,2-dikloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
trikloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
tetrakloretan*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
monoklorbensen*	<0.2	µg/l	4	D	JEBE	
diklorbensener*	<0.5	µg/l	4	D	JEBE	
andra föreningar (volatila)*	ej det		4	3	JEBE	
OV-13A tillägg halvkvantitativ*	-----		5	3	JEBE	

* efter parameternamn indikerar icke ackrediterad analys.

	Metod
1	<p>Paket OV-21A. Bestämning av alifatfraktioner och aromatfraktioner, >C8-C10, >C10-C16 och >C16-C35*. Bestämning av bensen, toluen, etylbensen och xylen (BTEX). Bestämning av polycykliska aromatiska kolväten, PAH, cancerogena och övriga. * summa metylpyrener/metylfluorantener och summa metylkrysener/metylbens(a)antracener.</p> <p>PAH cancerogena utgörs av benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, dibenso(ah)antracen och indeno(123cd)pyren.</p> <p>Summa PAH L: naftalen, acenaften och acenaftalen. Summa PAH M: fluoren, fenantren, antracen, fluoranten och pyren. Summa PAH H: benso(a)antracen, krysen, benso(b)fluoranten, benso(k)fluoranten, benso(a)pyren, indeno(1,2,3-c,d)pyren, dibenso(a,h)antracen och benso(g,h,i)perylene.</p> <p>Mätning utförs med GC-MS.</p> <p>2010-07-01: Metoden är reviderad map aromatfraktionerna enligt version 2009/2010 ur spimfabs kvalitets manual.</p> <p><small>Rev 2012-01-19</small></p>
2	Filtrering; 0,45 µm
3	<p>Paket V-3A. Bestämning av metaller utan föregående uppslutning. Provet har surgjorts med 1 ml salpetersyra (Suprapur) per 100 ml. Detta gäller dock ej prov som varit surgjort vid ankomst till laboratoriet. Analys har skett enligt EPA-metoder (modifierade) 200.7 (ICP-AES) och 200.8 (ICP-SFMS). Analys av Hg med AFS har skett enligt SS-EN ISO 17852:2008.</p> <p>Speciell information vid beställning av tilläggsmetaller: Vid analys av W får provet inte surgöras. Vid analys av Se har provet uppslutits med HCl i autoklav (120°C) i 30 minuter. Vid analys av Ag har provet konserverats med HCl. Vid analys av S har provet först stabiliserats med H2O2.</p> <p><small>Rev 2011-03-25</small></p>
4	<p>Paket OV-13a Alifater samt alkylbensener extraheras med pentan och analyseras med GC/MS. Övriga föreningar analyseras med headspace-GC/MS eller purge-and-trap-GC/MS.</p>
5	Paket OV-13A tillägg halvkvantitativ bestämning

	Godkännare
IRSA	Iris Santeliz
JEBE	Jenny Belin
ULKA	Ulrika Karlsson

Rapport

Sida 6 (6)



T1400514

2GL5PJFG2FA



	Utf ¹
D	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 511, 183 25 Täby som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
F	Mätningen utförd med AFS För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Aurorum 10, 977 75 Luleå, som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
H	Mätningen utförd med ICP-SFMS För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Aurorum 10, 977 75 Luleå, som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
N	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 511, 183 25 Täby som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
R	Mätningen utförd med ICP-AES För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Aurorum 10, 977 75 Luleå, som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
1	För mätningen svarar ALS Laboratory Group, Na Harfê 9/336, 190 00, Prag 9, Tjeckien, som är av det tjeckiska ackrediteringsorganet CAI ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 1163). CAI är signatär till ett MLA inom EA, samma MLA som SWEDAC är signatär till. Laboratorierna finns lokaliserade i; Prag, Na Harfê 9/336, 190 00, Praha 9, Ceska Lipa, Bendlova 1687/7, 470 03 Ceska Lipa, Pardubice, V Raji 906, 530 02 Pardubice. Kontakta ALS Täby för ytterligare information.
2	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Aurorum 10, 977 75 Luleå, som är av SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).
3	För mätningen svarar ALS Scandinavia AB, Box 511, 183 25 Täby som är av det svenska ackrediteringsorganet SWEDAC ackrediterat laboratorium (Reg.nr. 2030).

Mätosäkerheten anges som en utvidgad osäkerhet (enligt definitionen i "Guide to the Expression of Uncertainty in Measurement", ISO, Geneva, Switzerland 1993) beräknad med täckningsfaktor lika med 2 vilket ger en konfidensnivå på ungefär 95%.

Mätosäkerhet från underleverantör anges oftast som en utvidgad osäkerhet beräknad med täckningsfaktor 2. För ytterligare information kontakta laboratoriet.

Denna rapport får endast återges i sin helhet, om inte utfärdande laboratorium i förväg skriftligen godkänt annat. Resultaten gäller endast det identifierade, mottagna och provade materialet.

Beträffande laboratoriets ansvar i samband med uppdrag, se aktuell produktkatalog eller vår webbplats www.alsglobal.se

Den digitalt signerade PDF filen representerar originalrapporten. Alla utskrifter från denna är att betrakta som kopior.

¹ Utförande teknisk enhet (inom ALS Scandinavia) eller anlitat laboratorium (underleverantör).

GEOSIGMA

Bilaga 4

Översiktlig miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning inom planområdet för förlängningen av tvärbanan från Sickla Udde till Sickla Station, Nacka Kommun

Grav 14017

Fältanteckningar

FÄLTPROTOKOLL - JORD

GEOSIGMA

Datum: 8-9/1 2014

Projekt:

Proj.nr. 603310

Plats: Sickla

Kund:

Jordlagerföljd				Provtagning
Provpunkt	Djup (m)	Jordart	Anmärkning	Djup (m)
1	0-1	Mu/Gr/Sa		
	1-3	Gr/Le	Frigolit, brun	
2	0-1	Mu/Gr/Sa		
	1-3	Gr/Le	Frigolit, brun	
3	0-2.80	Gr/Le	Tegelrester, lite fuktig,	
	2.80-3	Org/Gr	Fuktig, mörkbrun	
	3-4	Le/Gr	Fuktig, grå	
	4-4.80	Le/Org	Brun	
	4.80-6	Gy/Le	Mörkgrå, grå	
4	0-3.70	Gr/Sa/Le	Tegelrester	
	3.70-4.60	Le	Grå	
	4.60-5	Org	Mörkbrun, fuktig	
5	1-1.3	Sa/Gr	Ljusbrun	
	1.3-1.6	Mo/Gr/Sa	Hård morän	
	1.6		Berg/Morän	
6	1-1.20	Sa/Gr	moränlikt	
	1.2		Berg/Morän	
7	0-0.70	Gr/Le		
	0.70-3	Le	ner	
8	0-1.40	Gr/Sa	brun	
	1.40-2	Le/Gr	torrskorpa, brun	
	2-3.60	Le/Sa	torrskorpa, lite fuktig	
	3.60-5	Le	Brun/ljusbrun	
9	0-2.40	Gr/Sa	Tegelrester, brun	
	2.4-3	Le	Torrskorpa, brun	

FÄLTPROTOKOLL - JORD

GEOSIGMA

Datum: 8-9/1 2014
 Projekt:
 Proj.nr. 603310
 Plats: Sickla
 Kund:

Jordlagerföljd				Provtagning
Provpunkt	Djup (m)	Jordart	Anmärkning	Djup (m)
10	0-1	Gr/Sa		
	1-2	Gr/Sa	tegelrester	
	2-3	Gr/Sa/Le		
	3-4	Gr/Sa/Le		
11	0-1	Gr/Sa		
	1-2	Gr/Sa	tegelrester	
	2-3	Gr/Sa/Le		
	3-4	Gr/Sa/Le		
12	0-1	Gr/Sa		
	1-2	Gr/Sa		
	2-3	Gr/Sa/Le		
	3-4	Gr/Sa/Le		
13	0-1	Gr/Sa		
	1-2	Gr/Le/Sa		
	2-3	Le/Sa		
	3-4	Le		
14	0-3.20	Sa/Le	ljusbrun/brun	
	3.20-4	Le	torrskorpa	
15	0-0.2	Mu		
	0.2-1	Gr/Sa		
	1-3	Gr/Le		
	3-4	Le		

Fältprotokoll-Grundvatten

GEOSIGMA

Uppdrag	Uppdragsnr	Signatur
MTU Tvärbanan Sickla	603310	JoS
Datum	Brunnsid	
2014-01-14	GV-4	
Provtagningsutrustning:	Peristaltisk pump	
Brunnsdjup (m):	6	
Filterlängd (m):	2.00	
Rörlängd ö.m.y. (m):	4	
Brunnsdiameter (mm):	50	
Tidpunkt vid pumpstart:		
Tidpunkt vid pumpslut:		
Grundvattennivå start (m):	4.15	
Grundvattennivå stopp (m):	4.15	
Pumpdjup (m):		
Omsättningsvolym (l):	6	
Flöde (ml/min):		
Färg/grumlighet:	grumligt, svart. Senare mindre grumligt	
Tillrinning:	god	
Noteringar, iakttagelser, övrigt:		
kraftig diesel/olja lukt först, sen avtagande		
Lathund: Omsättning 63mm rör, 2 l/m ggr 3		
Omsättning 50mm rör, 1,2 l/m ggr 3		

Fältprotokoll-Grundvatten

GEOSIGMA

Uppdrag	Uppdragsnr	Signatur
MTU Tvärbanan Sickla	603310	JoS
Datum	Brunnsid	
2014-01-14	GV-4	
Provtagningsutrustning:	Peristaltisk pump	
Brunnsdjup (m):	6	
Filterlängd (m):	2.00	
Rörlängd ö.m.y. (m):	4	
Brunnsdiameter (mm):	50	
Tidpunkt vid pumpstart:		
Tidpunkt vid pumpslut:		
Grundvattennivå start (m):	3.2	
Grundvattennivå stopp (m):	6	
Pumpdjup (m):		
Omsättningsvolym (l):	4.5	
Flöde (ml/min):		
Färg/grumlighet:	grumligt, grått	
Tillrinning:	mycket dålig	
Noteringar, iakttagelser, övrigt:		
ingen lukt		
Lathund: Omsättning 63mm rör, 2 l/m ggr 3		
Omsättning 50mm rör, 1,2 l/m ggr 3		

PM Uddvägen



ATRIUM LJUNGBERG AB

Uddvägen trafikutredning

Stockholm 2014-02-03

Uddvägen trafikutredning

PM Uddvägen

Datum 2014-02-03
Uppdragsnummer 61141250524000
Utgåva/Status Version 1

CHYTRAEUS CARL
Uppdragsledare

Carl Chytraeus
Handläggare

Ragnar Oscarson
Granskare

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 61141250524000

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Syfte	1
2.	Befintlig trafik	1
1.	Trafikmängder med en utbyggnad.	3
1.1	Allmänt	3
1.2	Skede 1	4
1.2.1	Trafik 2013.....	4
1.2.2	Trafik 2020.....	5
1.3	Skede 2	6
1.3.1	Trafik 2020.....	6
1.4	Skede 3 utblick mot 2030.....	7
1.5	Planerad bebyggelse på Klinten (Sicklaön 82:1)	9
3.	Belastning i korsningen Sicklavägen/Uddvägen.....	11
3.1	Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddväg i skede 2 år 2020	12
3.1.1	Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under FM maxtimma.....	12
3.1.2	Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under EM maxtimma	14
3.2	Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen i skede 3 år 2030	16
3.2.1	Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under FM maxtimma.....	17
3.2.2	Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under EM maxtimma	19
4.	VISSIM-simulering	21
5.	Sammanfattning.....	21
6.	Slutsats.....	21

Bilagor

Vissimsimulering

Uddvägen trafikutredning

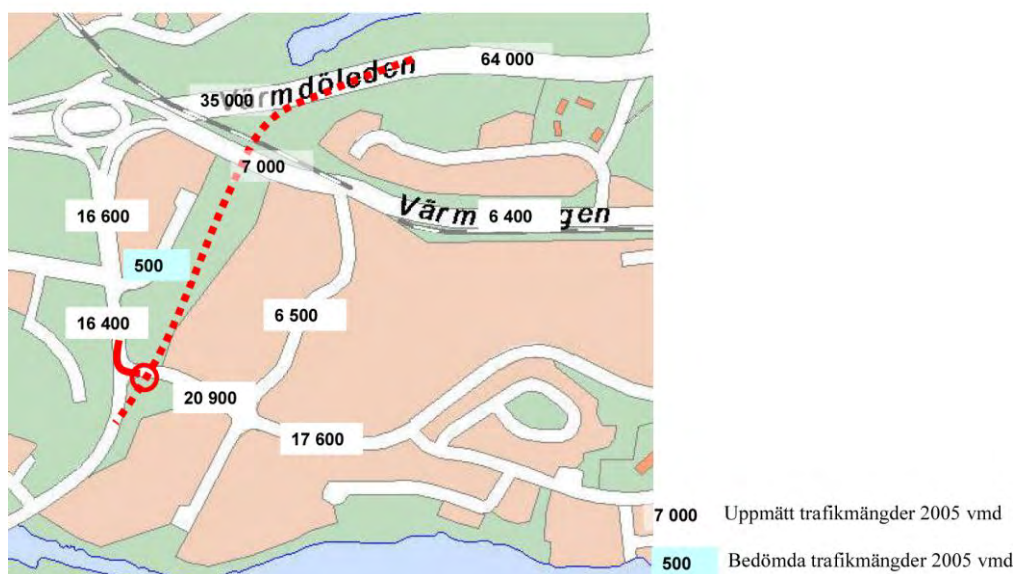
1. Syfte

Utredningen syftar till att belysa utformningen och framkomligheten i korsningen mellan Uddvägen, Sicklavägen och Båtbyggargatan med den planerade exploateringen kring Uddvägen samt med och utan spårväg genom korsningen.

2. Befintlig trafik

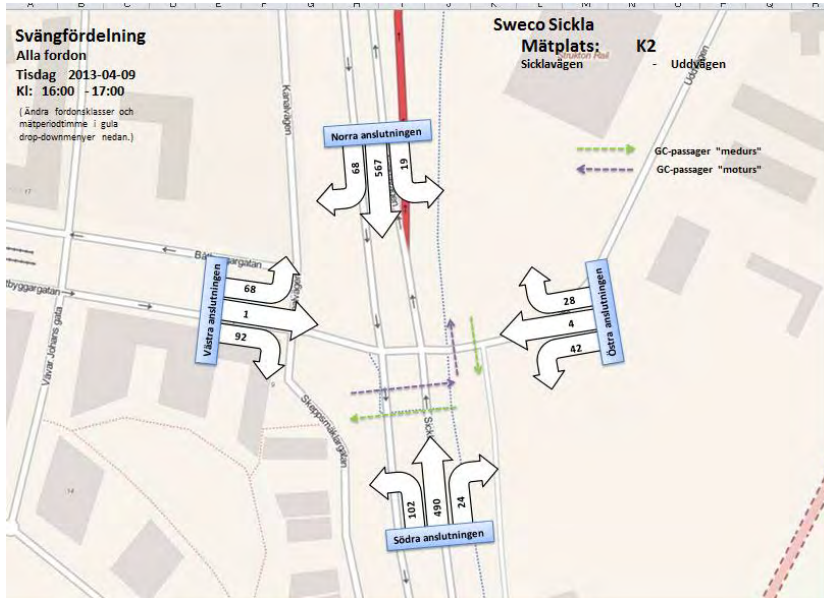
Nedan redovisas uppmätta trafikmängder år 2005 samt bedömd trafik från Uddvägen.

Biltrafik 2005; vardagsdygnstrafik



Trafikmängder 2005 (Vardagsdygnstrafik)

För år 2013 finns inga nya trafikmätningar för dygnstrafik i området. Däremot finns korsningsräkningar utförda 2013-04-09 mellan kl 1600 och 1700 i en del korsningar i området inklusive korsningen mellan Sicklavägen och Uddvägen. En omräkning av dessa timtrafikmängder till dygnstrafik visar att trafikmängderna på Sicklavägen för år 2013 är 14 600 f/d norr om Uddvägen och 15 500 f/d söder om korsningen. Detta är något lägre än trafikmängderna för år 2005. Uddvägen har en trafikmängd på ca 1300 f/d och Båtbyggargatan 3 600 f/d vilket är något högre än de bedömda för 2005.



Eftermiddagstrafik 2013-04-09.

Biltrafik 2013; vardagsdygnstrafik



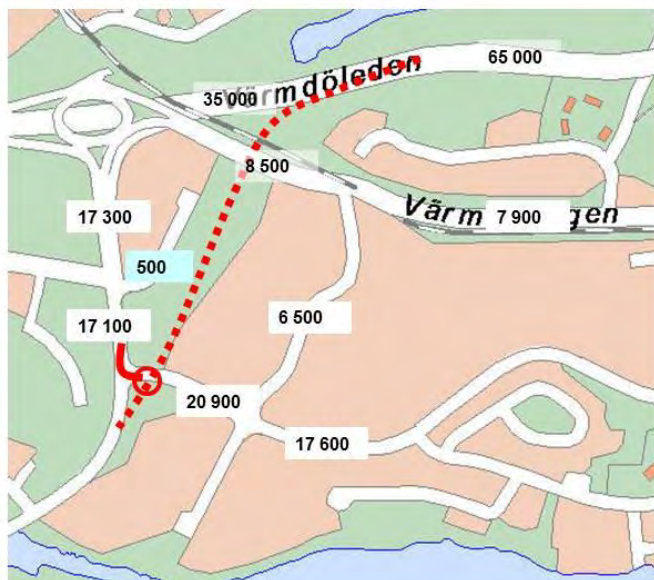
Trafikmängderna för år 2013 beräknade med utgångspunkt från timtrafik 2013-04-09 och en timandel på ca 9%.

Trafikmängder per dygn omräknade från timtrafik 2013-04-09.

Trafikmängderna enligt ovan är osäkra då de bygger på endast en räkning under en timma.

För år 2013 och som grund för prognoserna för 2020 och 2030 har därför använts en uppskrivning av an trafikmängderna för år 2005 och prognosen för 2020.

Biltrafik 2013; vardagsdygnstrafik



Trafikmängderna för år 2013 är uppskattade så att $2013 = (\text{trafik } 2005 + (\text{trafik } 2020 - \text{trafik } 2005)/2)$

Trafikmängder 2013 (Vardagsdygnstrafik) som använts i det fortsatta prognosarbetet.

1. Trafikmängder med en utbyggnad.

1.1 Allmänt

Området kring Uddvägen utgör ett utvecklingsområde som planeras byggas ut i tre etapper.

Skede 1 Utbyggnad för Kinnarps och Akzo Nobel samt tillfälliga studentbostäder. Kinnarp har i dagsläget byggt ut med ca 6000 m² kontor. Därtill kommer en utbyggnad av Akzo Nobel med ca 12 000 m² kontor, vilket totalt innebär 18 000 m² kontor. Antalet tillfälliga studentlägenheter är 282 st.

Skede 2. Utbyggnad av kontor i anslutning till Klintens och fastighet 346:1 Inom Klintens område bedöms tillkomma 9 000 m² kontor och 90 lägenheter. Inom fastighet 346:1 planeras 25 000 m² kontor.

Skede 3. Rivning av studentbostäderna och utbyggnad av 210 permanenta lägenheter.

Denna etapp kommer efter att en Östlig förbindelse byggts då marken behövs som etableringsområde under utbyggnaden.

Trafikalstring

Området har goda kollektiva förbindelser genom att tvärbanan nås vid Båtbyggargatan och Saltsjöbanan och bussförbindelser med Slussen finns vid Sickla station.

Genom att området har goda kollektiva förbindelser bedöms andelen kollektivtrafikresandet bli relativt stort även om det samtidigt är lättåtkomligt med bil från både Södra Länken och Värmdöleden. Biltrafikalstringen från kontoren har därför bedömts till 1 bitrafikrörelse per anställd och dag.

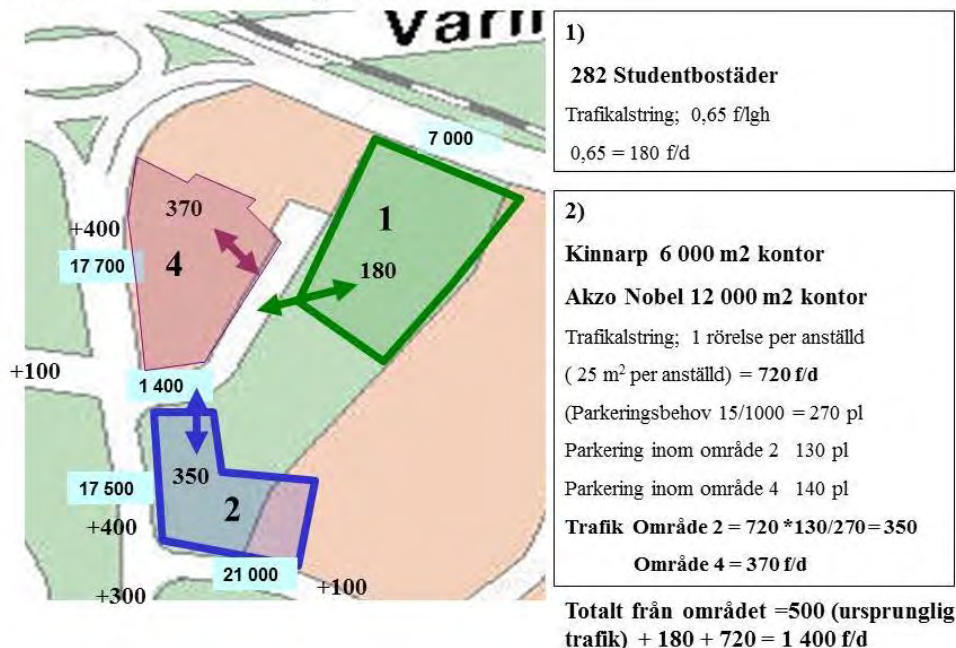
Biltrafikalstring:

- Studentbostäderna har bedömts till 0,65 f/lgh och dygn.
- Permanenta bostäder har bedömts till 3 f/lgh och dygn. (100 m² per lägenhet)
- Kontor 25 m² per arbetsplats och en rörelse per arbetsplats.
- Spårvagnen har 5 minuterstrafik.

1.2 Skede 1

1.2.1 Trafik 2013

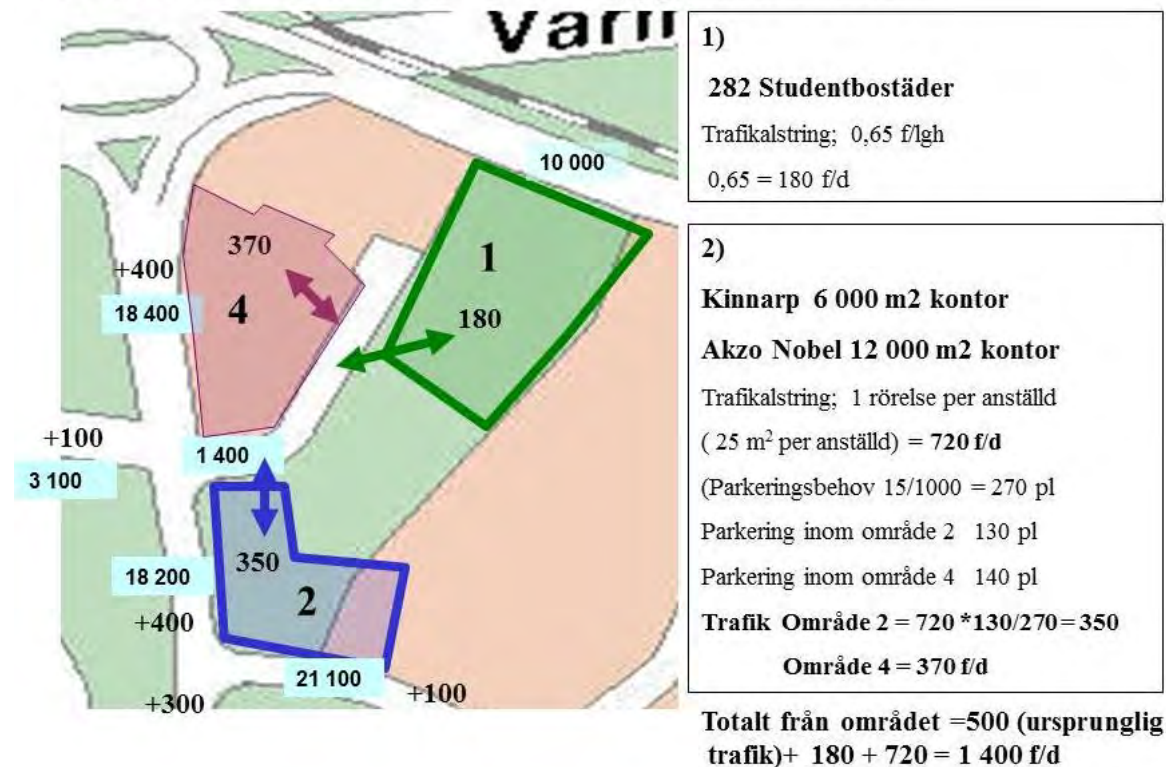
Skede 1 med befintlig trafik 2013



Skede 1 Trafikmängder 2013 (Vardagsdygnstrafik)

1.2.2 **Trafik 2020**

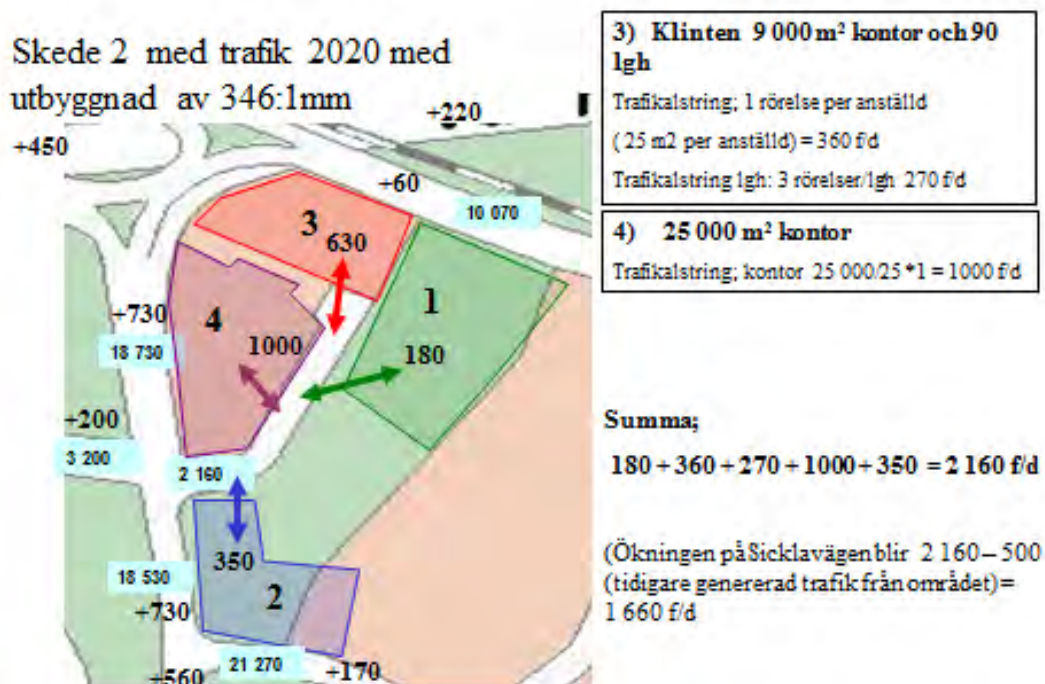
Skede 1 med trafik 2020 utan utbyggnad av 346:1



Skede 1 Trafikmängder 2020 (Vardagsdygnstrafik)

1.3 Skede 2

1.3.1 Trafik 2020



Skede 2 Trafikmängder 2020 (Vardagsdygnstrafik)

(Trafikalstringen från område 4 har justerats ned med 370 f/d jämfört med tidigare (PM 2013-01-14) då den befintliga fastigheten rivs i sin helhet och den nya alstrar 1000 f/d.

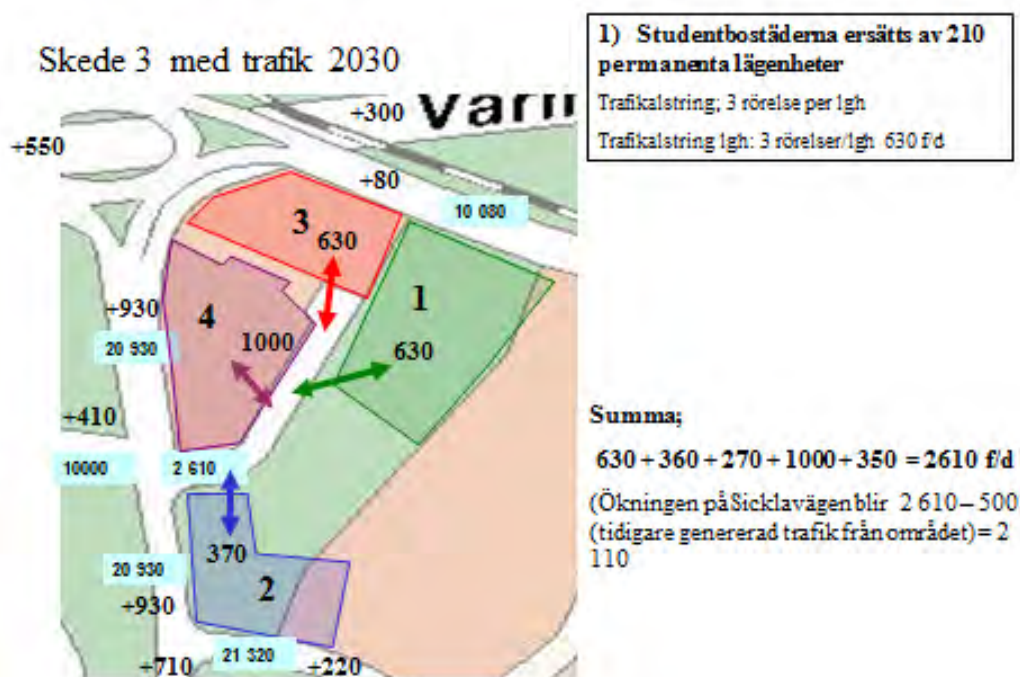
Detta innebär en minskning av trafiken på Uddvägen med 370 f/d och därmed även i korsningen med Sicklavägen.

I kapacitetsberäkningen av korsningen är dock inte denna justering gjord utan där redovisas de något högre trafikmängderna enligt PM 2013-01-14. De redovisade trafikmängderna under 3.1 och 3.2 skiljer sig därmed något från de i 1.3 och 1.4 redovisade trafikmängderna.)

1.4 Skede 3 utblick mot 2030

Skede 3 utgör den slutliga utbyggnaden som kan göras när Östlig förbindelse är utbyggd. De områden som Trafikverket kommer att nyttja under byggtiden kan då användas för bebyggelse. De tillfälliga studentbostäderna ersätts med permanenta bostäder.

Trafikalstringen från området blir ca 3000 f/d med en trafikalstring av 3 rörelser per lägenhet. I det fall att antalet rörelser per lägenhet blir 2,5 minskar trafikflödet med 150 f/d. Detta är marginellt vad gäller korsningens kapacitet.



Skede 3 Trafikmängder 2030 med Östlig förbindelse (Vardagsdygnstrafik)

Trafikmängderna inom området är svåra att uppskatta utifrån de trafikprognoser som finns tillgängliga.

Nacka kommun har genomfört en prognos för den framtida trafiken inom Nacka/Värmdösektorn. Den visar inte att trafikmängden på Sicklavägen skulle överstiga det förväntade trafikflödet 2020. Däremot visar prognosen på en ökad trafikmängd på Båtbyggargatan. I denna prognos redovisa följande trafikmängder:

- Sicklavägen erhåller en trafikmängd mellan 10 000 och 20 000 f/d både med och utan en Östlig förbindelse.
- Båtbyggargatan får 5 000 -10 000 f/d med en Östlig förbindelse och 10 000 – 20 000 f/d utan en Östlig förbindelse.

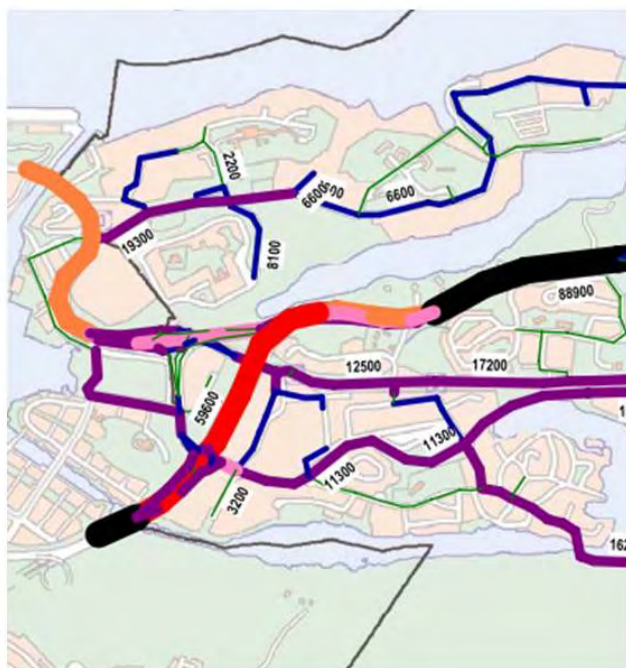
Båtbyggargatans höga trafikflöde är svårt att förklara och står inte i proportion till gatans standard och funktion. Men för att inte underskatta trafikflöden år 2030 så har trafikmänden på Båtbyggargatan satts till 10 000 f/d och Sicklavägen 20 000 f/d.

Det har inte utretts hur en utbyggnad av en Östlig förbindelse påverkar trafikmängderna på Sicklavägen genom avstängningar av Södra länkens tunnlar under byggskedet.

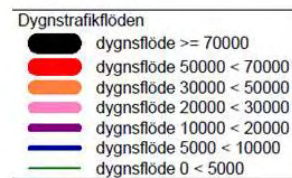
I prognoserna för 2020 och 2030 är Kvarnholmen och Hammarby Sjöstad färdigbyggda. Trafikmängderna över Danvikskanalen in mot Stockholm kommer inte att kunna ökas mycket mer än i dag beroende på kapaciteten är begränsad längre in mot Stockholm i Slussen mm.

Trafikmängden på Båtbyggargatan har satts till 10 000 f/h för år 2030. Detta är högt med hänsyn de tidigare prognoser som tagits fram för Hammarby sjöstad där trafikmängderna ligger på 3000 – 4000 f/d.

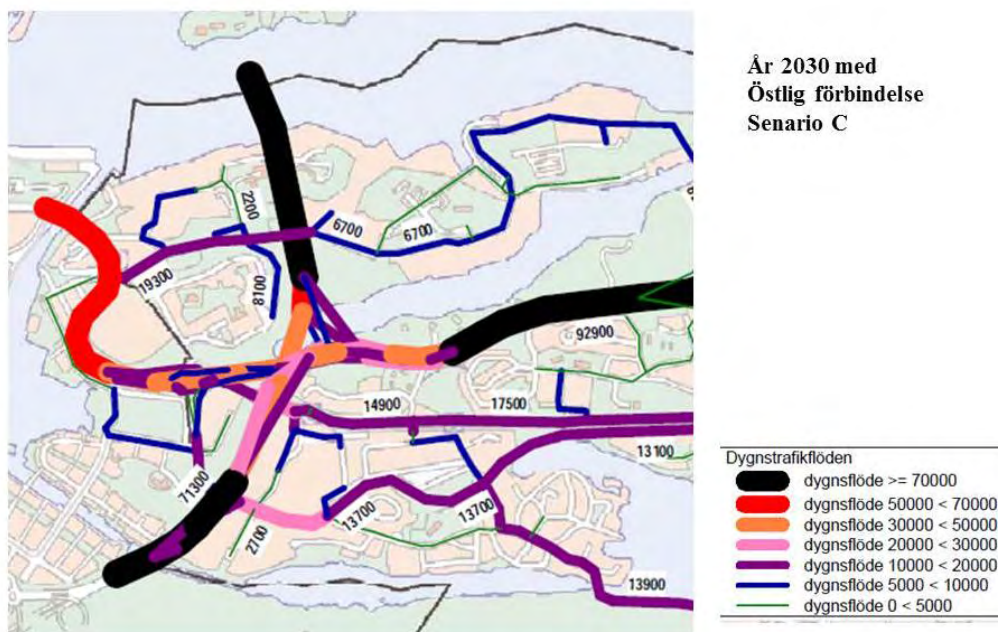
Den totala trafikmängden år 2030 i korsningen Båtbyggargatan/Sicklavägen och Uddvägen bedöms därmed vara väl tilltagen.



År 2030 utan Östlig förbindelse
Senario A



Nacka kommuns prognos för år 2030 utan en Östlig förbindelse (Senario A)



Nacka kommuns prognos för år 2030 med en Östlig förbindelse (Scenario C)

Sicklavägen utgör omledningsvägnät för Södra Länken. När Nobeltunnlarna stängs av leds trafiken via Sicklavägen. Då uppstår en situation då trafikmängderna överskrider de redovisade för år 2020 och 2030. Konsekvenserna vid en omledning har inte studerats.

1.5 Planerad bebyggelse på Klinten (Sicklaön 82:1)

Fastighetsägaren till Sicklaön 82:1 har under hösten 2013 fått positivt planbesked, vilket innebär att kommunen ska påbörja arbetet med att genom en planprocess utreda lämplig utformning av bebyggelse för kontor, andra verksamheter och möjligen en andel bostäder. Pga. det tidiga skedet har omfattning och fördelning av bebyggelsens innehåll ännu inte kunnat fastställas. Byggnadsytan beräknas dock bli större än den som tidigare antagits i utredningen. En kompletterande uppskattning om dess effekt på trafiken har därför ansetts nödvändig. Följande beräkningar baseras på ett av de förslag som medföljde fastighetsägarens ansökan om planbesked, samt kommunens bedömning av tänkbart innehåll. Bruttoarean för kvarteret har uppskattats till 32800 kvm.

Utifrån detta har två scenarier antagits, ett med uteslutande kontor (1) och ett med en andel bostäder (2). Med samma antaganden om trafikorörelser per anställd eller bostad som tidigare, innebär exploateringsberäkningen följande alstringar:

Scenario 1: 1250 fordon/dygn

Scenario 2: 1310 fordon/dygn

Ett förenklat antagande om ca 1300 f/d innebär en skillnad på + 670 jämfört med ursprunglig prognos. Av dygnstrafiken bedöms 10-15 % fördela sig på FM- respektive EM-maxtimme, som trafiksystemet dimensioneras efter. Det innebär ett tillskott på 60-100 fordon/h på Uddvägen jämfört med tidigare prognos. Trafikalstringen i modellen justeras med avseende på detta trafiktillskott. Resultatet av simuleringarna visar att trafiktillskottet inte innebär några kapacitetsproblem på Uddvägen eller i korsningen Uddvägen/Sicklavägen.

3. Belastning i korsningen Sicklavägen/Uddvägen





Belastningen i korsningen har beräknats med hjälp av Capcal. Spårvagnen har antagits ha 5 minuters trafik genom korsningen. Capcal har inte tagit hänsyn till ev spårvagnsprioritet.

I VGU (vägar och gators utformning) beskrivs servicenivån för signalreglerade korsningar enligt nedan.

Hänvisar till VGU-2004 avsnitt korsningar.

Standard		Belastningsgrad
God		$0,5 < B < 0,7$
Mindre god		$0,7 < B < 0,8$
Låg		$B > 0,8 ; B < 0,3$

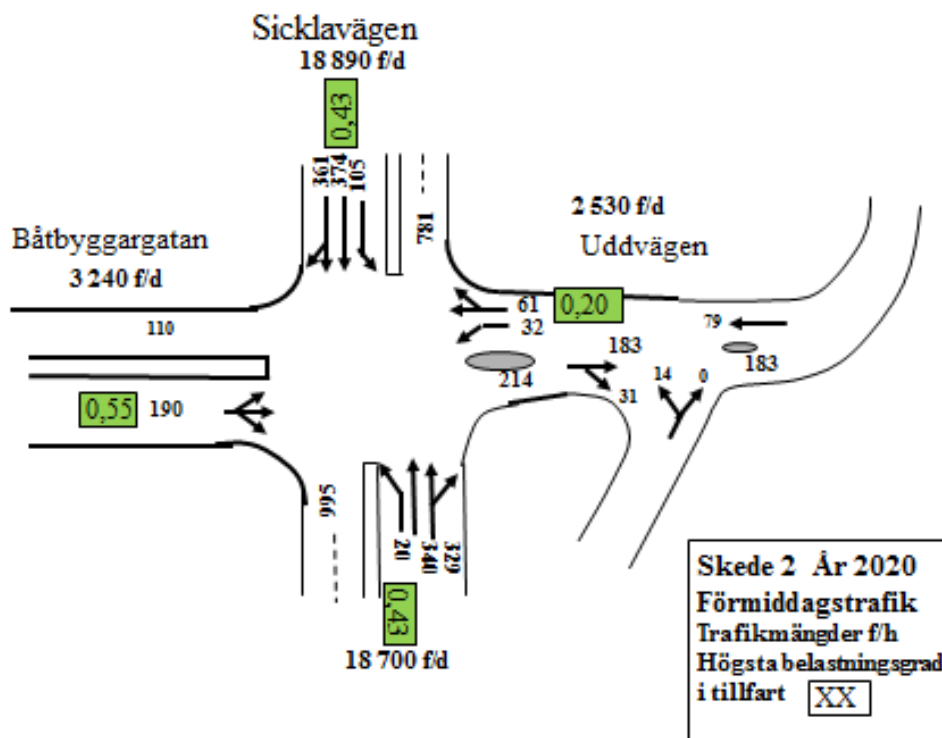
Belastningsgraden beskriver framkomligheten i korsningen där belastningsgrader över 1 innebär växande köer under den perioden som studeras, normalt en timme. I Stockholm är det ganska vanligt att korsningarna under maxtimtrafiken ligger nära eller över 1. Med hänsyn till detta så har följande servicnivå (färgkod används)

God		$B < 0,7$
Mindre god		$0,7 < B < 0,8$
Låg		$0,8 < B < 1$
Överbelastad		$B > 1$

I korsningen redovisas belastningsgraden för det högst belastade körfältet

3.1 Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddväg i skede 2 år 2020

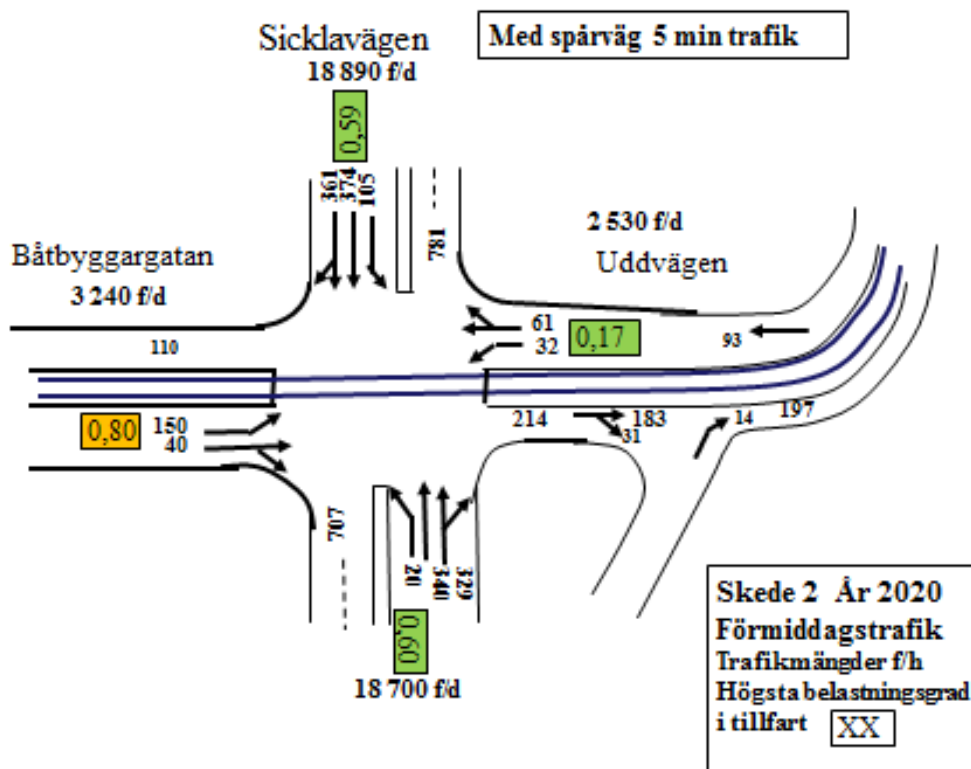
3.1.1 Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under FM maxtimma



Trafikmängder under förmiddagens maxtimtrafik år 2020 med Danvikslösen utan spårväg.

	Belastningsgrad	Medelkölängd
Båtbyggargatan	0,55 (RV)	2,5 (RV)
Sicklavägen N	0,43 (HR,R)	3,6 (HR,R)
Uddvägen	0,20 (HR)	0,9 (HR)
Sicklavägen S	0,43 (HR,R)	3,3 (R)

Högsta belastningsgraden Båtbyggargatan 0,55



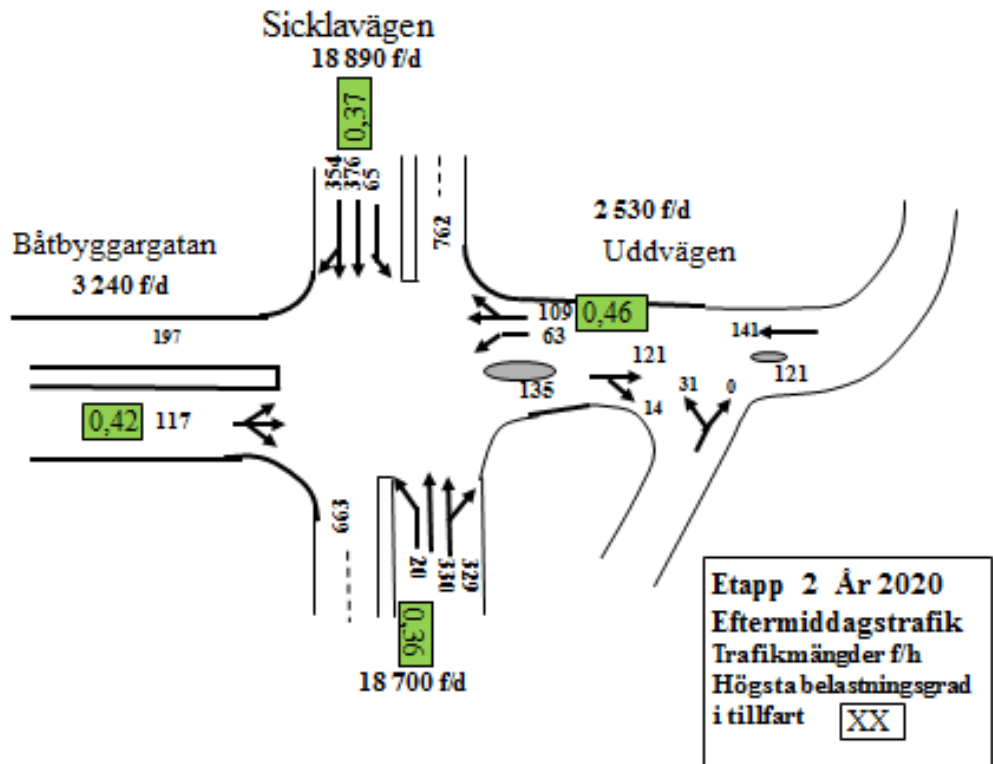
Trafikmängder under förmiddagens maxtimtrafik år 2020 med Danvikslösen med spårväg.

Belastningsgraden blir följande

	Belastningsgrad	Medelkölängd
Båtbyggargatan	0,80 (V)	5,1 (V)
Sicklavägen N	0,59 (HR,R)	6,8 (R)
Uddvägen	0,17 (V)	1,2 (HR)
Sicklavägen S	0,60 (HR, R)	6,2 (R)

Högsta belastningsgraden Båtbyggargatan 0,80

3.1.2 Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under EM maxtimma

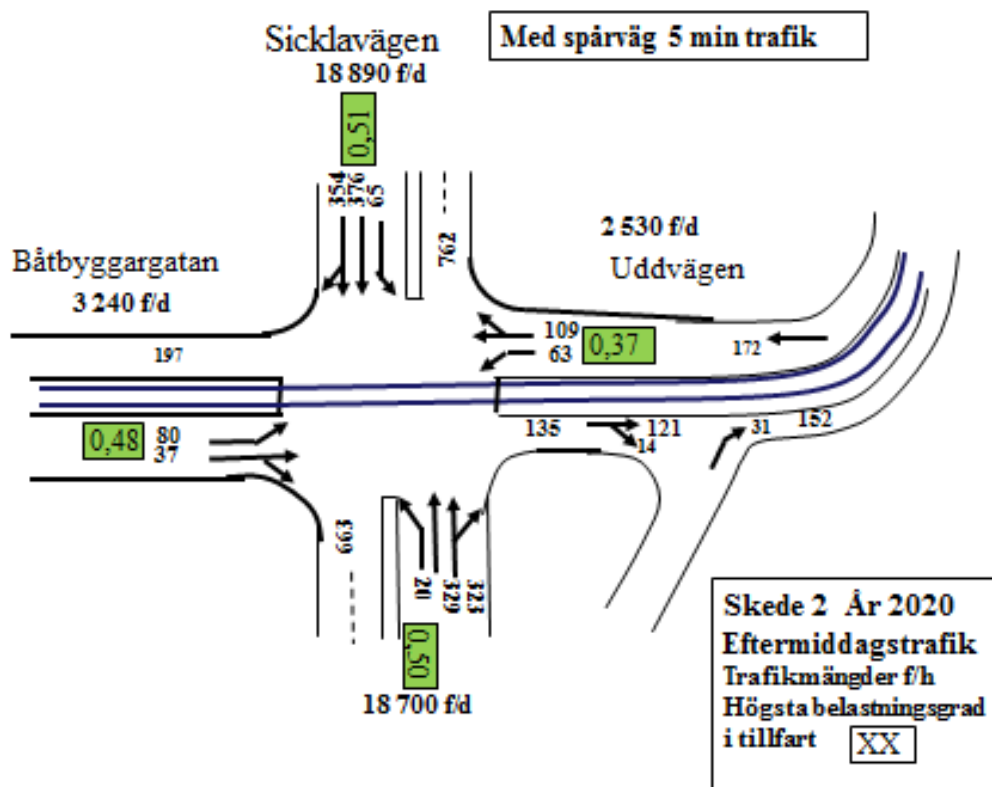


Trafikmängder under eftermiddagens maxtimtrafik år 2020 med Danvikslösen utan spårväg

Belastningsgraden blir följande:

	Belastningsgrad	Medelkölängd
Båtbyggargatan	0,42 (RV)	1,6 (RV)
Sicklavägen N	0,37 (HR,R)	3,5 (R)
Uddvägen	0,46 (HR)	2,1 (HR)
Sicklavägen S	0,36 (HR,R)	3,1 (R)

Högsta belastningsgraden Uddvägen 0,46



Trafikmängder under eftermiddagens maxtimtrafik år 2020 med Danvikslösen med spårväg

Belastningsgraderna blir följande:

	Belastningsgrad	Medelkölängd
Båtbyggargatan	0,48 (V)	2,3 (V)
Sicklavägen N	0,51 (R)	6,6 (R)
Uddvägen	0,37 (V)	2,4 (HR)
Sicklavägen S	0,50 (HR,R)	5,8 (R)

Högsta belastningsgraden Uddvägen 0,51

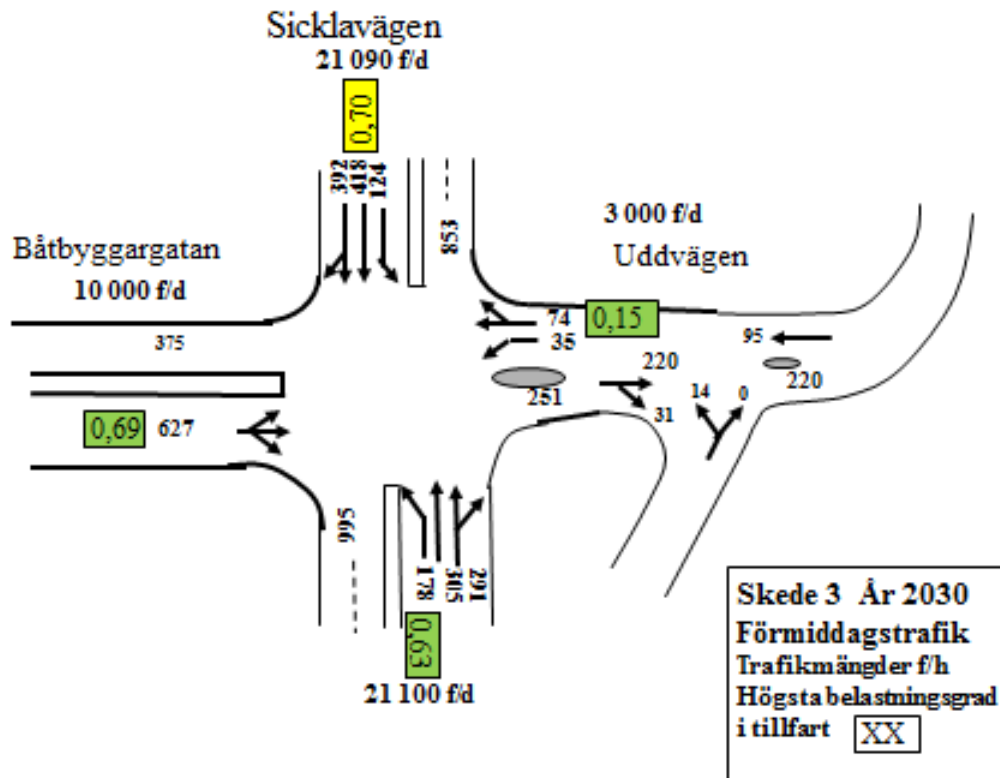
För år 2020 blir högsta belastningsgraden 0,80 vilket innebär att korsningen både med och utan spårväg kommer att ha tillräcklig kapacitet för att klara de bedömda trafikmängderna.

3.2 Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen i skede 3 år 2030

Osäkerheten av trafikmängderna i det allmänna vägnätet är stort och de prognoser som Nacka Kommun tagit fram indikerar att Sicklavägen får en trafikmängd understigande 20 000 f/d medan trafiken på Båtbyggargatan ökar till över 10 000 f/d utan en östlig förbindelse. Detta förhållande innebär ökade svängningsrörelser i korsningen mellan Båtbyggargatan och Sicklavägen.

För att studera effekten om denna situation skulle uppkomma har trafiken på Båtbyggargatan har satts till 10 000 f/d och grundtrafiken på Sicklavägen till 20 000 f/d. Trafiken från Uddvägen har adderats till trafiken på Sicklavägen. Nedan redovisas konsekvenserna av en sådan situation.

3.2.1 Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under FM maxtimma

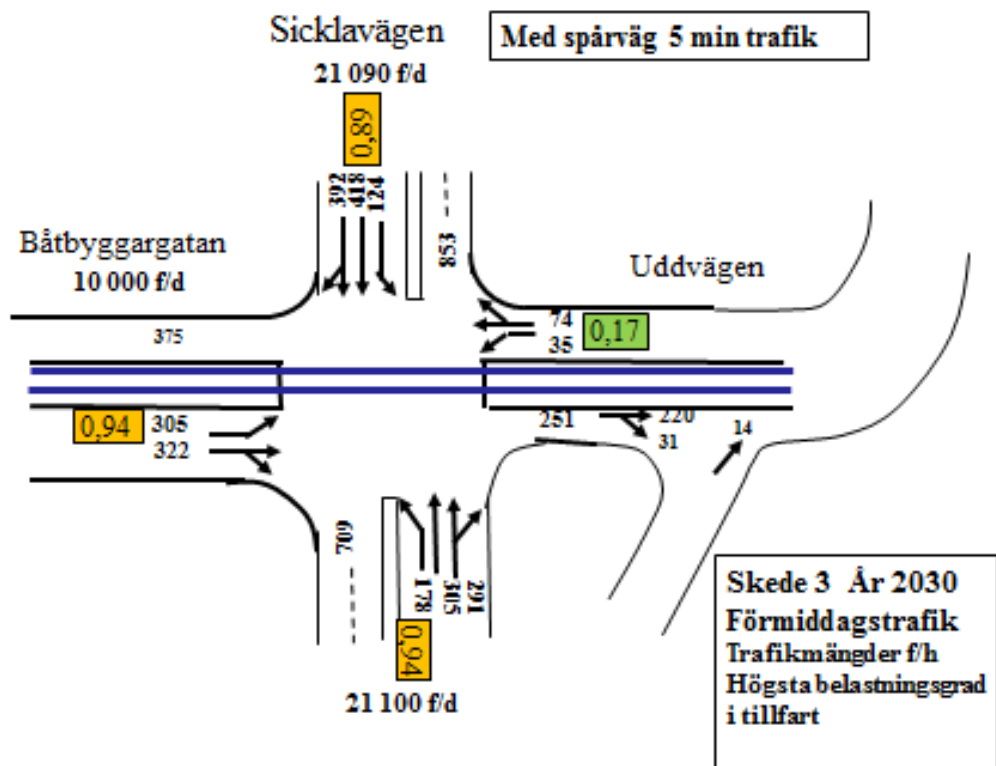


Trafikmängder under förmiddagens maxtimtrafik år 2030 med Danvikslösen utan spårväg

Belastningsgraderna blir följande:

	Belastningsgrad	Medelkölängd
Båtbyggargatan	0,69 (V)	4,5 (V)
Sicklavägen N	0,70 (R)	5,4 (R)
Uddvägen	0,15 (HR)	0,8 (HR)
Sicklavägen S	0,63 (V)	2,9 (R)

Högsta belastningsgraden Sicklavägen 0,70



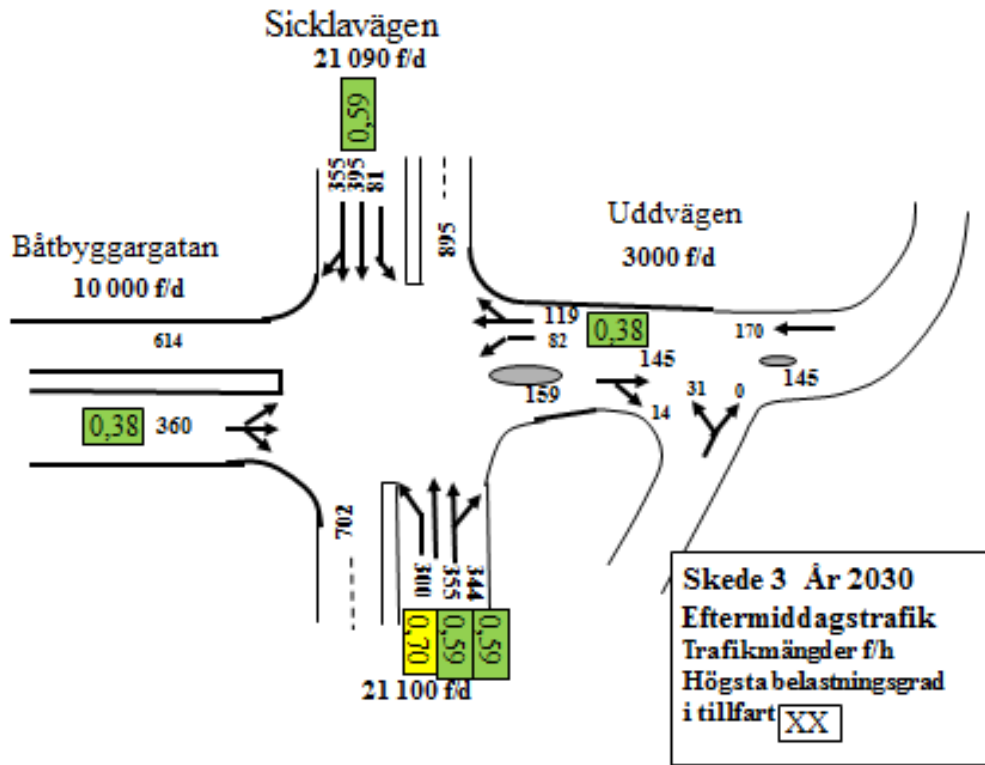
Trafikmängder under förmiddagens maxtimtrafik år 2030 med Danvikslösen med spårväg

Belastningsgraderna blir följande:

	Belastningsgrad	Medelköläng Medel
Båtbyggargatan	0,94 (V)	14,5 (V)
Sicklavägen N	0,89 (R)	11,6 (R)
Uddvägen	0,17 (HR)	1,4 (HR)
Sicklavägen S	0,94 (V)	11,1 (V)

Högsta belastningsgraden Båtbyggargatan och Sicklavägen S 0,94

3.2.2 Kapacitet i korsningen Sicklavägen/Uddvägen under EM maxtimma

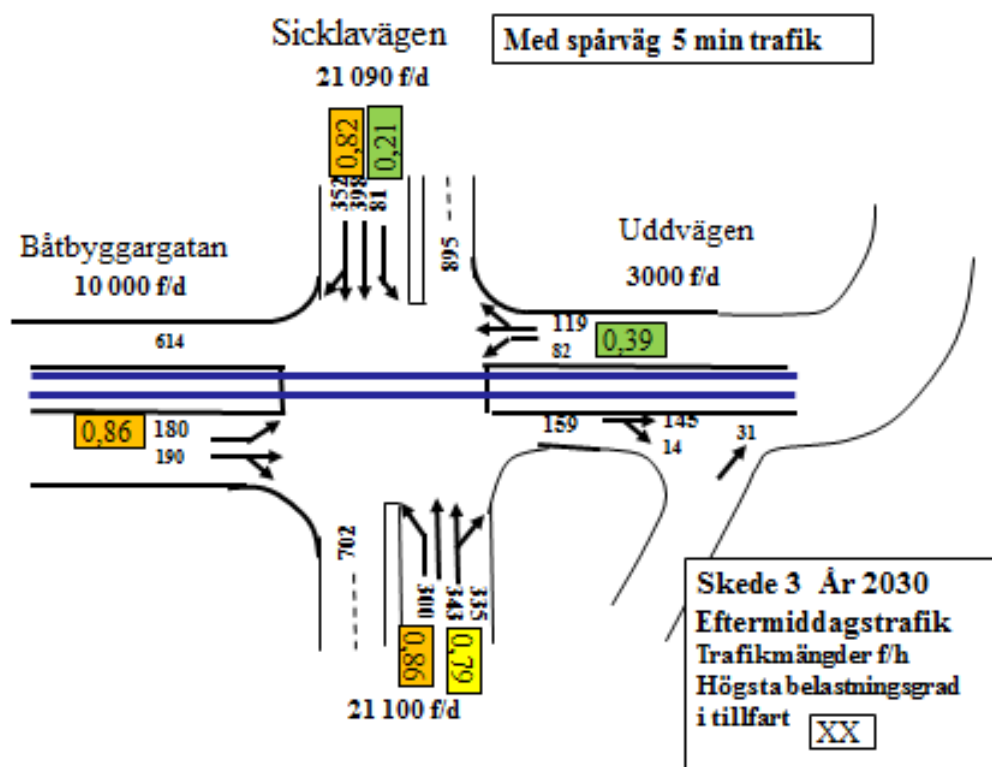


Trafikmängder under eftermiddagens maxtimtrafik år 2030 med Danvikslösen utan spårväg

Belastningsgraderna blir följande:

	Belastningsgrad	Medelkölängd
Båtbyggargatan	0,65 (HR, RV)	2,9 (RV)
Sicklavägen N	0,59 (R)	4,1 (R)
Uddvägen	0,38 (HR)	1,5 (HR)
Sicklavägen S	0,81 (V)	5,2 (V)

Högsta belastningsgraden Sicklavägen S 0,81



Trafikmängder under eftermiddagens maxtimtrafik år 2030 med Danvikslösen med spårväg

Belastningsgraderna blir följande:

	Belastningsgrad	Medelkölängd
Båtbyggargatan	0,86 (V)	7,2 (V)
Sicklavägen N	0,82 (R,RH)	10,3 (R)
Uddvägen	0,39 (V) 0,30 (HR)	1,8 (V) 2,6 (HR)
Sicklavägen S	0,86 (V)	9,5 (V)

Högsta belastningsgraden Sicklavägen 0,86

För år 2030 blir högsta belastningsgraden 0,94 vilket innebär att korsningen blir högt belastad men inte överbelastad.

4. VISSIM-simulering

Korsningen simuleras i trafiksimuleringsprogrammet VISSIM för att studera kapaciteten på en mer djupgående nivå samt testa olika typer av signalregleringar med spårvagnsprioritering.

Simuleringarna bekräftar i stort resultaten från Capcal-körningarna. Korsningen med den studerade utformningen och signalreglering har tillräcklig kapacitet år 2030 även efter en förlängning av Tvärbanan genom korsningen.

Fullständig beskrivning av simuleringsstudien och dess resultat finns i bilagan *Trafiksimulering v.260/Båtbyggargatan/Uddvägen, Ramböll, 2013-01-16*.

5. Sammanfattning

För år 2020 blir belastningsgraden högst i korsningen under förmiddagen. Utan spårväg blir belastningsgraden i korsningen 0,55 och med spårväg i 5 minuters trafik blir belastningsgraden 0,80. Spårvägen "stjäl" därmed inte så mycket kapacitet i korsningen om den anländer i "rätt" fas i signalen. Dock kommer spårvägen att anlända oberoende av signalfaserna i korsningen och begära prioritet. Detta innebär att kapaciteten för biltrafiken i korsningen minskar något. Detta kan inte beräknas i Capcal varför det har genomförts VISSIM-studier.

Hur situationen ser ut år 2030 är som tidigare beskrivits osäkert. Men med de redovisade trafikmängderna så blir belastningsgraden i korsningen utan spårväg 0,70 och med spårväg 0,94.

6. Slutsats

Slutsatsen är att korsningen med en spårvagn i 5 min trafik och en trafikmängd på 10 000 f/d på Båtbyggargatan, ca 20 000 f/d på Sicklavägen och 3000 f/d på Uddvägen blir högt belastad men inte överbelastad.

Konsekvenserna i korsningen vid omledning av Södra Länkens trafik är inte studerad.

Förvärv av fastigheten Sicklaön 73:119, Gamla Landsvägen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget köpekontrakt avseende förvärv av fastigheten Sicklaön 73:119 för 41 miljoner kronor och att genom fastighetsreglering medverka i markbyte och överlåta ca 450 kvadratmeter av fastigheten Sicklaön 73:48.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

- Kommunfullmäktige godkänner kommunstyrelsens beslut att förvärva fastigheten Sicklaön 73:119 och genom fastighetsreglering medverka i markbyte och överlåta ca 450 kvadratmeter av fastigheten Sicklaön 73:48.
- Kommunfullmäktige beviljar investeringsmedel om totalt 44 miljoner kronor för att genomföra förvärv av fastigheten Sicklaön 73:119 i enlighet med fullmäktiges beslut den 12 december 2011, § 351.

Sammanfattning

Kommunen har förhandlat fram bifogat köpekontrakt, där kommunen förvärvar fastigheten Sicklaön 73:119 av Stockholms läns landsting genom Locum AB samt ingår överenskommelse om fastighetsreglering innebärande ett byte och ett tillskott av mark från den angränsande skolfastigheten. Nacka kommun är sedan länge den största hyresgästen i den byggnad som ingår i fastigheten och betalar årligen en hyra om närmare 3 miljoner kronor. Kommunen bedömer att boendemöjligheterna som idag finns inom fastigheten är vitala utifrån social- och äldre nämndens verksamhet. Fastigheten förvärvas för en köpeskillning om 41 miljoner kronor. Köpeskillningens storlek kan komma att justeras med cirka 1,5 miljoner kronor beroende av om byte och tillskott av mark från den angränsande skolfastigheten sker. I samband med det begärs att investeringsmedel om 44 miljoner kronor avsätts i budget i syfte att genomföra förvärvet. Den totala summan för förvärvet uppgår till 44 miljoner kronor då stämpelskatt och kostnader för värderingar och utredningar läggs till köpeskillningen.

Ärendet

Bakgrund

Området Ektorp ligger intill Skurusundet i riktning ut mot Värmdö på höger sida av Värmdöleden (väg 222). Området är ett attraktivt bostadsområde med närhet till skola, service och god tillgänglighet med såväl bil som allmänna kommunikationer i form av bussar. Stockholms läns landsting genom Locum AB äger i dagsläget tre fastigheter i området, Sicklaön 73:49, Sicklaön 73:50 samt Sicklaön 73:119. Locum förvaltar samtliga fastigheter åt landstinget. De tre fastigheterna bebyggdes under 1940-talet med två villor respektive en vårdbostadsbyggnad.

Nacka kommun har tidigare ägt de tre fastigheterna. Dessa såldes 1990 till Locum. Under 2011 initierades en förhandling om ett återköp av fastigheterna och våren 2012 fanns en principiell överenskommelse framme som dock inte ledde till förvärv. Hösten 2013 gjordes ett omtag och Locum erbjöd marknaden att förvärva aktuell fastighet och de två angränsande. Förhandlingar har förts sedan slutet av februari och nu finns det ett förslag till beslut med färdig överenskommelse.

Förvärvet

Efter förhandlingar mellan Locum och kommunen är parterna överens om att kommunen avser att lyfta beslut om förvärv till kommunfullmäktige avseende en av fastigheterna, Sicklaön 73:119. Den aktuella fastigheten är bebyggd med en vårdbostadsbyggnad i ett till tre plan jämte soutterängplan och kallvind med total area om 2 176 kvadratmeter (lokalarea). Byggnaden byggdes till under inledningen av 1990-talet då hela byggnaden totalrenoverades. Nacka kommun är sedan länge den största hyresgästen i byggnaden och betalar årligen cirka 3 miljoner kronor i hyra till fastighetsägaren. Uppskattningsvis hyr kommunen idag ungefär 90 % av den uthyrbara ytan.

Kommunens förhyrning består till största delen av lägenheter som tillgodoser behovet av bostäder för de målgrupper där social- och äldreutskottet har det yttersta ansvaret. I fastigheten finns dessutom ett genomgångsboende med tio rum, gemensamt kök och övriga utrymmen, ett tillfälligt boende i avvaktan på en mer permanent lösning. En utredninglägenhet för barn och en daglig verksamhet för LSS målgrupp finns också i byggnaden. Social- och äldreutskottet genom Valfärd Samhällsservice ansvarar för verksamheten och boendestödet i området.

Eftersom Locum inte längre ser fastigheten som strategisk ur eget perspektiv har fastighetsägaren beslutat att lägga ut fastigheten till försäljning på marknaden. Risken ur kommunens perspektiv kopplat till detta är att en ny fastighetsägare kan komma att exploatera området för annat ändamål vilket skulle göra det svårt för kommunen att vara kvar som hyresgäst. Kommunen skulle under dessa förhållanden ha ytterst svårt att hitta ersättningslägenheter för verksamheterna och en värdering av fastigheten ger vid handen att motsvarande inhyrningar och köp av bostadsrätter skulle bli mer kostsamma än ett förvärv

av hela fastigheten. Markenheten och lokalenheten gör därför bedömningen att det är ekonomiskt lönsamt för kommunen att förvärva fastigheten. Efter förhandling med fastighetsägaren har köpeskillingen bestämts till 41 miljoner kronor. Som en del i affären sker en fastighetsreglering som innebär ett byte och tillskott av mark från den angränsande skolfastigheten, Sicklaön 73:48, bilaga d. Skulle denna fastighetsreglering av någon anledning falla bort aktiveras istället ett tillägg till köpeskillingen om 1,5 miljoner kronor.

I kommunfullmäktige den 12 december 2011, § 351, beslutades att:

Kommunfullmäktige noterar att Social- och äldre nämnden har redovisat behov av tillgång till bostäder mm, vilket kan föranleda förslag till förvärv, och att kommunstyrelsen undersöker förutsättningarna att återkomma till kommunfullmäktige med konkreta förslag när så är nödvändigt.

Lokalenheten återkommer nu med ett konkret förslag i enlighet med kommunfullmäktiges notering och begär samtidigt att investeringsmedel om 44 miljoner kronor avsätts i budget i syfte att finansiera förvärvet.

Tidplan

Tillträdesdag sker den 1 juli 2014 eller tidigare dag som parterna kommer överens om.

Ekonomiska konsekvenser

Tillkommande drift och kapitaltjänstkostnader kan bäras inom ramen för nuvarande budget för objektet. Tillkommande kapitaltjänstkostnad fördelas mellan lokalenheten och markenheten enligt nedanstående tabell. Identifierat behov av underhåll och lokalanpassning kan bäras dels inom ramen för nuvarande hyressättningsprinciper med verksamhetsutövare och dels genom påverkan på bruksvärdeshyran för de enskilda bostäderna beroende på åtgärdernas art och eventuella överenskommelser med nyttjanderättshavarna eller företrädande hyresgästorganisation.

Köp 1:a juli	2014 2:a halvår	2015
Kapitalkostnad	-834	-1 774
- lokalenheten : byggnad	-556	-1 099
- mark och exploateringsenheten : mark	-278	-675

Bilagor

b köpekontrakt inklusive bilagor

c regleringavtal

d karta

Jenny Asmundsson
Fastighetsdirektör
Stadsledningskontoret

Ulf Crichton
Exploateringschef
Mark- och exploateringsenheten

KÖPEKONTRAKT

- Säljare:** Stockholms läns landsting, org nr 232100-0016
c/o Locum AB, Box 17201, 104 62 Stockholm.
Nedan benämnd Säljaren
- Köpare:** Nacka kommun, org nr 212000-0167
Nedan benämnd Köparen
- Köpeobjekt:** Fastigheterna Sicklaön 73:119,
Köpeobjektet benämns nedan Fastigheten.
- Köpeskillning:** FYRTIOENMILJONER KRONOR (41 000 000:-) med
eventuellt tillägg enligt § 1 nedan.
- Tillträdesdag:** Den 1 juli 2014 eller tidigare dag som parterna kommer
överens om.
Tillträdet förutsätter att kommunfullmäktige i Nacka
kommun dessförinnan fattat beslut att genomföra
försäljningen, enligt § 6 nedan.

§ 1. Köpeskillningens erläggande

Kontant på tillträdesdagen	41 000 000
Summa kr	41 000 000

Äganderätten till Fastigheten skall övergå till Köparen på Tillträdesdagen när Köpeskillningen erlagts. Parterna har denna dag genom särskild överenskommelse enats om att visst markområde omfattande cirka 450 kvm ska överföras från Köparens fastighet Nacka Sicklaön 73:48 till Säljarens fastighet Nacka Sicklaön 73:49 samt från Fastigheten till Köparens fastighet, i allt väsentligt i enlighet med bifogad situationsplan, bilaga 1. Syftet med regleringen är även att möjliggöra angöring till Fastigheten med anslutande fastigheter. Skulle sådan överföring av markområde från Köparens fastighet till Nacka Sicklaön 73:49 inte kunna komma till stånd senast den 1 juli 2016 ska Köparen utge en tilläggsköpeskillning om ENMILJONFEMHUNDRATUSEN (1 500 000) kronor senast inom trettio dagar från sistnämnda dag eller från det att det genom laga kraft vunnet beslut avgjorts att överföringen inte kan komma till stånd och då från den tidpunkt som infaller tidigast av dessa två. Säljaren och Köparen förbinder sig att vidta samtliga nödvändiga åtgärder i syfte att genomföra regleringar enligt denna § 1.

Säljaren skall på tillträdesdagen låta verkställa avläsning av vatten-, centralvärme- och elförbrukning avseende Fastigheten.

En preliminär likvidavräkning skall upprättas per tillträdesdagen (den ”**Preliminära Likvidavräkningen**”). I den skall Fastighetens kostnader och intäkter så långt det är möjligt fördelas mellan Köparen och Säljaren. Saldot enligt den Preliminära Likvidavräkningen skall regleras på tillträdesdagen i samband med erläggande av Köpeskillingen. Om kostnader och intäkter inte kan fördelas per tillträdesdagen eller blir kända först efter att den Preliminära Likvidavräkningen har upprättats skall Parterna snarast, dock senast 60 dagar efter tillträdesdagen, upprätta en kompletterande slutlig avräkning, varefter berättigad Part kontant skall erhålla aktuellt saldo från motparten inom tio dagar efter anfordran.

§ 2. Inteckningar, servitut och andra rättsliga belastningar

Säljaren garanterar att Köpeobjektet på tillträdesdagen ej belastas av några andra penninginteckningar eller andra inskrivna rättigheter än som framgår av bilagt utdrag ur fastighetsregistret, Bilaga 2. Säljaren lämnar vidare, per Tillträdesdagen såvida inte annat specifikt anges i garantikatalogen, de garantier som framgår av Bilaga 3.

Icke inskriven rättighet till förmån för fastigheten Nacka Sicklaön 73:50 är följande. Fastigheten Nacka Sicklaön 73:119 försörjer fastigheten Nacka Sicklaön 73:50 med el och värme via oljepanna och varmvattenradiatorer.

De för fastigheten gällande hyresavtalen framgår av Bilaga 4.

Säljaren förbinder sig att inte säga upp några hyreskontrakt, ändra kontraktsvillkor eller i övrigt vidta några förändringar i nu gällande hyresförhållanden utan att dessförinnan ha erhållit Köparens skriftliga godkännande i varje enskilt fall.

Säljaren garanterar vidare att för fastigheten, utöver ovanstående, ej träffats avtal eller andra överenskommelser med tredje man som kan åberopas gentemot köparen.

§ 3. Ansvar för Fastigheten intill tillträdesdagen

Säljaren ansvarar för Fastigheten intill tillträdesdagen. Fastigheten omfattas av SLL:s skadekonto, som motsvarar en fullvärdesförsäkring.

Skulle Fastigheten av skada försämrats skall, om skadan är ringa, köpet stå fast och ersättningen för försämringen skall i detta fall regleras genom en nedsättning av köpeskillingen motsvarande köparens totala skada (inklusive, dock ej begränsat till, hyresbortfall och skada hänförlig till att Köparen inte kan nyttja fastigheten på avsett vis). Om skadan ej är att

betrakta som ringa äger såväl Köpare som Säljare rätt att häva köpet. Dylig hävning sker utan rätt till skadestånd eller annan ersättning för någondera parten. Med ringa skada avses en skada understigande 500 000 kr.

Från och med tillträdesdagen övertar Köparen ansvaret för Fastigheten.

§ 4. Utgifter och inkomster.

Säljaren erlägger skatter, avgifter och kostnader samt uppbär all avkastning från Fastigheten som belöper sig på tiden före tillträdesdagen, varefter Köparen övertar ifrågavarande skyldigheter och rättigheter.

Köparen betalar pantbrevs- och lagfartskostnader för sitt köp.

§ 5. Fastighetens skick

Fastigheten överlåtes i befintligt skick.

Köparen har haft möjlighet att besiktiga Fastigheten, så även med avseende på miljöfrågor, och att i övrigt undersöka förhållanden som rör fastigheten. Säljaren har till Köparen även lämnat all sådan information som Säljaren rimligtvis kunnat uppfatta som betydelsefull för Köparen.

Köparen friskriver, med undantag för vad som uttryckligen garanterats i detta Avtal, härmed Säljaren från ansvar för fel och brister i Fastigheten, innefattande faktiska, rättsliga och rådighetsfel så även med avseende på s.k. dolda fel, d.v.s. fel som Köparen ej upptäckt eller ens bort upptäcka. Köparen äger således inte rätt att gentemot Säljaren påtala fel eller brist eller göra någon påföljd gällande i anledning av sådant.

Köparen övertar härmed gentemot säljaren det fulla kostnadsansvaret för alla åtgärder avseende avhjälpande av eventuell miljöskada, med undantag för vad som uttryckligen garanteras.

§ 6. Förutsättningar för köpets genomförande

För köpets giltighet krävs dels att kommunfullmäktige i Nacka kommun godkänner affären senast den 16 juni 2014.

Om ovan nämnd förutsättning ej infrias skall detta köp gå åter utan rätt till skadestånd eller annan ersättning för någondera parten och den erlagda handpenningen återbetalas genast till Köparen.

§ 7. Köpebrev, överlämnande av handlingar

Sedan köpeskillingen erlagts i enlighet med § 1 ovan, skall Säljaren till Köparen för dennes undertecknande överlämna kvitterat köpebrev avseende Fastigheten samt andra handlingar som krävs för Köparens erhållande av lagfart. Säljaren skall vidare till Köparen överlämna kopia på kartor, relationsritningar och andra handlingar, vilka är i Säljarens ägo och som är av betydelse för Köparen som ägare av Fastigheten.

Köparen äger ej rätt att söka lagfart på detta köpekontrakt.

8. Muntliga utfästelser

Detta kontrakt reglerar uttömmande allt som parterna överenskommit rörande överlåtelsen av Fastigheten. Några muntliga utfästelser härutöver förekommer ej. Ändringar eller tillägg till detta kontrakt skall upprättas skriftligt och undertecknas av parterna för att kunna göras gällande.

§ 9 Åtagande

Köparen förbinder sig i egenskap av ägare till Fastigheten och verksamhetsutövare att inte motsätta sig ansökan om antagande eller ändring av detaljplan med ändamål bostäder som ägaren till fastigheterna Nacka Sicklaön 73:49 och 73:50 initierar, liksom att inte heller klaga på beslut om ändring av gällande detaljplan eller antagande av ny detaljplan med ändamål bostäder.

Det noteras dock att kommunen har ensamrätt att anta planer enligt PBL och att åtagandet inte omfattar beslut som kommunen fattar under planprocessen, då bland annat eventuellt beslut om detaljplan med nya byggrätter kan fattas.

§ 10. Överlåtelseförklaring

Med iakttagande av, i detta kontrakt, överenskomna villkor överlåtes härmed Fastigheten på Köparen.

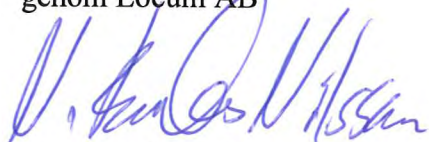
Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka Säljare och Köpare tagit var sitt.

Stockholm 2014-05-13

Nacka

Stockholms läns landsting
genom Locum AB

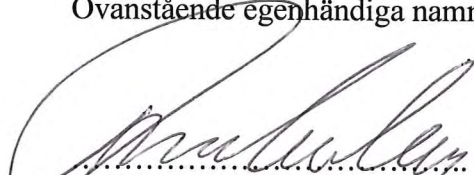
Nacka kommun



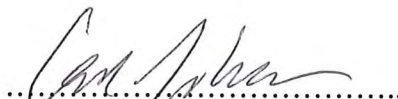
.....
Nathalie Boulas Nilsson

.....

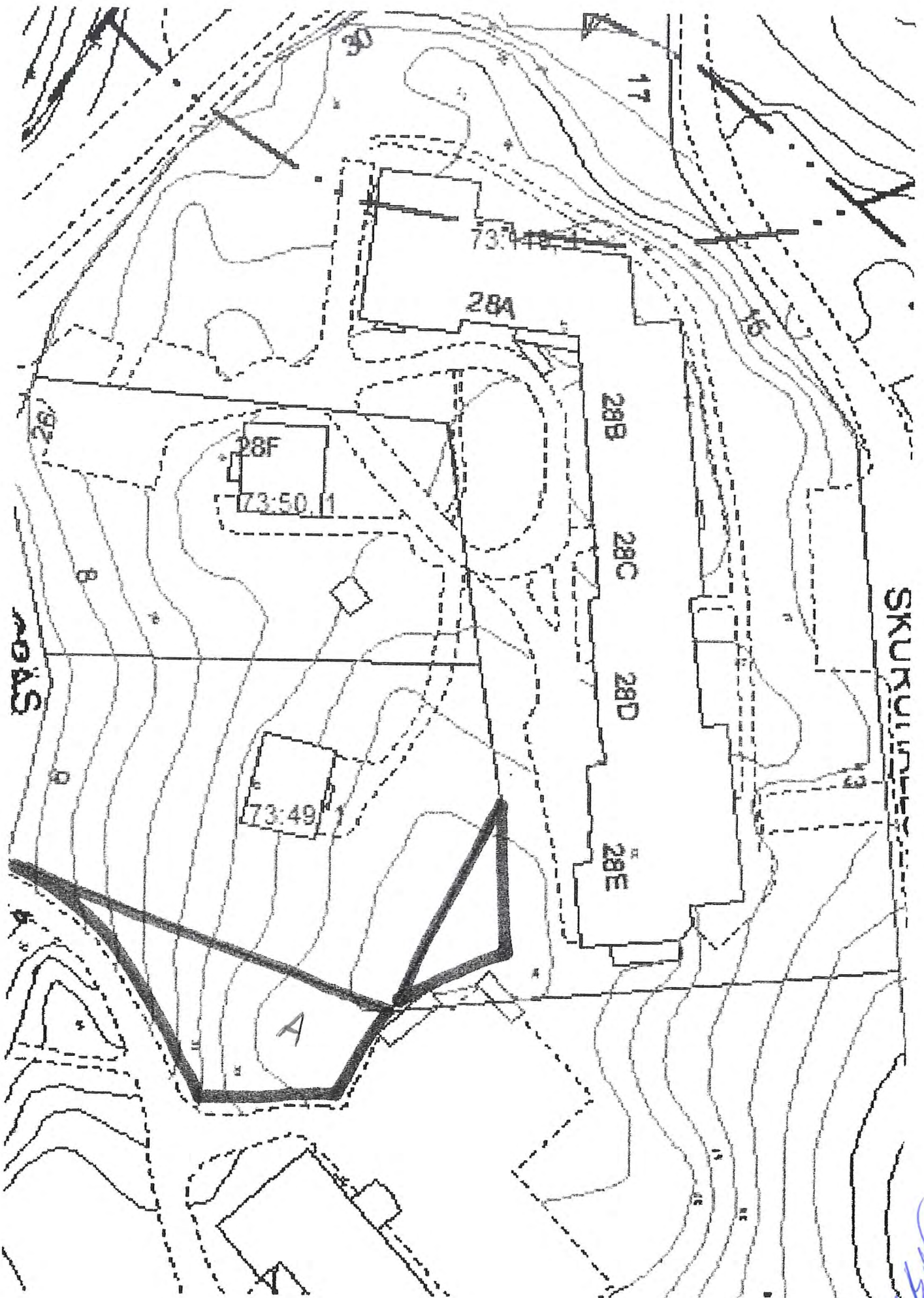
Ovanstående egenhändiga namnteckningar bevittnas:



.....
TOMAS UNDERSKÖG



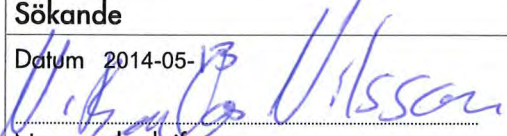
.....
CARL JOHANSSON



Handwritten signature or initials in blue ink.

Ansökan

Jag/vi ansöker om följande lantmäteriförrättning:

Kommun	Nacka
Berörd fastighet	Sicklaön 73:49, 73:50 och 73:119
Önskad åtgärd	<input type="checkbox"/> Avstyckning <input checked="" type="checkbox"/> <i>Styckningslotten ska befrias från inteckningar</i> <input checked="" type="checkbox"/> Fastighetsreglering <input type="checkbox"/> Fastighetsbestämning <input type="checkbox"/> Sammanläggning <input type="checkbox"/> Klyvning <input type="checkbox"/> Särskild gränsutmärkning <input type="checkbox"/> Anläggningsförrättning <input type="checkbox"/> Ledningsförrättning <input type="checkbox"/> Tredimensionell (3-D) fastighetsbildning <input type="checkbox"/> Frigörande av fastighetstillbehör <input type="checkbox"/> Sammanträde för att bilda samfällighetsförening <input type="checkbox"/> Övrigt:
Beskrivning av önskad åtgärd	Markreglering enligt bilagd karta med företrädesvis alternativ 1 rörande reglering av mark till Sicklaön 73:119. Det noteras vidare att det markområde som regleras från Nacka Sicklaön 73:49 kommer att understiga 169 kvm med hänsyn tagen till skolgård m.m. I motsvarande mån som ytan minskas från 169 kvm ska markområde som tillförs Sicklaön 73:119 minskas, vilket närmare får bestämmas i förrättning.
Området ska användas till	<input checked="" type="checkbox"/> Helårsbostad <input type="checkbox"/> Fritidsbostad <input type="checkbox"/> Jord- och skogsbruk <input type="checkbox"/> Industri <input type="checkbox"/> Annat:
Handlingar som bifogas	<input type="checkbox"/> Bygglov/förhandsbesked <input type="checkbox"/> Registreringsbevis <input type="checkbox"/> Förvärvstillstånd <input type="checkbox"/> Köpeavtal/Gåvoavtal etc <input type="checkbox"/> Kartskiss <input checked="" type="checkbox"/> Övrigt: Nacka kommun biträder och godtar oåterkalleligen denna ansökan, vilket sker genom underskrift nedan.
Förrättningskostnader	Kostnaderna för förrättningen ska betalas av: Sökanden med en avtalsrättslig skyldighet för Nacka kommun att ersätta sökanden med ett belopp som svarar mot halva den totala kostnaden.
Aktmottagare	Kopia av de slutliga förrättningshandlingarna (akten) ska skickas till: Sökanden
Värdeintyg	<input type="checkbox"/> Jag vill att Lantmäteriet dessutom upprättar värdeintyg för lagfart, som ska betalas av:
Sökande	
Datum 2014-05-13	Datum 2014-05-
	
Namnunderskrift	Namnunderskrift
Namnförtydligande	Namnförtydligande
Datum	Datum
Namnunderskrift	Namnunderskrift
Namnförtydligande	Namnförtydligande

Var god vänd!

Här fyller ni i uppgifter om alla fastigheter och sakägare som berörs av förrättningen.
Det kan vara fastighetsägare, köpare, nyttjanderättshavare och servitutshavare.

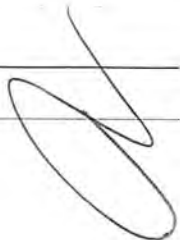
Fastighet Nacka Sicklaön 73:49			
Namn Stockholms läns landsting c/o Locum AB (handläggare Anna-Pia Lundberg)			Personnummer 232100-0016
Adress Box 17201, 104 62 Stockholm			
Tfn bostad	Tfn dagtid 08-123 173 30	Mobilnummer 070-001 77 94	Fax
E-post anna-pia.lundberg@locum.se			

Fastighet Nacka Sicklaön 73:50			
Namn Se ovan			Personnummer
Adress			
Tfn bostad	Tfn dagtid	Mobilnummer	Fax
E-post			

Fastighet Nacka Sicklaön 73:119			
Namn Se ovan			Personnummer
Adress			
Tfn bostad	Tfn dagtid	Mobilnummer	Fax
E-post			

Fastighet			
Namn			Personnummer
Adress			
Tfn bostad	Tfn dagtid	Mobilnummer	Fax
E-post			

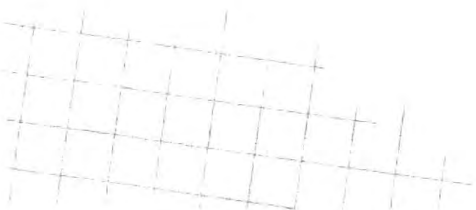
Fastighet			
Namn			Personnummer
Adress			
Tfn bostad	Tfn dagtid	Mobilnummer	Fax
E-post			



ALT.1
DEL AV 73:50 ÖVERGÅR I 73:119
CA 169 Kvm

ALT.2
DEL AV 73:50 ÖVERGÅR I 73:119
CA 169 Kvm
(ANGÖRING TILL NY BEBYGGELSE REGLERAS
VIA SERVITUT)

DEL AV 73:119 ÖVERGÅR I 73:49
CA 169 Kvm



Allmän fastighetsinformation, Taxeringsinformation 2014-05-12

Fastighet

Beteckning

Nacka Sicklaön 73:119

Senaste ändringen i

allmänna delen

1984-02-23

Senaste ändringen i

inskrivningsdelen

1998-05-25

Aktualitetsdatum i

inskrivningsdelen

2014-04-28

Nyckel:

010381798

Församling

Nacka

Adress

Adress

Gamla Landsvägen (30)
Skuruhallsvägen (13), (15), (17)
Gamla Landsvägen 28, 28A-E
131 47 Nacka

Läge, karta

Område	N (SWEREF 99 TM)	E (SWEREF 99 TM)	N (SWEREF 99 18 00)	E (SWEREF 99 18 00)	Registerkarta
1	6579472.7	682657.0	6577721.3	161924.9	NACKA

Areal

Område	Totalareal	Därav landareal	Därav vattenareal
Totalt	6 006 kvm	6 006 kvm	

Lagfart

Ägare

232100-0016
Stockholms Läns Landsting
C/O Koncernfinansiering
Box 22 550
104 22 Stockholm

Andel

1/1

Inskrivningsdag

1998-05-25

Akt

11041

Köp (även transportköp): 1998-01-02

Ingen köpeskilling redovisad.

Rättigheter

Redovisning av rättigheter kan vara ofullständig

Metria FastighetSök - Nacka Sicklaön 73:119

Taxeringsuppgifter

Taxeringsenhet

Specialenhet, vårdbyggnad (823)

140025-1

Utgör taxeringsenhet och omfattar hel registerfastighet.

Uppgiftsår

2013

Taxeringsår

2013

Taxeringsvärde

därav
byggnadsvärde

därav markvärde

Taxerad Ägare

232100-0016

Stockholms Läns Landsting

C/O Koncernfinansiering

Box 22 550

104 22 Stockholm

Andel

1/1

Juridisk form

Landsting

Ägandetyper

Lagfart, taxerad

Åtgärd

Fastighetsrättsliga åtgärder

Sammanläggning

Datum

1969-11-04

Akt

0182K-RF2013

Ursprung

Nacka Sicklaön 73:52-55, 73:115

Tidigare Beteckning

Beteckning

A-Nacka Sicklaön 73:119

Omregistreringsdatum

1983-06-15

Akt

0182K-RF2709

Ajourforande inskrivningsmyndighet

Adress

Lantmäteriet

Fastighetsinskrivning Norrtälje

Box 252

761 23 Norrtälje

Kontorbeteckning: AI24

Telefon: 0771-636363

1 GARANTIER

Säljaren garanterar följande på tillträdesdagen om ingen annan tidpunkt anges:

1.1 Fastigheten

- 1.1.1 Säljaren är civilrättslig och lagfaren ägare till Fastigheten.
- 1.1.2 Sådana föremål på Fastigheten och i byggnader på Fastigheten som enligt lag kan utgöra fastighets-, byggnads- eller industritillbehör ägs av Säljaren och ingår i överlåtelsen av Fastigheten.
- 1.1.3 Samtliga åtgärder som Säljaren har vidtagit med avseende på Fastigheten under den tid Säljaren ägt Fastigheten har, såvitt Säljaren känner till, skett efter erhållande av och i enlighet med erforderligt bygglov, tillämpliga planer och andra myndighetsbeslut och Fastigheten används och, under samma tid, har använts i enlighet med bygglov, tillämpliga planer och andra myndighetsbeslut.
- 1.1.4 Alla på Fastigheten belöpande gatuutbyggnadskostnader, gatumarkersättningar, elanslutningskostnader, VA-anslutningskostnader och fjärrvärmeanslutningskostnader som beslutats är betalda.
- 1.1.5 OVK-besiktningar har genomförts för Fastigheten enligt bifogade protokoll och de anmärkningar som måste åtgärdas (dvs. som anmärkts med "2") har åtgärdats.
- 1.1.6 Fastigheten är, såvitt Säljaren känner till, inte behäftad med rättsliga fel eller rådighetsinskränkningar.
- 1.1.7 Samtliga åtgärder som åläggs fastighetsägare enligt lag (2000:778) om skydd mot olyckor är vidtagna och att erforderligt brandskyddsarbete har utförts på Fastigheten.
- 1.1.8 Samtliga besiktningar och kontroller som krävs enligt lag, förordning eller föreskrift har genomförts på Fastigheten. På Tillträdesdagen kommer samtliga anmärkningar och påpekanden, som måste åtgärdas, att vara åtgärdade. Parterna är medvetna om att besiktning ännu ej genomförts avseende hissar och oljecistern på Fastigheten, varför Säljaren åtar särskilt att besiktiga samt vidta erforderliga åtgärder avseende påpekanden och anmärkningar på hissar och oljecistern i anledning av sådan besiktning.

- 1.1.9 Säljaren har, i egenskap av ägare av Fastigheten, inte förelagts att mäta radonhalten på Fastigheten. Enligt de mätningar som genomförts överstiger Fastighetens radonhalt inte de halter som framgår av tillämplig lag, förordning eller Socialstyrelsens riktlinjer.
- 1.1.10 Fastigheten uppfyller såvitt Säljaren känner till samtliga krav som framgår av förordning (2007:846) om fluorerande växthusgaser och ozonnedbrytande ämnen. Säljaren känner dock inte till huruvida eventuell verksamhetsutrustning kan innehålla köldmedier.
- 1.1.11 Energideklaration har utfärdats 2010-11-26 avseende sådan bebyggelse på Fastigheten som omfattas av lagen om energideklaration för byggnader (2006:985), och nämnda energideklaration är korrekt upprättad i enlighet med gällande lagstiftning.
- 1.1.12 Samtliga lagstadgade åtaganden avseende brandsäkerhet och elsäkerhet som åligger Säljaren i egenskap av fastighetsägare är utförda och godkända.
- 1.1.13 Det finns, med undantag för ärendet i skrivelsen från Södertörns Brandförsvär 130605, inget från domstol eller annan myndighet utfärdat föreläggande beträffande Fastigheten som inte åtgärdats. Såvitt Säljaren känner till är inget föreläggande att förvänta.
- 1.1.14 Fastigheten är inte frivilligt registrerad för mervärdesskatt.
- 1.1.15 Säljaren garanterar att den information Säljaren tillhandahållit Köparen är korrekt i alla väsentliga avseenden och inte vilseledande vid en bedömning av förhållanden rörande Fastigheten och att Säljaren inte har undanhållit någon information avseende Fastigheten eller förhållanden som rör dessa som skäligen kan antas ha inverkan på en köparens beslut att förvärva Fastigheten på villkor enligt köpekontraktet.
- 1.2 **Försäkring**
- 1.2.1 Fastigheten omfattas av SLL:s skadekonto, som motsvarar en fullvärdesförsäkring.
- 1.3 **Ingen övergång av anställda till följd av överlåtelsen**
- 1.3.1 Inga rättigheter och skyldigheter på grund av anställningsavtal och anställningsförhållanden kommer att övergå till köparen till följd av överlåtelsen av Fastigheten enligt detta köpekontrakt.

1.4 **Entreprenader**

- 1.4.1 Det föreligger inga pågående, planerade eller oreglerade entreprenader avseende Fastigheten.

1.5 **Miljö**

- 1.5.1 I anledning av den verksamhet som bedrivits genom användning av oljepanna och oljecistern är Fastigheten inte så förorenad att det enligt nu gällande lagstiftning och bestämmelser kan komma att uppstå kostnader för Köparen att genomföra efterbehandling på Fastigheten.

1.6 **Tvister**

- 1.6.1 Fastigheten är inte föremål för rättegång, skiljeförfarande, försäkringsärende, förfarande hos administrativ myndighet eller part i någon annan tvist, och att såvitt Säljaren känner till, är inte heller några sådana att vänta.

Det finns, med undantag för skrivelsen från Södertörns Brandförsvär 130605 och däri omnämnt ärende, inte några påpekanden, föreläggande eller motsvarande från domstol, myndighet eller hyresgästförening beträffande Fastigheten.

2 **AVVIKELSE FRÅN GARANTI**

- 2.1 Köparen har haft möjlighet att besiktiga Fastigheten, så även med avseende på miljöfrågor, och att i övrigt undersöka förhållanden som rör Fastigheten. Säljaren har även lämnat information till Köparen om Fastigheten, bl.a. att inga åtgärder kommer att vidtas eller utföras före eller på Tillträdesdagen med avseende på de brister som Köparen känner till eller bort känna till bl.a. avseende brandsäkerhet rörande Köparens lokaler. Detta omfattar inte Säljarens utfästelse avseende hissar och oljecistern. De av Säljaren lämnade garantierna gäller inte för sådana omständigheter som Köparen känner till eller bort känna till.

- 2.2 Vid avvikelse från lämnad garanti har Köparen rätt till nedsättning av Köpeskillingen eller, om den omständighet som innebär garantiavvikelse beror på Säljarens försumlighet, skadestånd. Köparen har inte rätt till någon annan påföljd under detta Avtal eller lag samt är det totala belopp som kan utgå såsom nedsättning av köpeskillning och skadestånd maximerat till totalt tiomiljoner (10 000 000) kronor avseende samtliga garantier under punkten 1 ovan.

- 2.3 En förutsättning för Köparens rätt att åberopa garantibrister, är att de totala garantibristerna föranleder en nedsättning av köpeskillingen med minst femhundra tusen (500 000) kronor. Skulle garantibristerna överstiga nämnda belopp är Säljaren skyldig att svara för garantibristerna i sin helhet, dock till ett maximalt belopp enligt punkten 2.2 ovan. Vid beräkning av garantibrister skall hänsyn tas till bristens faktiska betydelse för Köparen, varmed bl.a. skall beaktas eventuellt avdrag för ökade kostnader eller minskad skatt vid förlorade intäkter.
- 2.4 Om inte Köparen senast inom tolv (12) månader från den 1 juli 2014 skriftligen reklamerar avvikelse från garanti förlorar Köparen rätten att åberopa avvikelsen.

Nacka kommun, org nr 212000-0167

och

Stockholms läns landsting, org nr 232100-0016

c/o Locum AB

har träffat följande

REGLERINGSAVTAL

avseende mark inom fastigheten Nacka Sicklaön 73:48

("Marken")

Detta avtal ("Avtalet") har ingåtts nedan nämnda dag ("Avtalsdagen") mellan parterna ovan.

1 Bakgrund

Parterna ska ingå avtal om köp av fastigheten Nacka Sickalön 73:119. Som ett led i sådan överenskommelse har kommunen erbjudit SLL möjlighet att förvärva Marken inom Nacka Sicklaön 73:48 utan särskilt vederlag genom överföring till fastigheten Nacka Sicklaön 73:49. Överföringarna skall ske genom att parterna gemensamt inger en ansökan om fastighetsreglering i enlighet med detta avtal. Någon ersättning ska inte utgå för överföringen.

Detta avtal omfattar regleringen av Marken i huvudsaklig överensstämmelse med markering på bilagd skiss markerat som område A (bilaga 1). Avsikten med regleringen är att åstadkomma möjlighet att bättre utnyttja och kunna bebygga fastigheten Nacka Sicklaön 73:49. I sådant syfte kommer ett planarbete att inledas.

Parterna är medvetna om och skall efter bästa förmåga medverka till att exploateringen av området kan genomföras på bästa sätt och i samverkan med även andra intressenter i området.

2 Vederlagsfri överföring

Marköverföringen är vederlagsfri.

3 Kostnader för förrättningen

Mellan parterna skall kostnaderna för förrättningen fördelas på ett sådant sätt att parterna bär hälften av kostnaden var.

4 Belastningar i överförd mark m.m.

Kommunen garanterar att Marken inte besväras av penninginteckning, nyttjanderätt eller andra gravationer i av förrättningen berörda delar.

5 Ansökan om fastighetsreglering

Parterna skall genom gemensam ansökan om fastighetsreglering så långt möjligt tillse att denna överenskommelse kommer till genomförande genom fastighetsreglering. Överenskommelse skall komma till utförande på det sätt som fastställs vid fastighetsbildningsförrättningen. Parterna är således överens om att överenskommelsen skall genomföras även med de ändringar och justeringar som betingas av fastighetsbildningen. Sådana mindre jämkningar skall ej föranleda ändring av nu träffad överenskommelse.

6 Tillträde och överlåtelsen omfattning

Tillträde sker när beslut om fastighetsreglering vunnit laga kraft ("Tillträdesdagen").

7 Avsteg från bestämmelse i 5 kap. fastighetsbildningslagen (1992:1212)

Parterna är ense om att avsteg, om så erfordras för att åstadkomma vad som överenskommit enligt detta avtal i övrigt, skall göras från bl.a. följande bestämmelser i 5 kap. fastighetsbildningslagen (1992:1212), nedan FBL:

- 5 kap. 4 § första stycket FBL
- 5 kap. 5 § första stycket FBL
- 5 kap. 6 § andra stycket FBL
- 5 kap. 7 § FBL

- 5 kap. 8 § FBL
- 5 kap. 10-12 §§ FBL

8 Villkor

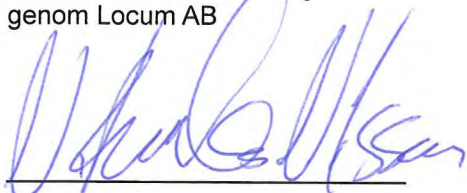
Detta Avtal är för sin giltighet villkorat av att

- båda parter undertecknat avtalet.

Detta Avtal har upprättats i två exemplar. Säljaren och Köparen har tagit var sitt exemplar.

Stockholm den ^{22/5} 2014

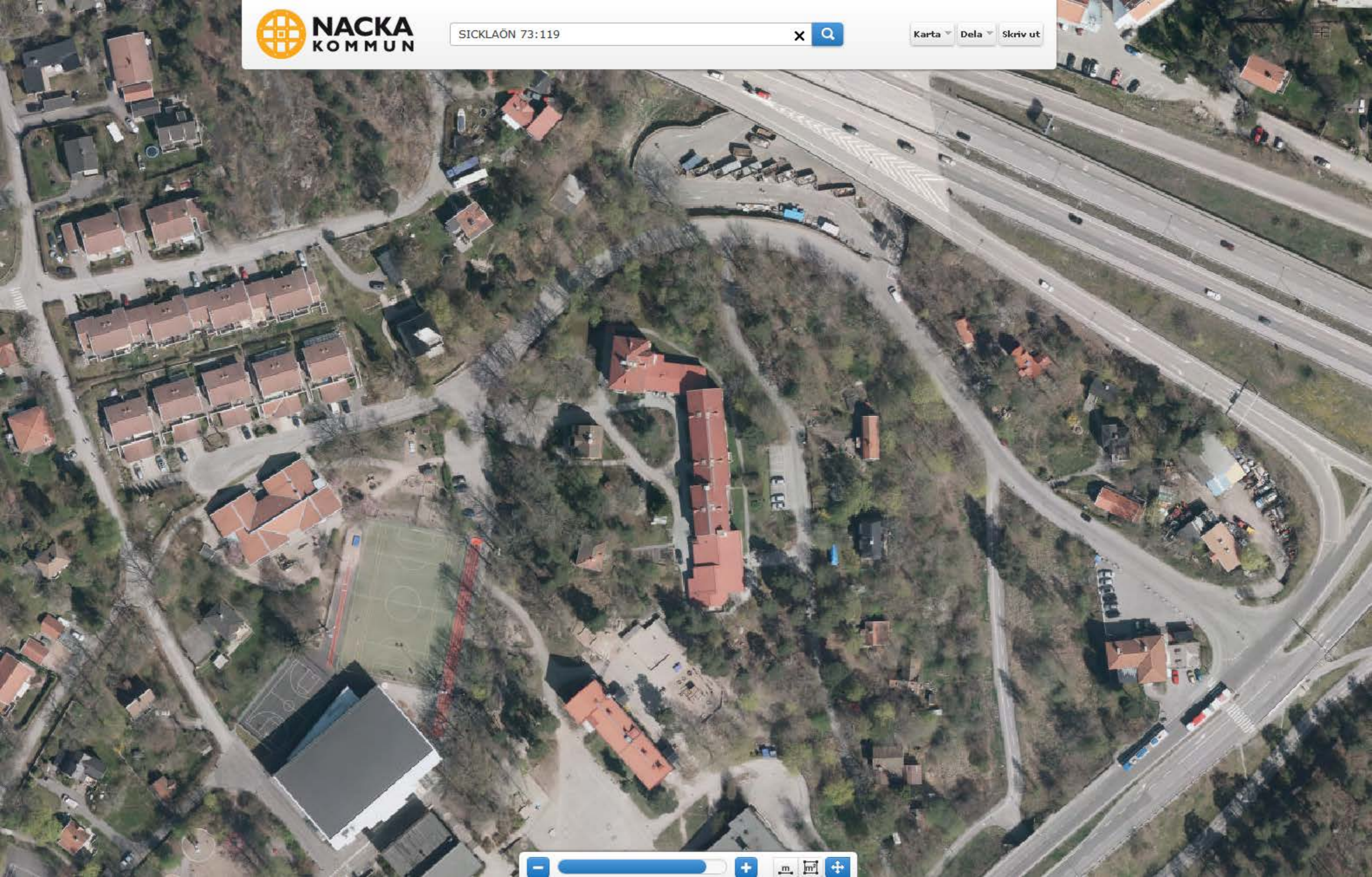
Stockholms läns landsting
genom Locum AB



Nacka den 2014

Nacka kommun

Ulf Crichton
Mark och exploateringschef



Upplåtelse av tomträtt och försäljning av byggnader på fastigheten Sicklaön 38:10 på Kvarnholmen, ”röda villorna” och ”gamla Konsumbutiken” för förskola

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar ingå föreslaget avtal om upplåtelse av tomträtt samt försäljning av byggnaderna inom fastigheten Sicklaön 38:10.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige godkänner kommunstyrelsens beslut att ingå avtal om upplåtelse av tomträtt samt försäljning av byggnaderna inom fastigheten Sicklaön 38:10.

Sammanfattning

Byggenheten har utrett och utvärderat två alternativ för tillskapandet av förskoleplatser inom fastigheten Sicklaön 38:10 på Kvarnholmen, de så kallade röda villorna och gamla Konsumbutiken. Det första alternativet innebär en ny- och ombyggnation i kommunens regi. Enligt det andra alternativet upplåts fastigheten med tomträtt. Det mest fördelaktiga bedöms vara att fastigheten Sicklaön 38:10 upplåts med tomträtt för förskoleändamål. Tillträdesdatumet är preliminärt den 1 augusti 2014.

Ärendet

På Kvarnholmen sker en stark bostadsexploatering, vilket medför ett stort behov av förskoleplatser. I syfte att möjliggöra tillskapandet av förskoleplatser för att tillgodose det behovet genomförde Nacka kommun under 2011 och 2012 förvärv och tomträttsregleringar av de så kallade röda villorna och gamla Konsumbutiken från den tidigare ägaren JM AB. Efter genomförd fastighetsreglering är fastighetsbeteckningen Sicklaön 38:10. Enligt de ingångna avtalen erlade kommunen 5 miljoner kronor för de röda villorna och 6,2 miljoner kronor för konsumbutiken, inklusive markregleringar. I avtalet om förvärv av röda villorna har kommunen förbundit sig att vid vite om 15 miljoner kronor bedriva förskoleverksamhet senast den 31 december 2015. Fastighetsreglering och slutligt tillträde skedde den 1 juli 2013.

En provisorisk förskola uppförs till hösten 2014 med paviljonger på Vilans skola enligt beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott sammanträde 2013-03-26. Behov av att flytta över förskoleplatser från Vilan skola, för att ge plats åt skolklasser, finns om minst 70 platser per den 31 december 2015. Efter förvärvet av de röda villorna har byggenheten utrett olika alternativ för att bygga om och till byggnaderna, till en förskola. Inom fastigheten finns det idag tre byggnader varav två (de så kallade Södra och Norra Villan) bedöms vara av kulturhistoriskt värde och exteriören kommer därför att skyddas i detaljplanen. Den tredje byggnaden bedöms vara idåligt skick och behöver rivas. Vidare ställer Kvarnholmens miljö stora krav på exploaterer avseende bland annat utformning av byggnader och mark. För det alternativ som slutligen bedömdes kunna erhålla bygglov, tog byggenheten fram en systemhandling och systemhandlingskalkyl till september 2013. Kostnads- och investeringskalkyl för detta alternativ, ”Kommunen bygger”, redovisas översiktligt vid kommunstyrelsens sammanträde den 2 juni 2014.

Under hösten 2013 inleddes ytterligare förberedelser för det kommande förskoleprojektet i form av dialog med hyresgäster i byggnaderna avseende deras avflyttning. Överenskommelser för detta nåddes våren 2014 och samtliga hyresgäster bedöms vara avflyttade till senast den 31 maj 2014. Vidare påbörjades under hösten 2013 utredning om möjligheterna till att erbjuda en extern part att förvärva byggnaderna och driva förskolan, alternativ ”Privat förskola”. I detta arbete har förskoleoperatörer inbjudits att inkomma med intresseanmälningar att förvärva och bedriva förskoleverksamhet på Kvarnholmen. Dessa har utvärderats av utbildningsenheten. Parallellt togs ett prospekt för fastigheten fram avseende upplåtelse med tomträtt samt överlåtelse av byggnader. Ett tiotal aktuella intressenter erhöll prospektet, med inbjudan att inkomma med indikativa bud senast den 21 maj 2014. Ett antal intressenter har inkommit med bud. I buden har intressenterna bland annat fått presentera sin förskoleverksamhet, pris på byggnaderna, hur projektet ska finansieras, eventuella villkor och vilken tidsplan de har. Buden har utvärderats vilket kommer att redovisas vid kommunstyrelsens sammanträde den 2 juni 2014.

Utvärdering av alternativ

Efter utvärdering av inkomna anbud i alternativ ”Privat förskola” och i jämförelse med alternativet ”Kommunen bygger”, bedöms alternativet ”Privat förskola” vara det mest fördelaktiga, särskilt som det medför att en ny förskoleoperatör med gott rykte bidrar till en ökad mångfald i Nacka kommuns förskoleutbud. Utvärderingen mellan alternativen kommer att redovisas vid kommunstyrelsens sammanträde den 2 juni 2014.

Upplåtelse med tomträtt, alternativet ”privat förskola”

Fastigheten Sicklaön 38:10 på Kvarnholmen är cirka 5 500 kvm stor och planeras enligt alternativet ”Privat förskola” att upplåtas med tomträtt för förskoleändamål. I samband med detta överläts även byggnaderna till tomträttshavaren. I dagsläget finns det ingen detaljplan fastställd för fastigheten men samrådshandling finns framtagen och detaljplanen beräknas

attantas i början på 2015. Detaljplanen beräknas kunna tillföra fastigheten bygg rätt om maximalt cirka 680 kvm ljus bruttototalarea, BTA¹. Sammanslaget med den befintliga bebyggelsen skulle detta innebära en total bygg rätt om cirka 1887 kvm ljus BTA för fastigheten. Utifrån den värdering som tagits fram, där tomträttsavgälden beräknats till 200 kr/kvm ljus BTA, medför det en årlig avgäld för den första 10-årsperioden om cirka 350 000 kr. Ett utkast till tomträttsavtal har upprättats och förhandlas med aktuell intressent och kommer att redovisas vid kommunstyrelsens sammanträde den 2 juni 2014. Tomträttsavtalet är villkorat kommunfullmäktiges godkännande. Vid godkännande av tomt-rättsupplåtelsen bedöms köparen kunna tillträda per den 1 augusti 2014.

Kommunen behåller, bygger och förvaltar, alternativet ”kommunen bygger”

Om kommunstyrelsen bedömer att alternativet som ovan kallats ”kommunen bygger” är bättre behövs ett investeringsbeslut och startbesked för det arbetet. Förslag till beslut skulle i det alternativet se ut som följer.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

- 1. Kommunfullmäktige beviljar investeringsmedel om XX kronor (belopp redovisas vid kommunstyrelsens sammanträde den 2 juni 2014) för genomförande av alternativet ”kommunen bygger” som innebär att kommunen genom och –och tillbyggnad låter uppföra en förskola inom fastigheten Sicklaön 38:10.*

Under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut om investeringsmedel beviljar kommunstyrelsen startbesked uppförandet av förskola inom fastigheten Sicklaön 38:10.

Startbeskedet innebär att ansvariga enheter inleder upphandling av byggentreprenaden. Beslut om vinnande anbud fattas sedan av kommunstyrelsen.

Lars Nylund
Tf. enhetschef lokalenheten
Enhetschef Byggenheten

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Bilagor

Utkast till tomträttsavtal

¹ Bruttoarean är alla våningsplans area och begränsas av de omslutande byggnadsdelarnas utsida. I bruttoarean inräknas exempelvis inte öppningar i bjälklaget.

Mellan Nacka kommun, 212000-0167, genom dess kommunstyrelse nedan kallad Kommunen, och [], org.nr. [], Sicklaön 38:10, nedan kallad Tomträttshavaren har träffats följande

TOMTRÄTTSAVTAL

§ 1 FASTIGHET

Kommunen upplåter från och med den [2014-08-01] till Tomträttshavaren med tomträtt fastigheten Sicklaön 38:10 i Nacka kommun i det skick fastigheten har dagen för Tomträttshavarens undertecknande av detta avtal. Tomträttshavaren, som besiktigat fastigheten avstår med bindande verkan från alla anspråk på grund av fel eller brister i fastigheten.

Vid upplåtelse tidpunkten finns ingen detaljplan fastställd för området. Det pågår för närvarande arbete med detaljplan som omfattar denna fastighet, Kvarnenplatån, etapp 5. Samrådshandling finns framtagen och detaljplanen beräknas kunna antas [Q1 2015], bilaga 1. Detaljplanen beräknas kunna tillföra fastigheten byggrätt, utöver idag befintlig bebyggelse så att total byggrätt för fastigheten enligt detaljplanen omfattar minst 1887 kvm ljus BTA.

§ 2 AVGÄLD

Den årliga tomträttsavgälden utgör, om inte annat överenskomms eller av domstol bestäms, till TREHUNDRASJUTTIO SJUTUSEN FYRA HUNDRA 377 400 KRONOR . Tomträttsavgälden skall betalas kvartalsvis i förskott senast sista vardagen före varje kvartals början. Om avgäld inte betalas på föreskriven tid skall dröjsmålsränta utgå på förfallet belopp till dess betalning sker.

Har genom dom eller eljest bestäms att avgäld från viss tidpunkt skall utgå med högre belopp än förut, skall dröjsmålsränta betalas på skillnaden mellan erlagda belopp och det belopp som ska utgå efter nyssnämnda tidpunkt från respektive förfalldag, till dess betalning sker.

§3 ÄNDAMÅL OCH BYGGNADSSKYLDIGHETER

Fastigheten får enbart nyttjas för förskoleändamål i enlighet till blivande detaljplan och beviljat bygglov.

Inom fastigheten belägna byggnader överläts till Tomträttshavaren att tillträdas nedan Tillträdesdagen den [1 augusti 2014] mot särskild ersättning om [] kronor att erläggas senast på Tillträdesdagen.

Tomträttshavaren har noggrant besiktigat byggnaderna med tillhörande anläggningar och förklarar sig härmed godta fastigheten i befintligt skick och avstå med bindande verkan från alla anspråk mot Kommunen på fel och brister. Således även om ifrågavarande fel eller brist skulle varit ansedd som dolda fel enligt 4 kap JB.

Kommunen garanterar, att byggnaderna är fullvärdeförsäkrade till Tillträdesdagen. Skulle byggnaderna drabbas av brand före tillträdesdagen skall köpet trots detta fullföljas, varvid Tomträttshavaren mot erläggande av köpeskillingen övertar fastighetsägarens rätt till ersättning enligt försäkringen.

En avdelning (Avdelning) i förskoleverksamhet, beräknas kunna innefatta verksamhet för 17-18 st barn.

Det åligger Tomträttshavaren att vid vite av 2 500 000 kronor ha iordningställt byggnad/er omfattande minst 35-40 st förskoleplatser för förskoleverksamhet, färdig för driftstart senast den 31 augusti 2015.

Det åligger Tomträttshavaren att vid vite av 2 500 000 kronor ha iordningställt byggnad/er omfattande minst sammantaget 70 st förskoleplatser på tomträtten, färdig för driftstart senast den 31 december 2015

Det åligger Tomträttshavaren att vid vite av 2 500 000 kronor ha iordningställt byggnad/er omfattande minst sammantaget 105-110 st förskoleplatser på tomträtten, färdig för driftstart senast den 31 augusti 2016.

Det åligger Tomträttshavaren att vid vite av 2 500 000 kronor ha iordningställt byggnad/er omfattande minst sammantaget 144 st förskoleplatser på tomträtten, färdiga för driftstart senast den 31 december 2016.

Åtagandet för Tomträttshavaren omfattar således att iordningställa byggnader och mark så att sammantaget minst 144 st förskoleplatser kan utövas på tomträtten senast den 31 december 2016.

Tomträttshavaren förbinder sig att utföra byggnationen inklusive utemiljö enligt gällande myndighetskrav för förskoleverksamhet. Ritningar jämte tillhörande beskrivningar till varje byggnadsåtgärd, för vars utförande erfordrar bygglov eller bygganmälan, skall underställas Kommunen för godkännande. Arbete får inte påbörjas innan Kommunen lämnat sitt godkännande.

Byggnader och i övriga på fastigheten uppförda anläggningar skall av Tomträttshavaren väl underhållas. Om byggnader eller anläggningar förstörs eller skadas av eld, eller på annat sätt, skall de inom skäligen tid som Kommunen bestämt, ha återuppbyggt eller reparerats.

Även obebyggd del av fastigheten skall hållas i vårdat skick.

På fastigheten finns tre byggnader:

A gammal Konsum-byggnad

B Norra villan

C Södra villan
D Tillbyggnad, lågdel till Södra villan

Byggnaderna finns beskrivna i antikvarisk utredning bilaga 2

Byggnad A och B får inte rivras utan Kommunens skriftliga medgivande. Tillstånd till ombyggnad för anpassning till förskoleverksamhet kan påräknas.

Byggnad C kan få rivras om den ersätts med byggnad i allt väsentlig lika befintlig. Tillstånd att riva byggnad C skall lämnas närbygglov meddelas för ersättningsbyggnad lika befintlig byggnad.

Byggnad D skall rivras senast arton [18] månader efter det att detaljplan för fastigheten vunnit laga kraft.

§ 4 ÄNDRING AV UTNYTTJANDE

Ändring av det i §3 bestämda nyttjandet får inte ske utan Kommunens medgivande. Innan sådan ändring sker skall, om Kommunen finner påkallat, tilläggsavtal träffas angående den avgäld och de övriga villkor som skall gälla vid det ändrade utnyttjandet.

§5 ANSLUTNINGSAVGIFT

Tomträttshavaren svarar för gatukostnader vid upplåtelse tillfället. Tomträttshavaren svarar för anläggningsavgift för anvisad förbindelsepunkt för vatten, spillvatten och dagvatten enligt för varje tidpunkt gällande VA-taxa samt för kostnader för anslutning av el, fjärrvärme, tele, media m.m.

§ 6 UPPLÅTELSE

Tomträttshavaren får utan Kommunens medgivande upplåta panträtt och nyttjanderätt i tomträtten. Servitut eller annan särskild rättighet får däremot inte upplåtas utan sådant medgivande.

§ 7 ÄNDRING AV AVGÄLD

För avgäldsreglering gäller de i lagen angivna minimiperioderna om tio år, varvid den första perioden räknas från den [2014-08-01].

§ 8 UPPSÄGNING AV AVTALET

Enligt lag äger endast Kommunen uppsäga tomträttsavtalet inom vissa perioder. Den första perioden omfattar sextio (60) år räknat från den [2014-08-01]. De därpå följande perioderna skall omfatta fyrtio (40) år.

§ 9 LÖSEN AV BYGGNAD MM

Om tomträtten på grund av uppsägning enligt §8 upphör, är Kommunen skyldig att lösa byggnader och annan egendom som utgör tillbehör till tomträtten. Löseskillingen skall utgå i pengar och motsvara byggnaders och övriga anläggningars marknadsvärde vid lösentillfället.

Detta värde skall beräknas på sådant sätt att från fastighetens totala marknadsvärde avdrages markens marknadsvärde varvid restbeloppet skall utgöra byggnadsvärdet. Det totala marknadsvärdet och markvärdet skall bedömas av utomstående värderingsman.

I övrigt gäller vad som stadgas i lag beträffande lösen.

§10 KOSTNADER OCH FÖRPLIKTELSER MM

Det åligger Tomträttshavaren att svara för och fullgöra alla kostnader och förpliktelser som kan komma att belasta fastigheten och tomträtten under upplåtelseiden.

§ 11 INSKRIVNING, ÖVERLÅTELSE

Kommunen skall för Tomträttshavarens räkning på sätt som anges i jordabalken söka inskrivning av tomträtten. Samtliga kostnader för inskrivningen och uttagande av pantbrev erlägges av Tomträttshavaren.

Vid överlåtelse av tomträtten åligger det Tomträttshavaren att omedelbart meddela Kommunen om överlåtelsen.

§ 12 LEDNINGAR OCH MEDIAFÖRSÖRJNING M. M.

Fjärrvärme, vatten och avlopp finns framdraget i gatan. Fastigheten har dock för närvarande inte någon egen anslutning Vid upplåtelseidpunkten är fastigheten försörjd med media för värme och tappkallvatten, genom ledning från intilliggande fastighet [gult smalhus som Holmenkvarnen 5 AB äger]. Fastighetsägaren kommer per Tillträdesdagen att ha säkerställt rätten för Tomträttshavaren att till senast [] erhålla distribution och förbrukning av värme genom nyttjanderättsavtal och eller servitut. Tomträttshavaren skall senast till [] tillse att ordna sin värmeförsörjning och tappkallvatten på eget sätt och servitut och eller nyttjanderättsavtal med [fastigheten] skall bringas att upphöra.

Tomträttshavaren medger att Kommunen eller annan som har Kommunens tillstånd, får framdra och bibehålla vatten- och avlopps-, el- och teleledning i eller över fastigheten med erforderliga stolpar och andra anordningar som hör till ledningarna. Detta gäller även infästningsanordningar på byggnad där någon olägenhet för Tomträttshavaren ej uppstår.

Kommunen eller annan som har Kommunens tillstånd medges vidare rätt att anlägga och för all framtid bibehålla tunnlar för kommunikationsändamål samt vatten och avlopp i fastigheten. Kommunen skall äga tillträde till fastigheten för skötsel och underhåll av ifrågakvarande anläggningar. Tomträttshavaren är skyldig att utan ersättning tåla det intrång och nyttjande som ovan nämns enligt denna paragraf. Dock är Tomträttshavaren berättigad till ersättning för skada på byggnad eller annan anläggning på fastigheten.

§13 MILJÖSTÖRANDE NYTTJANDE

Tomträttshavaren ansvarar för att nyttjandet av fastigheten ej är miljöstörande. Tomträttshavaren svarar för kostnader, som kan påfordras enligt gällande hälso- och miljölagstiftning eller dylikt. Då sådana åtgärder icke vidtages äger Kommunen rätt att utföra dessa på Tomträttshavarens bekostnad.

§ 14 KONTROLL

För kontroll av detta avtals tillämpning är Tomträttshavaren pliktig att lämna Kommunen erforderliga upplysningar och tillfälle till besiktning.

§ 15 ÖVRIGT

I övrigt gäller vad jordabalken eller eljest i lag stadgas om tomträtt.

.....

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den

Nacka den

För NACKA KOMMUN

FÖRETAGET []
Sicklaön 38:10

.....
Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

.....

.....
Lars Nylund
Tf. lokalenhetschef

.....

Kommunens namnteckningar bevittnas:

Tomträttshavarens namnteckning/ar
bevittnas:

.....

.....

.....

.....

Bokslut för tertiäl I 2014

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fastställa tertiälbokslut 1 2014.

Sammanfattning

Prognosen för årets resultat som tagits fram i samband med bokslut för tertiäl 1 2014 är 29 miljoner kronor (mnkr), vilket är 32 mnkr sämre än budget. Prognosen för balanskravsresultatet är 25 mnkr, 35 mnkr sämre än budget. Den negativa avvikelsen beror på att social- och äldrenämnden lämnar en årsprognos på -35 mnkr. Detta är bekymmersamt och arbetet med att effektivisera organisationen bör mynna ut i ett åtgärdsprogram som social- och äldrenämnden kan ställa sig bakom, enligt kommunens reglemente för ekonomistyrning. Att kommunens årsprognos avviker negativt från budget beror också på en kostnad på 34 mnkr som härrör till bidraget på 850 mnkr som Nacka ska betala för tunnelbanan. Det pågår diskussioner på nationell nivå kring redovisningen av detta bidrag och resultatet av dessa kan komma att medföra en väsentligt förändrad kostnad för 2014. Den sammantaget negativa avvikelsen för nämndernas utfall kompenseras till viss del av högre försäljningsintäkter från exploateringsverksamheten, bättre skatteintäkter samt lägre finansiella kostnader än budgeterat.

Verksamhetsresultaten bedöms som bra. Av de ganska få mätningar som gjorts under perioden kan lyftas fram kundundersökningen inom förskola, som visar att det numera är få förskolor som har låg andel nöjda föräldrar, och att Nacka hamnade på sjätte plats när Svenskt näringsliv rankade kommunernas näringslivsklimat.

Sjukfrånvaron bland kommunens medarbetare för perioden januari-mars var 5,8 procent, vilket är 0,3 procentenheter lägre än motsvarande period 2013

Årsprognosen 32 mnkr sämre än budget

I detta ärende redovisas resultaträkning och driftredovisning med utfall för perioden januari-april 2014 och årsprognos, samt kommentarer till dessa tabeller. Vidare redovisas sjukfrånvaron bland kommunens medarbetare. Årsprognosen för årets resultat är 29 mnkr, vilket är 32 mnkr sämre än budget. Prognosen för balanskravsresultatet är 25 mnkr, 35

mnr sämre än budget. Den negativa avvikelsen beror till stor del på att social- och äldre nämnden lämnar en årsprognos som avviker negativt med 35 mnr mot budget. Socialdirektören har av social- och äldre nämnden fått i uppdrag att fortsätta arbetet att utveckla det metodiska arbetet och arbetsrutiner för att effektivisera organisationen.

Bidraget på 850 mnr som Nacka kommun har förbundit sig att betala för utbyggnaden av tunnelbana till Nacka ska enligt gällande rekommendation tas upp i bokföringen redan det år som avtalet fattades, vilket var 2014. Effekten 2014 blir en kostnad på 34 mnr om bidraget löses upp på maximalt 25 år. En avvikelse mot budget på 34 mnr belastar därför kommunstyrelsen i årsprognosen för 2014. Nationellt pågår diskussioner kring redovisningsfrågan, vilket kan medföra en väsentligt förändrad kostnad för 2014 för kommunen.

Övriga nämnder och verksamheter lämnar prognoser som är bättre eller i enlighet med budget. Den sammantaget negativa avvikelsen för nämndernas utfall kompenseras till viss del av högre försäljningsintäkter från exploateringsverksamheten, bättre skatteintäkter samt lägre finansiella kostnader än budgeterat.

Jämfört med marsbokslutet så är de större förändringarna kostnaden på 34 mnr för tunnelbanan samt att tekniska nämnden nu i samband med tertial 1 har bedömt det tidigare aviserade överskottet till 4,5 mnr. I tabellen nedan visas resultaträkning med utfall för årets första fyra månader samt prognos för helåret.

Resultaträkning

Mkr	Jan-april 2014			År		
	Utfall	Budget	Avvikelse	Årsprognos	Årsbudget	Avvikelse
Verksamhetens intäkter	317	259	59	865	776	89
Verksamhetens kostnader	-1 711	-1 644	-67	-5 069	-4 922	-147
Verksamhetens nettokostnader	-1 394	-1 385	-9	-4 204	-4 146	-58
Realisationsvinster inom tomträttsförsäljning	2	0	2	3	0	3
Realisationsvinster övrigt	1	0	0	1	1	0
Avskrivningar	-78	-83	5	-251	-249	-2
Verksamhetens nettokostnader efter avskrivning och realisationsvinster	-1 469	-1 468	-1	-4 452	-4 394	-57
Skatteintäkter	1 487	1 478	9	4 468	4 435	33
Generella statsbidrag och utjämning	23	24	-1	57	71	-14
Finansiella intäkter	0	5	-5	15	15	0
Finansiella kostnader	-17	-22	5	-60	-67	7
Årets resultat	24	17	7	29	61	-32
Balanskravsresultat	22	17	5	25	60	-35

Kommentarer till resultaträkningen

Högre försäljningsintäkter från exploateringsverksamheten

Prognosen för försäljningsintäkter från exploateringsverksamheten uppgår till 30 mnkr, 13 mnkr bättre än budget, vilket förklarar den positiva avvikelsen på verksamhetens intäkter. Avvikelsen beror på försäljningen av en fastighet i Saltsjöbaden. Prognosen för reavinster från försäljning av tomträtter är 3 mnkr bättre än budget och för övrig markförsäljning är den i enlighet med budget.

Högre kostnader för verksamheterna

Årsprognosen för verksamhetens kostnader är 147 mnkr eller 3 procent högre än budget. Det beror till största del på högre kostnader inom social- och äldreomsorgens områden, exempelvis har placeringar enligt lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade samt placeringar enligt lagen om vård av missbrukare ökat. Ökningarna avser fler placeringar än budgeterat.

Det finns även högre kostnader inom fastighetsområdet för inhyrda lokaler samt felavhjälpande underhållskostnader. Årets kostnad för bidraget till utbyggnaden av tunnelbana till Nacka påverkar avvikelsen på verksamhetens kostnader med 34 mnkr.

Högre skatteintäkter och lägre finansiella kostnader

Årsprognosen för skatteintäkter inklusive generella statsbidrag överstiger budget med 19 mnkr. Det beror på fler invånare än prognostiserat den 1 november 2013 och på ett något förbättrat skatteunderlag.

Årsprognosen för finansiella kostnader är en positiv avvikelse mot budget på 7 mnkr. Avvikelsen mot budget beror främst på lägre låneräntor. Tack vare aktiv lånehantering har räntorna kunnat hållas nere på en mycket låg nivå under årets första fyra månader. Investeringsnivån har varit låg och därför har inga nya lån tagits upp för perioden. Även räntorna på pensionsskulden är lägre än budget.

Lånevolymen uppgår till 1,8 mdkr och har inte ökat som förväntat. Under hösten 2014 förväntas lånevolymen öka. Till stor del planeras nyupplåning ske via kapitalmarknaden i form av certifikats- och obligationslån. Obligationsprogrammet planeras vara uppsatt i september. De certifikatslån som gjorts under våren tyder på stort intresse för Nacka som kredit, eftersom de bud som kommit in har varit betydligt längre än ett traditionellt banklån. Kapitalbindningen har kommunen medvetet låtit sjunka eftersom målsättningen är att ersätta traditionella banklån med obligationsfinansiering. Detta förklarar den något högre andelen kort kapitalbindning som nu uppgår till 56 procent jämfört med max 50 procent enligt reglemente för medelsförvaltning.

Resultatmått och nyckeltal de senaste fem åren samt prognos för 2014

	2009	2010	2011	2012	2013	Prognos 2014
Årets resultat (mnkr)	157	125	-54	123	84	29
Balanskravsresultat (mnkr)	71	93	-28	33	102	25
Nettokostnadsandel (%)	(mätt på annat sätt dessa år, ej jämförbart)			100,3	98,7	99,5
Låneskuld (mdkr)	0,3	0,8	1,6	1,8	1,9	1,8

Med det resultat som prognostiseras blir nettokostnadsandelen 99,5 procent som framgår av tabellen ovan. Det är sämre än målnivån på 97,5 procent och också sämre än 2013. För att komma ner till målnivån behöver balanskravsresultatet komma upp i en nivå kring 120 mnkr.

Investeringar

Utfallet för nettoinvesteringarna var 101 mnkr efter fyra månader, vilket endast är 13 procent av den nu reviderade årsprognosen. Exploateringsverksamheten, fastighetsområdet och tekniska nämnden står tillsammans för 91 mnkr (90 %) av utfallet. Motsvarande period föregående år uppgick nettoinvesteringarna totalt till 139 miljoner kronor.

Helårsprognosen vid tertial 1 2014 är 793 mnkr, fördelat på exploateringsverksamhet med 200 mnkr, fastighetsområdet med 300 mnkr – varav markenhet 60 mnkr, tekniska nämnden med 204 mnkr, fritidsnämnden 42 mnkr och övriga verksamheter 47 mnkr. Årsprognosen för nettoinvesteringar tertial 1 år 2014 ligger nästan i samma nivå som årsprognos som lades i tertial 2 år 2013. Utfallet för nettoinvesteringarna år 2013 var 570 mkr.

Driftredovisning med nämndernas årsprognoser

Driftredovisning, tkr	Januari-april 2014			År		
	Ack Utfall 2014-04	Ack budget 2014-04	Avvikelse mot Budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse årsprognos/ årsbudget
Summa kommunstyrelsen	-11,0	-32,6	21,6	-120,1	-154,9	-34,8
Kommunfullmäktige	-1,1	-1,8	0,7	-5,3	-5,3	0,0
Kommunstyrelsen*	-9,5	-15,0	5,5	-44,9	-79,0	-34,0
Stadsledning	-8,6	-8,9	0,3	-26,7	-26,7	0,0
Stödenheter	-18,8	-15,7	-3,1	-45,8	-45,8	0,0
Bygg- & lokalenheten	-6,5	-0,2	-6,3	0,0	-4,5	-4,5
Mark- och exploteringsenheten, markverksamhet	4,6	2,7	1,9	8,0	13,2	5,2
Nacka Brandstation	-1,9	-1,8	-0,2	-5,3	-5,3	0,0
Summa myndighet och huvudmannaheter	0,5	1,7	-1,2	0,0	0,0	0,0
Summa produktionsverksamheter	30,3	6,3	24,1	0,0	-1,5	-1,5
Välfärd skola	27,4	5,7	21,7	0,0	0,0	0,0
Välfärd samhällsservice	3,0	0,6	2,4	0,0	-1,5	-1,5
Arbets- & företagsnämnden	-31,2	-32,2	1,0	-96,5	-94,6	1,9
Fritidsnämnden	-45,3	-46,6	1,3	-138,7	-138,7	0,0
Kulturnämnden	-43,4	-45,6	2,2	-132,2	-131,2	1,0
Miljöstadsbyggnadsnämnden	-8,8	-9,0	0,2	-27,0	-27,0	0,0
Naturreservatsnämnden	-4,1	-4,4	0,3	-13,2	-13,2	0,0
Social- & äldrenämnden	-444,5	-432,8	-11,7	-1 298,9	-1 334,0	-35,1
Södertörnsbrandförsvares förbund	-10,2	-10,2	0,0	-30,6	-30,6	0,0
Tekniska nämnden summa	-51,6	-64,7	13,2	-167,2	-162,7	4,5
Avfallsverket	-1,3	0,0	-1,3	0,0	-5,5	-5,5
Tekniska nämnden gata, väg park	-57,7	-68,1	10,4	-177,2	-167,2	10,0
VA verket	7,4	3,4	4,0	10,0	10,0	0,0
Utbildningsnämnden	-803,4	-797,9	-5,6	-2 394,3	-2 388,9	5,4
Överförmyndarnämnden	-2,7	-2,8	0,1	-7,2	-7,2	0,0
Summa verksamheter och nämnder	-1 456,2	-1 478,8	22,6	-4 425,9	-4 483,0	-57,1
Finansförvaltningen	1 480,1	1 495,6	-15,5	4 486,8	4 511,8	25,0
Summa Nacka kommun	23,9	16,8	7,1	60,9	28,8	-32,1
*under kommunstyrelsen redovisas upplösning av bidrag till tunnelbana. Årlig resultat effekt 34 mnkr i 25 år					(årets resultat)	

Samlad bedömning av det ekonomiska läget

Det är positivt att de flesta nämnder och verksamheter lämnar årsprognoser som ligger i linje med budget. Inom den kommunala produktionen av förskola och skola fortsätter arbetet med att samtliga enheter ska ha en budget i balans och verksamheten kan lämna en årsprognos i linje med budget. Även inom Välfärd samhällsservice har ett åtgärdsprogram

tagits fram och ett befarat stort underskott har begränsats till 1,5 miljoner kronor. Social- och äldrenämndens prognostiserade underskott är bekymmersamt. Arbetet med att utveckla det metodiska arbetet och arbetsrutiner för att effektivisera organisationen bör mynna ut i ett åtgärdsprogram som social- och äldrenämnden kan ställa sig bakom, vilket skulle vara i enlighet med kommunens reglemente för ekonomistyrning.

Årsprognosen för årets resultat innebär ett svagt resultat, med en försvagad nettokostnadsandel som följd. Läget när det gäller lagens krav på en god ekonomisk hushållning har därmed försämrats jämfört med 2013. I bedömningen av kommunens ekonomiska hushållning vägs dock också verksamhetsresultaten in och där kan konstateras att dessa är fortsatt goda, vilket ger bra förutsättningar i arbetet med att stärka det ekonomiska läget.

Sjukfrånvaro bland kommunens medarbetare

Den totala sjukfrånvaron för perioden januari – mars 2014 uppgår till 5,8 procent, vilket är 0,3 procentenheter lägre jämfört med motsvarande period 2013. Den totala sjukfrånvaron bland kvinnor ligger på 6,6 procent och bland män på 3,2 procent. Under årets tre första månader har den totala sjukfrånvaron således minskat med 0,2 procentenheter bland kvinnor samt 0,7 procentenheter bland män i jämförelse med motsvarande period 2013. Total sjukfrånvaro för de senaste 12 månaderna (april 2013 – mars 2014) uppgår till 4,9 procent, vilket är exakt samma nivå som motsvarande period 2013.

Den korta sjukfrånvaron (sjukperioder understigande 60 dagar) ligger för årets första tre månader på 4,1 procent, vilket är en minskning med 0,3 procentenheter i förhållande till motsvarande period i fjol. Den långa sjukfrånvaron, sjukperioder överstigande 59 dagar, är oförändrad för aktuell period.

Antalet sjukskrivna personer har ökat dock vilket kommer att analyseras vidare. Den högsta sjukfrånvaron, inom de större yrkesgrupperna, finns precis som tidigare år inom vård- och omsorgsarbete samt skol- och barnomsorgsarbete. Under perioden april 2013 – mars 2014 ligger total sjukfrånvaro inom vård- och omsorgsarbete på 6,5 procent, vilket är en minskning med 0,6 procentenheter i jämförelse med motsvarande 12 månaders period i fjol. Inom skol- och barnomsorgsarbete ligger total sjukfrånvaro på 5,2 procent, vilket är en ökning med 0,3 procentenheter. Lägst sjukfrånvaro bland de större yrkesgrupperna finns precis som tidigare år bland handlägg- och administratörsarbete som har en sjukfrånvaro på 3,8 procent, vilket är en minskning med 0,2 procentenheter. Arbetet med att sänka sjuktalen och driva aktiviteter som inspirerar till en hälsosam livsstil fortgår. Att de obligatoriska hälsosamtalen med medarbetare som har en hög frekvens av korttidsfrånvaro gett resultat kommer förhoppningsvis att synas än tydligare nästa tertiäl.

Nämndernas analys

I tabellen nedan visas nämndernas och verksamheternas lägesbedömning för verksamhetsresultat och insatta resurser. Sedan följer några kommentarer, där det finns resultat (eller sådant som kan komma att påverka resultat) att rapportera för respektive nämnd/verksamhet.

■ BRA ● UTMÄRKT ▲ HAR BRISTER

	Verksamhetsresultat	Insatta resurser
Nämnderna totalt	■	▲
Kommunstyrelsen	■	▲
Förskola, fritid och skola	■	■
Sociala stödresurser	■	▲
Arbets- och företagsnämnden	■	■
Fritidsnämnden	■	■
Kulturnämnden	■	■
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden	■	■
Naturresevatnsnämnden	■	■
Social- och äldrenämnden	■	▲
Tekniska nämnden	■	■
Utbildningsnämnden	■	■
Överförmyndarnämnden	■	●

Kommunstyrelsen

Verksamhetsresultat

Många av kommunstyrelsens mål för verksamhetsresultat följs upp genom medborgarenkäten som genomförs under hösten och det finns därför inga resultat att rapportera för perioden. Nedan följer några korta kommentarer gällande de målområden där det finns resultat att rapportera.

Tjänster som finansieras av kommunen har god kvalitet samt Kommunens egen produktion håller en hög kvalitet: Såväl nämndernas bedömningar som den kommunala produktionens bedömningar av verksamhetsresultaten visar att dessa är genomgående goda, på en övergripande nivå. Lyftas fram kan att föräldrarnas nöjdhet med förskolor fortsätter att öka.

God service, bra bemötande och hög tillgänglighet i alla externa kontakter: Antalet följare av kommunen i sociala medier ökar kontinuerligt. Under början av 2014 är det främst kommunens kanaler på Twitter och Youtube som har utvecklats, exempelvis publiceras en till två filmer i veckan på Youtube ("Nacka snackar" och andra filmer).

Nacka har ett gott företagsklimat: Kommunen hamnade på sjätte plats i Svenskt näringslivs ranking av kommunernas näringslivsklimat och även om det innebär en liten försämring jämfört med föregående år nås målet att vara bland de tio bästa kommunerna. Företagarträffen – som firade 20-årsjubileum 2014 – var mycket lyckad, med ett rekordstort antal utställare och besökare.

Målen som handlar om översiktsplanens genomförande: Under våren 2014 så har visionen för staden i Nacka: ”Nära och nyskapande” antagits av kommunstyrelsen. Den baseras på det intensiva dialogarbetet och omvärldsspaningen som pågick under 2013 då vi bl.a. pratat med 5000 Nackabor och mött drygt 900 personer i workshops.

Strukturplanen för västra Sicklaön har presenterats och arbete pågår med den fördjupade strukturplanen. Utifrån visionen pågår arbete med stadsbyggnadsprinciper som ytterligare ska tydliggöra vilken typ av stad som ska byggas. Arbete har också påbörjats med en ekosystemtjänstanalys över hela västra Sicklaön tillsammans med både interna och externa specialister och aktörer (fastighetsägare, skolor, föreningar etc.).

Insatta resurser för kommunstyrelsen

Årsprognosen för kommunstyrelsen är ett underskott på 34 mnkr. Det beror i huvudsak på kostnaden på 34 mnkr som härrör till bidraget på 850 mnkr som Nacka ska betala för tunnelbanan.

Verksamheter inom kommunstyrelsen

Välfärd samhällsservice

Det nya produktionsområdet Välfärd samhällsservice arbetar med att hitta nya sätt att arbeta ihop och samarbetsfördelar och synergieffekter inom sitt nya produktionsområde. Verksamhetsområdets ca 50 enheter är av mycket varierande storlek med allt från några få anställda till ca 200 anställda.

Årsprognosen för det ekonomiska utfallet är ett underskott på 1,5 mnkr, vilket är samma bedömning som i marsbokslutet. Den största avvikelserna (1 mnkr) finns inom Nacka musikskola och beror på att intäkterna varit lägre under perioden än förväntat. Där har en ny översyn påbörjats för att se över intäkterna i förhållande till personal- och lokalkostnader. Vidare prognostiserar verksamheterna inom individ och familj ett underskott. En åtgärdsplan har tagits fram vilka förväntas leda till att underskottet kan begränsas till 0,5 mnkr.

Välfärd skola

Kundundersökningen som genomfördes i början av året visar bl.a. att:

- Andel föräldrar som anser att förskolan arbetar med språk och matematik har ökat
- Upplevelsen av arbetsro på lektioner i grundskolan har minskat – Välfärd skola kommer att analysera detta.

- En större andel elever i grundskolan uppger att de använder dator/läsplatta dagligen jämfört med föregående undersökning, vilket kan ses som ett resultat av de långvariga satsningar Valfärd skola gör genom skolutveckling med IT som verktyg samt skolornas satsningar med inköp av datorer och läsplattor.
- Inom gymnasieskolan har flera värden minskat inom frågor som rör inflytande. Tryggheten har ökat och användandet av dator/läsplatta ligger kvar på samma nivå som förra året. Valfärd skola kommer att analysera siffrorna närmare.

Andel förskollärare i procent ökade under mättillfället 2013 men arbetet måste fortsätta med att öka andel förskollärare genom insatser som gör Valfärd skola till en attraktiv arbetsgivare för att trygga rekryteringsbehovet framöver.

Årsprognosen för Valfärd skola är ett ekonomiskt utfall i linje med budget, vilket är samma bedömning som gjordes i marsbokslutet. Arbetet fortsätter med att kontinuerligt följa upp enheters ekonomi genom verksamhetsbesök, enskilda genomgångar med controllers, utbildningsinsatser och stöttning i analysarbete.

Lokalenheten

Under perioden har åtgärder vidtagits för att förbättra kontrollen av det felavhjälpande underhållet. Bland annat ska, vid samtliga åtgärder som bedöms kosta mer än 10 tkr, teknisk förvaltare godkänna åtgärdstyp. I Skuru skola har asbestsinventering och -sanering inletts.

Årsprognosen för lokalenheten är ett underskott på 0,5 mnkr, vilket bl.a. beror på högre kostnader för inhyrda lokaler och felavhjälpande underhåll än planerat. Det beror också på nyrekryteringar och högre kostnader för förstudier och utredningar än budgeterat.

Byggenheten

Exempel på pågående projekt är att en förstudie av en ny förskola med åtta avdelning på Lots- och Galärvägen i Boo under perioden har övergått till genomförandefas. Projektet genomförs som ett partneringsprojekt med Skanska som entreprenör och genomförs som en pilot avseende partnering. Vidare pågår ombyggnation och renovering av köken i Duvnäs och Skuru skolor.

Årsprognosen för enhetens ekonomiska utfall är ett underskott på 4 mnkr. Det beror på färre aktiva investeringsprojekt än normalt.

Mark- och exploateringsenheten – markverksamhet

Årsprognosen är en positiv avvikelse jämfört med budget på 5,2 mnkr. Det beror i huvudsak på lägre kostnader för fastighetsskötsel samt lägre kapitalkostnader än budgeterat. Intäkter hänförliga till markavtal har ej budgeterats för vilket ytterligare bidrar till resultatet.

Arbets- och företagsnämnden

Verksamhetsresultat

Under tertial 1 hoppade 18 gymnasieelever av sina studier, varav 15 tackade ja till erbjudet stöd och insatser från kommunen. 30 ungdomar var sedan tidigare var aktuella från föregående period. 7 ungdomar återgick till studier och 7 ungdomar fick arbete och resterande är fortfarande i insats för att närma sig studier eller arbete.

66 personer som haft insatser via Nackas jobbpeng har under perioden blivit självförsörjande. Arbetsmarknadsinsats via jobbpeng har varit den insats som uppvisat bäst resultat – 73 procent i arbete/studier. Motsvarande resultat för arbetsförmedlingens insatser är 30 procent.

Insatta resurser

Årsprognosen för helåret är en positiv avvikelse på 1,9 miljoner kronor:

- kostnaderna för vuxenutbildningen uppvisar ett lägre utfall för perioden jämfört med prognos/budget.
- högre prognostiserade statsbidrag jämfört med antagande i budget
- viss kostnadsreducering till följd av de åtgärder som vidtagits inom ramen för intern kontroll och förbättrade betygsresultat

Arbetsmarknadsinsatser med kundval prognostiseras till ett underskott på 1,8 miljoner kronor jämfört med budget. Orsaken är fler antal kunder som är föremål för insatsen, delvis medveten volymökning då vissa insatser som utfördes inom ramen för avtal genomförs i kundvalsinsatserna.

Fritidsnämnden

Verksamhetsresultat

- Till följd av den milda vintern har fotbollsplanerna kunnat öppnas för spel flera veckor tidigare på säsongen än tidigare, vilket gett glada föreningar och glada och aktiva barn och unga.
- Ny läktare har monterats på Älta IP inför starten av damfotbollens säsong i elitettan.
- Efter synpunkter på luften och städningen i Nacka simhall har flera åtgärder vidtagits för att förbättra situationen, bl.a. en ny bottensug, UV-ljus för ökad rening av badvatten och nya skurmaskiner.
- För ökad kvalitet i simskoleverksamheten har antalet simlärare i barngrupperna ökat.
- Verksamheten och driften av Nacka simhall och Näckenbadet ska skötas av nya entreprenören Meadley AB, fr.o.m. 1 augusti 2014. Vinnande anbudsgivare för skötsel av fritidsgårdsverksamhet för unga med funktionsnedsättning blev kommunens egen produktion inom Valfärd samhällsservice.
- Nytt föreningsbidrag beslutat, för öppen fritidsverksamhet för flickor i åldern 12 – 18 år. Bidragets tillgängliga medel motsvarar nämndens budgeterade medel för

verksamheten Tjejverkstan för 2014 då denna verksamhet försatts i konkurs i december 2013.

Insatta resurser

Prognosen för helåret är ett utfall i linje med budget. Nämnden flaggar dock för att omstrukturering av idrotts- och fritidsenheten samt övergången av drift av simhallarna till Meadly AB kan komma att innebära ökade kostnader.

Kulturnämnden

Årsprognosen är ett överskott på 1,0 mnkr. Orsaken är 0,4 mnkr högre intäkter för musikskoleverksamheten än vad som budgeterats och museet HAMN förväntas ge ett överskott på 0,6 mnkr p.g.a. försening gällande utställningsproduktionen samt lägre hyreskostnader än vad som budgeterats. Vidare finns osäkerhetsfaktorn gällande utfallet av den bonusbaserade ersättningen till biblioteksanordnarna.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Årsprognosen för det ekonomiska utfallet är ett beslutat i linje med budget.

Naturreservatsnämnden

Besöksräknare i Velamsund registrerade under februari-april 5500 passager och besöksräknare vid den färdigställda stigen söder om Tollare träsk registrerade februari-april drygt 6000 passager. Under året kommer fler räknare att placeras ut i naturreservaten. Årsprognosen är ett ekonomiskt utfall i linje med budget.

Social- och äldre- och ungdomsnämnden

Verksamhetsresultat

- Antalet inkomna ansökningar om ekonomiskt bistånd har minskat i jämförelse med samma period förra året. Antalet personer med långvarigt ekonomiskt bistånd har minskat från 630 till 615, vilket kan bero på att man försökt träffa alla kunder och arbetat med dem som varit långtidssjukskrivna.
- Antalet unga missbrukare samt antalet våldsutsatta kvinnor med barn fortsätter att öka, vilket är en trend som finns också i andra kommuner i länet. De anmälningar som kommer in är fortsatt ofta av allvarlig karaktär med en komplex problembild. Många unga vuxna har ett avancerat missbruk och är i dålig fysisk och psykisk form.
- Antalet personer med funktionsnedsättning med insatser och antalet insatser per person fortsätter att öka. I mars var antalet brukare 800, varav de med LSS-insatser var 548 personer.
- Antal hemtjänstkunder stabilt under första kvartalet, liksom antalet biståndsbedömda timmar per kund.
- Under årets första tre månader var det 13 personer utanför Nacka som fick särskilt boende i Nacka, vilket medför ett kostnadsansvar för Nacka kommun.

Under 2014 fortsätter mycket av det utvecklingsarbete som pågår sedan tidigare, bl.a. med samverkan med skola och polis, SkolFam som syftar till att stärka skolprestationer för barn och unga med insatser från socialtjänsten, arbetsmetoden konflikt och försoning inom familjerätten i samarbete med tingsrätten. För att bättre kunna möta brukarna har en omorganisering gjorts inom enheten som handlägger LSS/SoL¹ yngre som innebär att SoL-ärendena numer handläggs inom socialpsykiatrigruppen, som har färre antal ärenden.

Insatta resurser

Årsprognosen för social- och äldrenämnden är ett underskott jämfört med budget på 35 mnkr, uppdelat på:

- **Individ och familj, barn och unga: -3 mnkr**
Kostnadsökningarna har att göra med att antalet aktualiseringar ökar och att ärendena blir allt mer komplexa.
- **Individ och familj, vuxen: -5 mnkr**
Fler personer som är i behov av kostnadskrävande dygnet-runt-vård med ökat antal LVM. Boendekostnaderna för denna målgrupp är också hög då de aktuella personerna har svårt att ta sig in på den vanliga bostadsmarknaden.
- **LSS/SoL yngre: -15 mnkr**
Antalet brukare, insatser och kostnader ökar då det är flera personer som tillkommer än avslutas på grund av att insatserna ofta är livslånga och kostsamma. Andelen personer som får neuropsykiatriska diagnoser som berättigar att ansöka om en LSS-insats ökar stort. Barn och ungdomar som inte kan bo hemma på grund av svår funktionsnedsättning och utåtagerande beteende och som får en LSS-placering ökar.
- **Nämnd och nämndstöd: -12 mnkr**
För att möta det ökade antalet anmälningar, krav från kontrollmyndigheterna, Socialstyrelsen och Inspektionen för vård och omsorg och behålla en rättsäker handläggning måste myndighetsorganisationen bemannas på ett kostnadseffektivt sätt. Otillräckliga personella resurser får konsekvenser för rättsäkerheten i form av brister i bl.a. handläggning och uppföljning. Det finns dessutom en stark koppling att insatskostnaderna ökar med otillräckliga personella myndighetsresurser; insatserna får löpa på längre tid än vad som behövs när det inte finns handläggare som kan följa upp och avsluta. Det blir inte heller samma tidsutrymme att medvetet hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna utan att reducera kravet på kvalitet. Arbete pågår med att kartlägga behovet av personella resurser utifrån risk- och konsekvensanalyser och jämförelse med hur det ser ut i andra kommuner, med målsättning att underskottet ska minska under kommande år.

Mot bakgrund av det prognostiserade underskottet har socialdirektören av social- och äldrenämnden fått i uppdrag att utveckla det metodiska arbetet och arbetsruiner för att effektivisera organisationen. Arbetet ska rapporteras vid varje nämndsammanträde.

¹ SoL står för socialtjänstlagen och LSS för lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade

Årsprognosen för områdena äldre och socialpsykiatri är ett ekonomiskt utfall i linje med budget.

Tekniska nämnden

Verksamhetsresultat

Den snöfattiga vintern har inneburit betydligt mindre antal plogningar än normalt och att arbeten för säsongens asfalteringsarbeten, underhållsdikningar och röjning av sly och mindre träd i vägområden har kunnat utföras i något högre grad än normalt. Inläckaget av dagvatten till spillvattenflödet har också varit mindre. Dock har det under perioden varit ett ovanligt stort antal läckor. Inom avfallsverksamheten pågår utbyggnad av återvinningscentraler och insatser för att öka antalet matavfallsabbonenter är framgångsrikt.

Insatta resurser

Årsprognosen för tekniska nämnden är ett överskott jämfört med budget på 4,5 mnkr. Överskottet för gata, väg och park prognostiseras till 10 mnkr, vilket i huvudsak förklaras av lägre kostnader för vinterunderhåll och en mindre del av lägre kapitaltjänstkostnader än budget. Prognosen för VA-verksamheten är ett utfall i linje med budget och för avfallsverksamheten ett underskott på 5,5 mnkr. Det huvudsakligen är relaterat till en kraftig ökning av antalet matavfallsabbonenter, vilka är subventionerade.

Utbildningsnämnden

Verksamhetsresultat

Verksamhetsresultatet för utbildningsnämnden är fortsatt bra, även om målvärdena inte uppfylls för alla nyckeltal. Årets kundundersökning visar på fortsatt nöjda föräldrar, och allra mest nöjda är föräldrar med barn i pedagogisk omsorg. Mest missnöje finns bland elever i gymnasieskolans årskurs två och i grundskolans årskurs åtta, men de flesta föräldrar och elever är nöjda. Sammantaget har andel föräldrar och elever som är nöjda med verksamheten ökat så gott som varje år, vilket är särskilt tydligt i förskolan. Det är numera få förskolor som har låg andel nöjda föräldrar. I jämförelse med de nio andra kommuner som gör samma kundundersökning står sig Nackas resultat även i år mycket väl vid en jämförelse. Utfallsvärden för övriga nyckeltal redovisas i tertialbokslut 2 samt i årsbokslutet.

Insatta resurser

Årsprognosen för det ekonomiska utfallet är ett överskott på 5,4 mnkr. Störst avvikelse mot budget har gymnasieskolan med + 13,1 mnkr och likvärdighetsgarantin som prognostiseras till ett underskott med – 7,5 mnkr.

Överförmyndarnämnden

Verksamheten löper på enligt plan. Arbetet med att införa en digitaliserad handläggningsprocess pågår. Med största säkerhet kommer e-tjänster och ett nytt verksamhetsstöd att börja införas under hösten. Årsprognosen är ett ekonomiskt utfall i linje med budget

Eva Olin
Ekonomidirektör

Maria Karlsson
Redovisningsansvarig

§ 116

Dnr KFKS 2014/339-040

Exploateringsredovisning T1 2014 - beslut om ny budget för åtta stadsbyggnadsprojekt

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige fastställer exploateringsbudgeten och ökar den totala investeringsbudgeten med 12 miljoner kronor enligt redovisade revideringar.

Ärende

Exploateringsverksamheten omfattar 164 stadsbyggnadsprojekt som tillsammans har syftet att ge förutsättningar för fler bostäder och verksamhetslokaler i kommunen. I år väntas ca 17 projekt avslutas. Senaste budgetjusteringen gjordes i samband med tertialbokslut 3 för år 2013. Sammantaget för projektportföljen föreslås en budgetändring så att nettokostnaden ökar med 12 miljoner kronor. Den största budgetförändringen berör Älgö med en nettoförändring på minus 30 miljoner kronor. Försäljning av del av fastigheten Tattby 2:2 vid Ljuskärnsberget ger förändrat netto för projektet med plus 13,7 miljoner kronor. Budgeten för projektet kontor Uddvägen visar en nettoförändring om plus 4,2 miljoner kronor jämfört med tidigare budget. En första budget begärs för programmet för Saltsjöbadens centrum för vilket arbetet nu inleds. Budgeten ger preliminärt ett netto om minus 2,5 miljoner kronor.

Handlingar i ärendet

Mark- och exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 21 april 2014

Bilaga 1, Projekttabell, alla projekt

Bilaga 2, Projekttabell, projekt med ny budget




Bilaga 3, Projektbeskrivning för projekt med ny budget

Bilaga 4, Projektlista

Yrkanden

Hans Peters (C) yrkade bifall till exploateringsenhetens förslag med undantag för projekten Morningside marina (9535) och Österleden (9130) som ska utgå.

I yrkandet om att Morningside marina (9535) ska utgå instämde Stefan Saläng (I'P).

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade, med instämmande av Anders Tiger (KD), bifall till mark- och exploateringsenhetens förslag.

Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Cathrin Bergenstråhles yrkande

Stadsutvecklingsutskottet beslutade avslå Hans Peters och Stefan Salängs yrkande angående att projektet Morningside marina ska utgå.

Stadsutvecklingsutskottet beslutade avslå Hans Peters yrkande angående att projektet Österleden ska utgå.

Protokollsanteckningar




Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Älgöprojektet har kostat mycket och har kantats av misstag, bristfällig information, demokrati- och inflytandebrister, konkurser och brister i analyser och hantering. Stora delar av kostnaden påförs enskilda fastighetsägare på Älgö och Nackas skattebetalare. En ytterligare ökad kostnad på 29, 6 miljoner kr och nettokostnad på minus 229 miljoner kr. Andra projekt som Nackalistan är kritisk till är Morningside Marina, Kvarnholmsbron, finansieringsmodellen av Skurubron och finansieringssätten i förnyelseområdena samt en för hög exploateringsnivå av Nacka.”

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

”Vänsterpartiet vill att projekten Österleden och Morningside marina utgår som projekt. Båda är dåliga ur miljöperspektiv. Morningside marina är ett bostadsprojekt med exklusiva bostäder i ett läge som saknar kollektivtrafik. Österleden är ett projekt som bygger på ett fortsatt storskaligt bilåkande i en tid när miljö och klimat kräver minskat bilåkande. Den stora investeringen som Österleden skulle innebära ska istället användas för kollektivtrafikinvesteringar.

Två andra projekt som är under arbete kräver också en kommentar. Det ena gäller Kvarnholmsförbindelsen som Vänsterpartiet varit emot, för att också det uppmuntrar bilåkande och är en mycket stor kostnad för kommunen. Som vi så många gånger påpekat så är beloppet som Kvarnholmsexploateringen bidrar med till finansieringen ändrats sedan det ursprungliga beslutet togs. Bidragsbeloppet skulle då till del bidra till Kvarnholmsförbindelsen men också till andra infrastrukturbyggnader på Västra Sicklaön. Nu får kommunen finansiera dem utan bidrag, allt för att Kvarnholmsförbindelsen ska framstå som mer smaklig för Nackaborna.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Ett annat projekt som är ett ekonomiskt svart hål är utbyggnaden av vägar och VA på Älgö. För varje gång exploateringsbudgetar är uppe till beslut så har kostnaderna för Älgö ökat. Vi närmar oss nu med stormsteg 200 Mkr. Redan den ursprungliga budgeten var orimlig men den var ändå en bråkdel av hur kostnaderna nu skenat. Uppenbarligen handlar det om dåliga eller slarviga kalkyler som lett till detta läge. Kostnaderna per invånare på Älgö är fullständigt orimlig, skulle motsvarande subvention ges till boende t ex i Fisksätra så skulle det handla om fler-miljardbelopp. Och det skulle aldrig den moderatledda majoriteten i Nacka vilja medverka till.”

Carl-Magnus Grenninger (S) och Majvie Swärd (S) lät gemensamt anteckna följande.




”Det är ytterst oroande att utgifterna för projektet Älgö ständigt tycks öka. Ett hittills beräknat minus på 229 miljoner är en avsevärd summa. Det är svårt att underlåta att tänka på hur kostnaderna för Nacka stadshus skenade.

Av sammanställningen framgår att planerna för ett kontorshus vid Uddvägen, Atrium Ljungberg, och Tvärbanans utbyggnad till Sickla station ska synkroniseras. Det är synnerligen viktigt att utbyggnaden av Tvärbanan inte försenas pga detta, utan Tvärbanans utbyggnad måste ha företräde. Detta blir än mer angeläget med tanke på den kommande ombyggnaden av Slussen och de konsekvenser det för med sig för Nacka- och Värmdöborna både när det gäller trafiken med bussar och Saltsjöbanan.”

Stefan Saläng lät för Folkpartiets stadsutvecklingsutskottsgrupp anteckna följande.

”Folkpartiet anser att Morningside Marina (projekt 9535) ska utgå som exploateringsprojekt av bl a följande skäl:

- 1) Bortfallet av uppåt ett 30-tal arbetsplatser och försämrade tillgång till maritim service för många Nackabor
- 2) Bullerfrågan och trafikförvaltningens (SLs) skarpa varningar för förlängda restider på Saltsjöbanan
- 3) Massiv kritik från Fastighetsägarföreningen i Saltsjö-Duvnäs och boende i närområdet
- 4) Dålig överensstämmelse med översiktsplanens intentioner om hållbar stadsutveckling
- 5) Ekonomiskt kommer projektet medföra ett betydande underskott som belastar Nacka kommun.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Exploateringsredovisning TI 2014 - beslut om ny budget för åtta stadsbyggnadsprojekt

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige fastställer exploateringsbudgeten och ökar den totala investeringsbudgeten med 12 miljoner kronor enligt redovisade revideringar.

Sammanfattning

Exploateringsverksamheten omfattar 164 stadsbyggnadsprojekt som tillsammans har syftet att ge förutsättningar för fler bostäder och verksamhetslokaler i kommunen. I år väntas ca 17 projekt avslutas. Senaste budgetjusteringen gjordes i samband med tertialbokslut 3 för år 2013. Sammantaget för projektportföljen föreslås en budgetändring så att nettokostnaden ökar med 12 miljoner kronor. Den största budgetförändringen berör Älgö med en nettoförändring på minus 30 miljoner kronor. Försäljning av del av fastigheten Tattby 2:2 vid Ljuskärnsberget ger förändrat netto för projektet med plus 13,7 miljoner kronor. Budgeten för projektet kontor Uddvägen visar en nettoförändring om plus 4,2 miljoner kronor jämfört med tidigare budget. En första budget begärs för programmet för Saltsjöbadens centrum för vilket arbetet nu inleds. Budgeten ger preliminärt ett netto om minus 2,5 miljoner kronor.

Verksamhetsbeskrivning

Omfattning och innehåll

Exploateringsredovisningen omfattar de stadsbyggnadsprojekt som mark- och exploateringsenheten genom kommunstyrelsen har ansvar för. Antal projekt är 164 stycken. Av dessa har eller planeras 17 avslutas under 2014. Nya projekt tillkommer när positivt planbesked har lämnats av miljö- och stadsbyggnadsnämnden eller när kommunen initierar stadsbyggnadsprojekt på egen mark.

Fördelningen av projekt

Projekttyp	Aktiva	Ej startade	Till avslut 2014	Totalt
Förnyelseområde	25	3	7	35
Övriga projekt	76	43	10	129
Summa	101	46	17	164

Syfte och mål

Syftet med verksamheten är att ge förutsättningar för nyproduktion av bostäder och lokaler genom bl.a. planläggning, utbyggnad av ny infrastruktur och nya fastighetsrättsliga förhållanden.

Organisation

Ansvar för att bedriva verksamheten fördelas enligt en projektmodell som är gemensam för enheterna som verkar inom processerna miljö- och stadsbyggnad och teknik.

Allmänt om redovisningen

En mer detaljerad sammanställning för projekt med förslag till ny budget framgår av tabell i bilaga 2 och i projektbeskrivningarna för dessa projekt återfinns i bilaga 3.

Prognos för verksamheten

För projektportföljen vid utgången av tertiäl 1 är prognosen för inkomster/intäkter 2 013 miljoner krono, utgifter om 2 864 miljoner kronor vilket ger att netto om minus 851 miljoner kronor. Avvikelsen från tidigare budget är minus 12 miljoner kronor.

Projekt med störst kostnadsprognos

Två projekt har kostnader överstigande en kvarts miljard. Dessa har även de största nettokostnaderna.

Kvarnholmsförbindelsen

Målet för projektet är en ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum. Förbindelsen ska knyta ihop idag skilda stadsdelar och skapa en bättre infrastruktur för kollektivtrafik, biltrafik samt gång- och cykeltrafik. Projektet innehåller bro över Svindersviken, tunnel genom Ryssbergen och väg fram till Värmdöleden och Griffelvägen. Projektet innehåller ingen ny bebyggelse. Brons gestaltning är viktig för kustens riksintressen. Byggnationen av bron och tunneln pågår och de beräknas vara klara hösten 2015.

Den totala kostnaden för Kvarnholmsförbindelsen beräknas till 353 mkr. Exploatören bidrar med 165 mkr till bron. Nettokostnaden för kommunen blir därmed -188 mkr.

Älgö

Förnyelseområde med ca 540 fastigheter. Kommunen har ett statligt förordnande att höja standarden på vatten och avlopp inom området. Detaljplanen föreskriver att kommunen ska bygga ut VA och rusta upp vägarna. Sjövattenledning är dragen från Saltsjöbaden. Utbyggnad pågår. Etapp ett och två är slutbesiktigade och gatukostnadsersättningen och VA-anläggningsavgiften inom etapperna debiteras fastighetsägarna. Etapp tre förväntas bli klar i slutet av 2014. Nettoprognosen är minus 229 miljoner kronor.

Projekt med behov av ny budget, kostnadsökning

Älgö [9528]

Etapp två är slutbesiktigad, men de ekonomiska regleringarna mellan kommunen som beställare och entreprenören pågår fortfarande och då framför allt vad gäller mängdregleringar. Mängden bortsprängda och bortforslade massor av olika slag ska regleras med a´ priser i entreprenadkontraktet i förhållande till mängderna i förfrågningsunderlaget. Skillnaderna mellan uppskattade mängder och verkliga mängder är betydligt större än vad som kunnat förutses och beror på bristfällig projektering 2007-2008. Projekteringen granskades då av externa resurser men inte internt till följd av då rådande brist på kompetens och resurser inom den tekniska processen. Mängdregleringarna inom etapp två medför i tertialbokslut 1 ökade kostnader om 13 miljoner kronor. Mängdregleringar inom etapp tre medför säkra kostnadsökningar om fem miljoner kronor och förväntade kostnadsökningar om lika mycket. Ökade resurskostnader till följd av IT-problem vid projektbyte medför ökade kostnader om 4,6 miljoner kronor. Totalt ökar kostnader inom projektet Älgö med 29,6 miljoner kronor. Projektets netto blir därmed minus 229 miljoner kronor

Älta centrum Stensö – övergripande programfrågor [9627]

Projektets kostnader ökar med 900 000 kronor till följd av ökat behov av utredningar och kostnader för projektledning och kommunikationsinsatser.

Projekt med behov av ny budget, intäktsökning

Riset - Sångfågelvägen [9300]

VA-anläggningsavgiften har korrigerats och räknats upp till 2014 års nivå. Detta ger en nettoförändring om plus två miljoner kronor.

Rörsundsviken 2 [9416]

VA-anläggningsavgiften har korrigerats och räknats upp till 2014 års nivå. Detta ger en nettoförändring om plus 480 000 kronor.

Ljusskärsberget Del av Tattby 2:2 [9511]

Nettot ökar med plus 13,7 miljoner kronor i projektet till följd av större markintäkter än väntat efter avslutad fastighetsförsäljning.

Kontor Uddvägen Sicklaön 346:1 [9218]

VA-anläggningsavgiften har korrigerats och räknats upp till 2014 års nivå. Detta ger en nettoförändring om plus 4,2 miljoner kronor.

Orminge 42:1 [9422]

VA-anläggningsavgiften har korrigerats och räknats upp till 2014 års nivå. Detta ger en nettoförändring om plus 540 000 kronor.

Projekt med behov av ny budget; ingen budget sedan tidigare

Saltsjöbadens centrum - program [9541]

Projektet begär budget för första gången. Centrumägaren föreslås bekosta 50% av programmet som totalt beräknas kosta fem miljoner kronor. Kommunens netto blir därmed minus 2,5 miljoner kronor.

Bilagor

Bilaga 1, Projekttabell, alla projekt

Bilaga 2, Projekttabell, projekt med ny budget

Bilaga 3, Projektbeskrivning för projekt med ny budget

Bilaga 4, Projektlista

Anders Ekengren
Stadsbyggnadsdirektör

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter exkl.VA anläggningsavgifter(dift int)				Summa netto	VA anläggningsavgifter(dift intäkter)	Tidigare beslut (Beslutade budget T3 2013 och tidigare),netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not
		Ink/int	Utg	Netto	Varav									
					Gata /Park	VA	Planläggning	Mark exkl.markink						
	Summa total projektkalkyler tkr	2 012 873	-2 863 628	-850 755	-797 953	-704 445	-109 780	-53 529	-1 665 708	433 168	-838 680	-12 075		
	Summa projekt under genomförande	1 194 499	-1 935 174	-740 675	-658 211	-464 275	-56 497	-40 564	-1 219 548	278 636	-727 281	-13 395		
	Summa projekt under planläggning	818 374	-928 454	-110 080	-139 742	-240 170	-53 283	-12 965	-446 160	154 533	-111 400	1 320		
Projekt under genomförande														
9145	Sickla köpvarter och industriområde [9145]	8 447	-28 883	-20 436	-16 341	-2 266	-1 829	0	-20 436	0	-20 436	0	2017	
9151	Kvarnholmen [9151]	8 459	-18 839	-10 380	-6 045	-2 098	-2 237	0	-10 380	0	-10 380	0	2027	
9164	Saltsjögrav [9164]	4 669	-6 308	-1 639	-1 639	-638	396	-890	-507	-1 639	0	-1 639	0	2015
9171	Finnboda Varv [9171]	11 031	-8 415	2 616	-6 436	-569	144	-318	-7 179	8 384	2 616	0	2019	
9183	Barnhemsvägen [9183]	3 884	-6 930	-3 046	-3 909	-207	-126	0	-4 241	456	-3 046	0	2014	
9184	Marinstaden [9184]	18 778	-20 592	-1 814	-521	-3 565	-248	0	-4 334	2 520	-1 814	0	2017	
9192	Forum Nacka [9192]	33 508	-35 089	-1 580	-4 335	-864	-775	-18	-5 993	4 381	-1 580	0	2015	
9196	Norra Sickla gemensamma anläggningar, beslutade anläggningar [9196]	30 062	-52 011	-21 949	-29 675	0	7 725	0	-21 949	0	-21 949	0	2018	
9208	Sofieberg [9208]	278	-1 945	-1 668	-1 242	-220	-190	-16	-1 668	0	-1 668	0	2014	
9211	Sicklaön 83:32, Uddvägen [9211]	3 696	-2 003	1 693	88	-617	-78	0	-607	2 300	1 693	0	2014	
9212	Uddvägens upprustning [9212]	1 437	-2 454	-1 017	-873	-11	-133	0	-1 017	0	-1 017	0	2016	
9214	Kvarnholmsförbindelsen [9214]	164 999	-353 292	-188 293	-182 877	0	-5 416	0	-188 293	0	-188 293	0	2017	
9217	Lokomobilvägen hyresrätter [9217]	5 110	-4 941	169	-1 888	-506	-1 632	-506	-4 531	4 700	169	0	2015	
9300	Riset-Sångfågelvägen [9300]	19 000	-33 269	-14 269	-5	-26 269	-1 995	-5 000	-33 269	14 000	-16 269	2 000	2017	
9301	Kummelnäs område F [9301]	25 579	-50 507	-24 928	-3 503	-36 496	-4 752	-77	-44 828	16 900	-24 928	0	2016	
9306	Område E, Björnerberget [9306]	37 076	-40 955	-3 879	2 217	-18 455	-1 257	0	-17 495	13 616	-3 879	0	2015	
9309	Tollare 1:16 m fl [9309]	40 837	-43 619	-2 782	-2 088	-25 910	612	-46	-27 432	24 650	-2 782	0	2022	
9310	Boo Hembygdspark [9310]	22	-1 429	-1 407	-594	0	-663	-150	-1 407	0	-1 407	0	2016	
9312	Område X, Djurgårdsvägen [9312]	12 105	-14 067	-1 962	-1 087	-3 733	-777	-10	-5 606	3 587	-1 962	0	2014	
9316	Område H Munkkärrsvägen [9316]	3 550	-5 501	-1 951	-2	-4 210	-756	-8	-4 976	525	-1 951	0	2016	
9320	Område Y och Z, Bo 1:51 m.fl [9320]	18 510	-31 119	-12 609	-8 873	-9 370	-1 736	-190	-20 169	5 060	-12 609	0	2018	
9321	Boo kommunalhus [9321]	2 045	-12 892	-10 847	-9 239	-2 553	-930	-76	-12 797	1 950	-10 847	0	2016	
9323	Långvägen-Skymningsvägen [9323]	5 244	-7 945	-2 700	-1 340	-1 958	-438	-14	-3 750	1 050	-2 700	0	2015	
9324	Porfyrvägen [9324]	17 803	-17 959	-156	-690	-415	-25	-1 440	-2 571	695	-156	0	2014	
9327	SV Lännersta 1A [9327]	29 605	-34 614	-5 009	-7 801	-8 422	-1 225	-419	-17 867	6 344	-5 009	0	2015	
9328	SV Lännersta 1B [9328]	47 285	-53 772	-6 486	-11 467	-14 264	-1 352	-382	-27 465	8 252	-6 486	0	2015	
9346	Lillebo [9346]	814	-5 957	-5 143	-4 074	-858	-54	-558	-5 545	402	-5 143	0	2014	
9367	Kil 1:1, norr om Wärmdövägen [9367]	3 437	-3 566	-129	-817	-699	-109	0	-1 625	1 496	-129	0	2014	
9368	Kil 1:1, söder om Wärmdövägen [9368]	3 732	-3 706	26	-635	-1 784	-91	-160	-2 670	2 695	26	0	2015	
9374	Dalkarlvägen Ripvägen [9374]	37 457	-39 648	-2 191	-3 243	-10 927	-1 139	-132	-15 440	5 689	-2 191	0	2015	
9384	Lövberga [9384]	12 806	-18 328	-5 523	-4 820	-4 653	-659	-23	-10 154	4 504	-5 523	0	2015	
9390	Lilla Björknäs 2 [9390]	40 100	-81 221	-41 121	-24 096	-29 253	-2 283	0	-55 631	14 152	-41 121	0	2014	
9397	SV Lännersta-Strandpromenaden [9397]	0	-14 424	-14 424	-14 361	0	-63	0	-14 424	0	-14 424	0	2016	
9398	Blåmesvägen [9398]	12 195	-23 842	-11 647	-8 495	-5 897	-627	-23	-15 042	3 395	-11 647	0	2014	
9399	Skola i Södra Boo (Johannes Petri skola) [9399]	34 302	-36 524	-2 222	4 423	-3 552	-3 094	0	-2 222	0	-2 222	0	2014	
9401	Område I, Enbacken och Gösta Ekmans väg [9401]	17 246	-22 577	-5 331	-2 888	-6 244	-1 683	-16	-10 831	5 500	-5 331	0	2015	
9402	Kummelnäsvägen [9402]	9 983	-51 243	-41 260	-34 321	-4 633	-2 307	0	-41 260	0	-41 260	0	2015	
9409	Vikingshillsvägen [9409]	16 990	-62 487	-45 497	-27 633	-21 573	-2 490	0	-51 697	6 200	-45 497	0	2017	
9411	Ny påfartsramp vid Björknäs [9411]	12 000	-29 603	-17 603	-10 400	-5 396	-1 807	0	-17 603	0	-17 603	0	2017	
9416	Rörsundsviken 2 [9416]	3 000	-9 268	-6 268	0	-9 095	-173	0	-9 268	3 000	-6 268	480	2017	
9418	Rörsundsviken 1 [9418]	2 500	-9 212	-6 712	0	-9 134	-78	0	-9 212	2 500	-6 712	0	2019	
9511	Ljusskärsberget Del av Tattby 2:2 [9511]	32 581	-4 299	28 282	-1 267	-477	-1 465	-341	-3 549	1 000	14 591	13 691	2017	
9515	Sune Carlssons varv [9515]	3 553	-961	2 593	-44	-37	6	-31	-107	200	2 593	0	2014	
9527	Saltsjöbadens station och Restauranholmen [9527]	1 700	-5 930	-4 230	-2 199	-160	-1 493	-504	-4 355	0	-4 230	0	2015	
9528	Älgö [9528]	182 670	-411 590	-228 920	-148 359	-141 718	-7 121	-5 987	-303 184	73 274	-199 354	-29 566	2016	
9537	Svärdsö [9537]	0	-623	-623	0	0	-623	0	-623	0	-623	0	2014	
9609	Södra Hedvigslund, Älta [9609]	81 572	-92 980	-11 408	-56 247	-33 184	-878	-98	-90 408	26 000	-11 408	0	2015	
9620	Stensö Udde [9620]	26 465	-10 875	15 590	-3 230	-2 221	-884	-230	-6 565	1 560	15 590	0	2014	
9621	Stensövägen, Älta [9621]	33 553	-21 173	12 380	-2 947	-2 742	-519	-112	-6 320	3 700	12 380	0	2014	

Projnr	Proj beskrivning	Projekt kalkyl				Netto utgifter exkl.VA anläggningsavgifter(diff int)				Summa netto	VA anläggningsavgifter(diff int)	Tidigare beslut (Beslutade budget T3 2013 och tidigare),netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not
		Ink/int	Utg	Netto	Gata /Park	Varav									
						VA	Planläggning	Mark exkl.markink							
9622	Trafikplats Hedvigslund (Skrubba-Lindalen och Åltabergsvägen) [9622]	14 400	-8 123	6 277	13 167	-337	-6 217	-336	6 277	0	6 277	0	2015		
9624	Åltabergs verksamhetsområde [9624]	52 457	-67 635	-15 178	-18 190	-7 045	-54	-22 837	-48 125	0	-15 178	0	2015		
9625	Oxelvägen, panncentralen [9625]	5 967	-10 027	-4 060	-8 370	-75	385	0	-8 060	4 000	-4 060	0	2016		
Projekt under planläggning															
9103	Ektorps centrum [9103]	19 031	-3 297	15 734	287	-268	-227	-58	-266	3 000	15 734	0	2021		
9104	Norra Skuru [9104]	76 897	-64 997	11 900	-15 045	-21 875	-4 394	-286	-41 600	12 000	11 900	0	2018		
9107	Danvikshem II [9107]	5 123	-5 118	5	1 482	-1 833	-395	0	-745	750	5	0	2023		
9135	Sickla Ny förbindelse [9135]	4 068	-6 553	-2 485	-76	-1 337	-1 530	-15	-2 958	33	-2 485	0	2015		
9195	Södra Sickla gemensamma anläggningar [9195]	25 895	-42 495	-16 600	-16 526	0	-74	0	-16 600	0	-16 600	0	2021		
9203	Program för Finntorp [9203]	0	-1 779	-1 779	-695	-160	-881	-43	-1 779	0	-1 779	0	2014		
9210	Blomstervägen/Birkavägen [9210]	0	-3 882	-3 882	-3 775	-75	-15	-17	-3 882	0	-3 882	0	2016		
9215	Program Centrala Nacka [9215]	0	-18 529	-18 529	0	0	-18 529	0	-18 529	0	-18 529	0	2016		
9216	Nobelberget Sicklaön 83:33 [9216]	51 210	-51 186	24	173	-11 157	641	0	-10 342	11 350	24	0	2022		
9218	Kontor Uddvägen Sicklaön 346:1 [9218]	17 157	-7 796	9 361	66	2 965	715	0	3 745	5 616	5 200	4 161	2018		
9219	Planprogram Henriksdal [9219]	0	-2 517	-2 517	0	0	-2 432	-85	-2 517	0	-2 517	0	2015		
9220	Nacka Strand - program [9220]	2 898	-2 898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015		
9221	Flerbostadshus Sicklaön 202:9 vid Ektorp C [9221]	1 430	-601	830	-31	-21	164	-113	-1	430	830	0	2018		
9223	Program för Planiaområdet [9223]	1 000	-2 514	-1 514	0	0	-1 514	0	-1 514	0	-1 514	0	2015		
9227	Tvärbanan [9227]	0	-49 991	-49 991	-20 000	-20 000	-2 491	-7 500	-49 991	0	-49 991	0	2017		
9228	Studentbostäder Alphyddan [9228]	0	-6 755	-6 755	-3 337	-996	-2 113	-308	-6 755	0	-6 755	0	2018		
9229	Studentbostäder Ektorp [9229]	2 000	-6 484	-4 484	-5 584	0	-900	0	-6 484	2 000	-4 484	0	2017		
9302	Område G, del av Kummelnäs [9302]	13 000	-29 841	-16 841	-32	-28 017	-1 792	0	-29 841	13 000	-16 841	0	2018		
9319	Område W (Lännersta 2) [9319]	58 093	-95 466	-37 374	-21 661	-28 147	-4 061	-5	-53 874	12 000	-37 374	0	2019		
9343	Hasseludden [9343]	0	-336	-336	-119	-22	-193	-2	-336	0	-336	0	2015		
9371	Bågvägen-Åbroddsvägen [9371]	31 485	-37 291	-5 806	-1 669	-11 927	-1 230	0	-14 826	9 020	-5 806	0	2019		
9382	Verksamhetsområde Semestervägen [9382]	8 099	-4 844	3 255	-2 465	-1 215	-525	-234	-4 440	295	3 255	0	2016		
9387	Orminge Centrum [9387]	25 144	-20 292	4 852	-3 708	-120	17 280	-574	12 877	0	4 852	0	2020		
9395	Telegrafberget [9395]	120 400	-129 909	-9 509	-22 262	-299	-1 890	-58	-24 509	0	-9 509	0	2019		
9403	Lännerstavägen, cirkulationsplats [9403]	1 900	-2 865	-965	-906	0	-59	0	-965	0	-965	0	2014		
9406	Tollareängen [9406]	9 793	-4 723	5 071	-946	-466	-940	-1 077	-3 429	2 500	5 071	0	2016		
9410	Ny Skurubro [9410]	0	-24 437	-24 437	-9 808	-9 059	-1 571	0	-20 437	0	-24 437	0	2022		
9415	Område C, Vikingshill [9415]	13 450	-26 445	-12 995	0	-25 655	-140	0	-25 795	12 800	-12 995	0	2019		
9417	Norra Boo samordning [9417]	0	-2 006	-2 006	0	0	-2 006	0	-2 006	0	-2 006	0	2015		
9419	SÖ BOO Samordning [9419]	6 480	-6 480	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2021		
9420	Dalvägen Gustavsviksvägen [9420]	98 590	-116 225	-17 635	-8 894	-43 023	-38	0	-51 955	34 320	-17 635	0	2021		
9422	Orminge 42:1 [9422]	1 685	-684	1 001	0	0	1	0	1	1 000	460	541	2016		
9425	Verksamhetsområde Kil [9425]	0	-1 401	-1 401	0	0	-1 401	0	-1 401	0	-1 401	0	2015		
9428	Fågelstigen [9428]	9 618	-15 736	-6 118	115	-7 422	-1 011	0	-8 318	2 200	-6 118	0	2020		
9530	Båthall Neglinge 2:1 [9530]	3 585	-433	3 152	-64	0	31	-14	-48	0	3 152	0	2017		
9531	Lännbohöjden [9531]	26 494	-3 595	22 899	-138	-68	348	-343	-201	2 200	22 899	0	2016		
9535	Erstavik 25:38, Morningside Marina [9535]	3 989	-4 984	-995	-1 356	-2 047	2 008	0	-1 395	400	-995	0	2017		
9536	Detaljplan Fisksätra marina [9536]	1 178	-1 178	0	-163	0	244	-81	0	0	0	0	2016		
9538	Detaljplanprogram Fisksätra [9538]	0	-2 284	-2 284	0	0	-2 284	0	-2 284	0	-2 284	0	2014		
9539	Rösunda 5:12-16, Saltsjövägen [9539]	2 218	-3 777	-1 559	30	-1 778	-129	0	-1 877	318	-1 559	0	2017		
9612	Åltadalen [9612]	110 115	-80 849	29 267	1 850	-23 416	-1 168	-999	-23 733	23 000	29 267	0	2021		
9627	Ålta centrum Stensö - övergripande programfrågor [9627]	2 740	-5 484	-2 744	-149	0	-2 595	0	-2 744	0	-1 866	-878	2016		
9628	Del av Åltabergsvägen [9628]	0	-1 194	-1 194	-874	0	-297	-24	-1 194	0	-1 194	0	2017		
9130	Österleden Ringlederna [9130]	1 276	-420	855	147	0	-87	0	60	0	855	0	2020		
9148	Kvarnholmsvägen [9148]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015		
9197	Danviks Center [9197]	2 300	-688	1 612	92	-2	-78	0	12	1 600	1 612	0	2020		
9198	Fredrik Jahns gränd [9198]	0	-115	-115	-17	-23	-57	-17	-115	0	-115	0	2015		
9202	Henriksdalsberget, punkthus [9202]	6 500	-564	5 936	-6	-55	-504	0	-564	1 500	5 936	0	2020		
9206	Henriksdalsbacken [9206]	48 200	-7 621	40 579	-3 064	-3 000	-1 557	0	-7 621	3 200	40 579	0	2020		

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter exkl.VA anläggningsavgifter(dift int)				Summa netto	VA anläggningsavgifter(dift intäkter)	Tidigare beslut (Beslutade budget T3 2013 och tidigare),netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not
		Ink/int	Utg	Netto	Varav									
					Gata /Park	VA	Planläggning	Mark						
9222	Tunnelbana till Nacka [9222]	0	-3 183	-3 183	0	0	-3 183	0	-3 183	0	-3 183	0	2025	
9224	Allmänna anläggningar Saltsjöqvarn [9224]	0	-1 448	-1 448	-748	0	-700	0	-1 448	0	-1 448	0	2016	
9225	Allmänna anläggningar Danvikstrand [9225]	0	-1 036	-1 036	-387	0	-649	0	-1 036	0	-1 036	0	2016	
9226	Allmänna anläggningar Finnboda [9226]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015	
9230	Nacka stad [9230]	0	-6 559	-6 559	0	0	-6 559	0	-6 559	0	-6 559	0	2018	
9231	Sicklaön 386:6 Skvaiten [9231]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2018	
9232	Samordningsprojekt Nacka Strand [9232]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2026	
9233	Konvertering NÖ Nacka Strand [9233]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2017	
9234	Gemensamma anläggningar med Stockholm [9234]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016	
9235	Klinten Uddvägen 11 [9235]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015	
9330	Liljekonvaljen IV [9330]	2 883	-1 075	1 809	524	348	-14	-440	418	1	1 809	0	2020	
9421	Dalkarlsängen (trafikplats, verksamheter, skola, förskola, park, gata m m) [9421]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2019	
9423	Område A, Eols udde [9423]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016	
9424	Kraftledning Norra Boo samordning [9424]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016	
9426	Lilla Björknäs 3 [9426]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9427	Studentbostäder Björknäs [9427]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015	
9429	Verksamhetsområde Orminge trafikplats [9429]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015	
9430	Mjöludden/Gustavsviks gård [9430]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2022	
9431	Boo Gårds skola - Galärvägen [9431]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2018	
9432	Graninge stiftsgård [9432]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2019	
9534	Fastighetsutveckling Saltsjöbanan [9534]	0	-640	-640	0	0	0	-671	-671	0	-640	0	2017	
9540	Baggensudden 2:3 och 2:13 [9540]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015	
9541	Saltsjöbadens centrum - program [9541]	2 450	-4 955	-2 505	0	0	-2 505	0	-2 505	0	0	-2 505	2016	
9542	Värgårdssjön [9542]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015	
9543	Gröna dalen [9543]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2016	
9544	Norra centrum, Fisksätra [9544]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9545	Hamnuddsvägen, Fisksätra [9545]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9546	Södra centrum Fisksätra [9546]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9547	Saltsjöblick, Fisksätra [9547]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9548	Västra Fiskarhöjden, Fisksätra [9548]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9552	Fidraplatån, Fisksätra [9552]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9553	Fisksätra entrée [9553]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2020	
9629	Byggmax Åita [9629]	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2015	
Projekt som ska avslutas med andra projekt														
9313	Se 9374, Detaljpl Bo1:502, Dalkarlsv o Ripv m fl													Se 9374
9617	Åltadalens utvecklingsplan													Se 9612 och 9624

Projektkalkyl

Ink/int = Summan av projektets totala inkomster (gatukostnadsersättningar, planavgifter och övriga inkomster enl. plan- och exploateringsavtal) och projektets totala intäkter (markförsäljningar och VA anläggningsavgifter).

Utg = projektets totala utgifter som kostnader för framtagandet av detaljplan, kostnader för byggandet av allmänna anläggningar o.s.v.

Netto = Ink/int – Utg, summan av inkomster och intäkter i ett projekt minus projektets totala kostnader.

Nettoutgifter

Gata/park = Totala inkomster minus totala utgifter för gata och park.

VA = Totala inkomster minus totala utgifter för VA.

Planläggning = Totala inkomster minus totala utgifter för framtagandet av detaljplanen i projektet.

Mark = Totala utgiften för inlösen av mark och utgifter för förädling av försålda mark i projektet.

Summa netto utgifter = Summan av nettot på (Gata/Park + VA + Planläggning + Mark) i projektet.

VA anläggningsavgifter = Avgifter vilken betalas av fastighetsägare för anslutning till kommunala VA.

Tidigare beslutade budget = Detta är nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto = Nettot av ny föreslagen budget minus nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Proj avslut år = Det året projektet planeras att slutredovisas i ekonomisystemet och avskrivning av tillgången börjar löpa.

Projnr	Proj beskrivning	Projektkalkyl			Netto utgifter exkl.VA anläggningsavgifter(dift int)				Summa netto	VA anläggningsavgifter(dift intäkter)	Tidigare beslut (Beslutade budget T3 2013 och tidigare),netto	Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto	Proj avslut år	Not
		Ink/int	Utg	Netto	Varav									
					Gata /Park	VA	Planläggning	Mark exkl.markink						
	Summa total projekt kalkyler tkr	261 283	-477 345	-216 062	-149 714	-174 594	-15 137	-11 328	-350 773	97 890	-203 986	-12 075		
	Summa projekt under genomförande	237 251	-458 427	-221 176	-149 631	-177 559	-10 753	-11 328	-349 271	91 274	-207 780	-13 395		
	Summa projekt under planläggning	24 032	-18 918	5 114	-83	2 965	-4 383	0	-1 502	6 616	3 794	1 320		
Projekt under genomförande														
	9300 Riset-Sångfågelvägen [9300]	19 000	-33 269	-14 269	-5	-26 269	-1 995	-5 000	-33 269	14 000	-16 269	2 000	2017	
	9416 Rörsundsviken 2 [9416]	3 000	-9 268	-6 268	0	-9 095	-173	0	-9 268	3 000	-6 748	480	2017	
	9511 Ljusskärsberget Del av Tattby 2:2 [9511]	32 581	-4 299	28 282	-1 267	-477	-1 465	-341	-3 549	1 000	14 591	13 691	2017	
	9528 Älgö [9528]	182 670	-411 590	-228 920	-148 359	-141 718	-7 121	-5 987	-303 184	73 274	-199 354	-29 566	2016	
Projekt under planläggning														
	9218 Kontor Uddvägen Sicklaön 346:1 [9218]	17 157	-7 796	9 361	66	2 965	715	0	3 745	5 616	5 200	4 161	2018	
	9422 Orminge 42:1 [9422]	1 685	-684	1 001	0	0	1	0	1	1 000	460	541	2016	
	9541 Saltsjöbadens centrum - program [9541]	2 450	-4 955	-2 505	0	0	-2 505	0	-2 505	0	0	-2 505	2016	
	9627 Älta centrum Stensö - övergripande programfrågor [9627]	2 740	-5 484	-2 744	-149	0	-2 595	0	-2 744	0	-1 866	-878	2016	

Projektkalkyl

Ink/Int = Summan av projektets totala inkomster (gatukostnadsersättningar, planavgifter och övriga inkomster enl. plan- och exploateringsavtal) och projektets totala intäkter (markförsäljningar och VA anläggningsavgifter).

Utg = projektets totala utgifter som kostnader för framtagandet av detaljplan, kostnader för byggandet av allmänna anläggningar o.s.v.

Netto = Ink/Int – Utg, summan av inkomster och intäkter i ett projekt minus projektets totala kostnader.

Nettoutgifter

Gata/park = Totala inkomster minus totala utgifter för gata och park.

VA = Totala inkomster minus totala utgifter för VA.

Planläggning = Totala inkomster minus totala utgifter för framtagandet av detaljplanen i projektet.

Mark = Totala utgiften för inlösen av mark och utgifter för förädling av försälda mark i projektet.

Summa netto utgifter = Summan av nettot på (Gata/Park + VA + Planläggning + Mark) i projektet.


VA anläggningsavgifter = Avgifter vilken betalas av fastighetsägare för anslutning till kommunala VA.

Tidigare beslutade budget = Detta är nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Avvikelse jämfört med tidigare beslut netto = Nettot av ny föreslagen budget minus nettot av tidigare beslutad totalbudget.

Proj avslut år = Det året projektet planeras att slutredovisas i ekonomisystemet och avskrivning av tillgången börjar löpa.




9242930000 Riset-Sångfågelvägen [9300]

Pågående fas Överprövning 
Projekttyp Förnyelseområde - Enskilt huvudmannaskap
Byggherre Enskilda fastighetsägare


Beslut startPM	2002-08-26	Totalt antal lägenheter
Startbeslut projekt	2008-08-01	50
Detaljplan antagen	2012-06-29	Antal lägenheter per år (år:antal lgh)
Startbeslut genomförande	2014-05-01	2014:5
Beslut utbyggnadsPM	2014-12-15	2015:10
Driftöverlämning	2016-11-01	2016:10
Beslut projektavslut	2017-04-01	2017:5

Beskrivning Förnyelseområde i norra Boo med ca 115 småhusfastigheter där huvudmannskapet för allmänna platser blir enskilt. Kommunalt VS byggs ut i vägföreningens ombyggda vägar. Detaljplanen vann laga kraft den 9 april 2013.

Lägesrapport 2014-04-03

	Status	Orsak	Åtgärd
Tid		Ingen förändring i tidplanen.	Ingen förändring i tidplanen.
Kostnad		Anläggningsavgifterna för anslutning till kommunalt VS har räknats upp till 2014 års nivå.	Detta påverkar nettobudgeten med + 2000 tkr gentemot tidigare beslutad nettobudget.
Produkt		Ingen förändring av produkten.	Ingen förändring av produkten.
Lägesbeskrivning		<p>Projektet inväntar beslut från Lantmäterimyndigheten angående inlösen av allmän plats och bildande av sektion för uttag av kostnader för gata. Lantmäterimyndigheten förväntas ta beslut efter sommaren.</p> <p>Detaljprojekteringen färdigställs där förfrågningsunderlag uppdateras när beslut från Lantmäterimyndigheten inkommer. Upphandlingen av en entreprenör för utbyggnaden kan påbörjas när förfrågningsunderlaget är klart. Upphandlingen planeras starta under 3 kvartalet 2014 med en byggstart under 1 kvartalet 2015.</p>	

9242941600 Rörsundsviken 2 [9416]

Pågående fas Projektering 
Projekttyp Förnyelseområde - Enskilt huvudmannaskap
Byggherre Nacka kommun

Beslut startPM	2009-12-01	Totalt antal lägenheter
Startbeslut projekt	2010-06-01	5
Detaljplan antagen	2010-07-01	Antal lägenheter per år (år:antal lgh)
Startbeslut genomförande	2011-08-01	2015:5
Beslut utbyggnadsPM	2014-12-15	
Driftöverlämning	2016-11-01	
Beslut projektavslut	2017-04-01	

Beskrivning Förnyelseområde i norra Boo med ca 24 småhusfastigheter där huvudmannaskapet för allmänna platser blir enskilt. Kommunalt VS byggs ut i vägföreningens ombyggda vägar. Befintlig detaljplan har ändrats genom enkelt planförfarande och gäller. Projektet måste genomföras samtidigt som projekt Riset Sångfågelvägen, område B.

Lägesrapport 2014-04-03


	Status	Orsak	Åtgärd
Tid	●	Ingen förändring av tidplanen.	Ingen förändring av tidplanen.
Kostnad	●	Anläggningsavgifterna för anslutning till kommunalt VS har räknats upp till 2014 års nivå	Detta påverkar nettobudgeten med + 480 tkr gentemot tidigare beslutad nettobudget.
Produkt	●	Ingen förändring av produkten.	Ingen förändring av produkten.

Lägesbeskrivning Projektet måste genomföras samtidigt med projekt område B, Riset Sångfågelvägen.

Projektet inväntar beslut från Lantmäterimyndigheten angående inlösen av allmän plats och bildande av sektion för uttag av kostnader för gata för område B. Lantmäterimyndigheten förväntas ta beslut efter sommaren.

Detaljprojekteringen färdigställs där förfrågningsunderlag uppdateras när beslut från Lantmäterimyndigheten inkommer. Upphandlingen av en entreprenör för utbyggnaden kan påbörjas när förfrågningsunderlaget är klart. Upphandlingen planeras starta under 3 kvartalet 2014 med en byggstart under 1 kvartalet 2015.

9242951100 Ljusskärsberget Del av Tattby 2:2 [9511]

Pågående fas	Projektering	
Projekttyp	Markanvisning	
Byggherre	Fastighetskontoret	

Beslut startPM	2004-11-29	Totalt antal lägenheter	
Startbeslut projekt	2010-06-03		20
Detaljplan antagen	2012-05-31	Antal lägenheter per år (år:antal lgh)	
Startbeslut genomförande	2013-02-02		2013:6
Beslut utbyggnadsPM	2013-02-28		2014:14
Driftöverlämning	2016-02-29		
Beslut projektavslut	2017-01-17		

Beskrivning Syftet med projektet är att uppföra ett gruppboende för personer med funktionsnedsättning. Ny bebyggelse ska anpassas till befintliga naturförutsättningar. I projektet ingår att uppföra gångvägar mot Saltsjöbadens Centrum i norr och Tippens station vid Saltsjöbanan i öster. Planområdet är beläget på en tidigare obebbyggd höjd mellan Saltsjöbadens centrum i norr och Solsidevägen i söder. Det ca 4000 m2 stora området ägs i sin helhet av Nacka kommun.


Bakgrund: Planarbete för ett antal bostadshus pågick mellan år 2004 och 2006, då det lades ner p.g.a. kritik från närboende angående de nya byggnadernas påverkan på närområdet. Projektet återupptogs våren 2009. I februari 2010 antog kommunstyrelsen ett reviderat start-PM.

Lägesrapport 2014-04-18

	Status	Orsak	Åtgärd
Tid	●	På grund av försenad lantmäteriförrättning och sen upphandling av byggandet av LSS-boendet har försäljningen av bostadsmarken och utbyggnaden av gc-vägen försenats.	Tidplanen har uppdaterats.
Kostnad	●	Kostnader: Utbyggnaden av gc-vägen ökar med 760 tkr p.g.a. låg budgetering. Leverantörskostnader ökar med 250 tkr på grund av låg budgetering liksom ökade resurskostnader om 1 milj. kr. Kostnad för lantmäteriförrättningar ökar med 100 tkr på grund av låg budgetering.	Detta påverkar nettobudgeten med + 13 700 tkr gentemot tidigare beslutad budget.
Produkt	●	Intäkter: Intäkterna för VA har uppdaterats, vilket innebär en intäktsminskning om 200 tkr. Statligt stöd för utbyggnaden av gc-vägen innebär en ökning om 750 tkr. Avstyckad fastighet Tattby 2:23 är såld till ett pris som överstiger budgeterat pris med 15 250 tkr.	

Lägesbeskrivning Bostadsmarken inom planområdet är avstyckad och såld. LSS-boendet är under utbyggnad. Gc-vägen från Ljusskärsberget till Saltsjöbadens centrum kommer att byggas ut under sommaren/hösten 2014.

9242952800 Älgö [9528]

Pågående fas	Utbyggnad	
Projekttyp	Förnyelseområde - Kommunalt huvudmannaskap	
Byggherre	Enskilda fastighetsägare	

Beslut startPM	1996-02-01	Totalt antal lägenheter	
Startbeslut projekt	1996-02-02		400
Detaljplan antagen	2006-12-12	Antal lägenheter per år (år:antal lgh)	
Startbeslut genomförande	2006-12-13		2011:5
Beslut utbyggnadsPM	2009-11-30		2012:5
Driftöverlämning	2014-12-18		2013:30
Beslut projektavslut	2016-12-31		2014:30
			2015:25
			2016:25
			2017:25

Beskrivning

Förnyelseområde med ca 560 fastigheter. Detaljplanen som antogs 2006 och vann laga kraft 2009 föreskriver att kommunen ska bygga ut VA och rusta upp vägarna samt att byggrätterna och karaktären i området ändras till permanentstandard. Rensning i naturmark samt upprustning av parkanläggningar såsom lekplatser, bad och bryggor ska ske. Sjövattenledning dras från Saltsjöbaden (Pålnäsviken) för att försörja området med vatten och avlopp. Utbyggnaden sker etappvis med 3st väg/VA etapper, varav 2 är avslutade. En parkentreprenad är avslutad sedan tidigare. VA-etappen avseende sjöledning är avslutad. Gatukostnadsuttag sker etappvis liksom fakturering avseende anslutning till kommunalt VA. Markinlösen sker längs med ett stort antal fastigheter. Även detta sker etappvis med slutgiltiga beslut om ersättning till fastighetsägarna efter att respektive deletapp är slutbesiktigad och klar.

Lägesrapport 2014-04-22

	Status	Orsak	Åtgärd
Tid	●	<p>Utbyggnaden är indelad i 3 etapper på land, en parkentreprenad och en sjöledningsentreprenad till Pålnäsviken för vatten/spillvatten (totalt 5 etapper). Etapperna på land är: E1 (Älgövägen med lokalgator), E2 och E3 (lokalgator) samt parkentreprenaden.</p> <p>Tidsplan Etapp 1, 2, park och sjöledning: Utbyggnaden är genomförd, slutbesiktigad och överlämnad till huvudmännen Väg och VA.</p> <p>Etapp 3: Pågår. Oförändrat datum för slutbesiktning (höst 2014).</p>	<p>Någon justering av tidsplanen har ej skett.</p>
Kostnad	●	<p>Reglerbara mängder för etapp 2 medför en merkostnad om ca 13 mkr inför slutfakturering. Reglerbara mängder för etapp 3 medför en merkostnad om ca 5 mkr plus ytterligare 5 mkr för kommande osäkra mängdregleringar. ÅTA uppgår till ca 1 mkr ytterligare (ändrings-och tilläggsarbeten).</p> <p>Nyligen startat planändringsarbete avseende parkeringssituationen på Älgö samt planstridiga byggrätter innebär en merkostnad på ca 400tkr. Merkostnader för ansvarsbesiktningar inför sprängning uppgår till ca 600tkr (samtliga etapper sammanlagt).</p> <p>Merkostnader för resurser i projektet uppgår till ca 4,6 mkr. (Denna förändring är till stor del orsakad av att de båda projektledarnas tid nollställts vid projektledarbyte. En kontroll har gjorts av utfallet för att sammanställa dessa kostnader på nytt. Kostnaden i projektet inkluderar nu hittills upparbetat och beräknade kommande kostnader) Summa av förändringarna är ca 29,6 mkr.</p>	<p>Utgifterna ökas med 29,6 mkr. Intäkterna är oförändrade. Totalt förändras nettobudgeten med -29,6 mkr,</p>
Produkt	●		
Lägesbeskrivning		<p>Utbyggnaden av etapp 1 och 2 (vägar och VA-ledningar) samt parkentreprenad och sjöledningsentreprenad är slutbesiktigade och överlämnade till huvudmännen. En del kostnader återstår i etapp 2 avseende slutjusteringar av entreprenadkostnadernas rörliga mängder. Utbyggnad pågår inom etapp 3. Etapp 3 som beräknas färdigställd hösten 2014. Fakturering har skett avseende gatukostnadsersättningar och VA-anläggningsavgifter för etapp 1 (vår 2013) och 2 (vår 2014). Några få inbetalningar kvarstår för etapp 1. För etapp 2 är slutdatum för inbetalning i april 2014. Fakturering av VA-anläggningsavgifter för etapp 1 och 2 har också skett. Fakturering av gatukostnadsersättningar och VA-anläggningsavgifter för etapp 3 väntas ske i slutet av 2014/början av 2015 efter godkänd slutbesiktning. Lantmäteriförrättningsbeslut avseende ersättning för inlöst mark pga bredare gata inom etapp 2 väntas ske inför sommaren 2014. Beslut avseende etapp 3 väntas ske vår 2015. Utbetalningarna väntas uppgå till ca 1 resp. 1,5 mkr. Projektavslut väntas ske under 2016.</p>	

9242962700 Älta centrum Stensö - övergripande programfrågor [9627]

Pågående fas	Projekt-planering	
Projekttyp	Byggherremedverkan	
Byggherre	Wallenstam	
Beslut startPM	2013-02-11	Totalt antal lägenheter
Startbeslut projekt	2013-02-11	
Detaljplan antagen	2013-08-31	Antal lägenheter per år (år:antal lgh)
Startbeslut genomförande	2013-08-31	
Beslut utbyggnadsPM	2013-08-31	
Driftöverlämning	2013-08-31	
Beslut projektavslut	2016-01-01	
Beskrivning	Syftet med projektet är att ta fram ett nytt planprogram för Älta Centrum/Stensö, vilket sedan ska ligga som underlag för ett antal detaljplaner. Programområdet omfattar huvudsakligen samma område som det befintliga programmet för Älta centrum med närområde från 2005. Programmet ska ligga till grund för utveckling av nya bostäder, centrumfunktioner, rekreationsområden, infrastruktur m m i området.	
Lägesrapport	2014-04-15	
	Status Orsak	Åtgärd
Tid		Programarbete vår 2014. Programsamråd höst 2014.
Kostnad		Kostnaderna har ökat på grund av ett större behov av utredningar, projektledning och kommunikationsinsatser än vad som förutsågs vid tidigare beslut. Ökningen är ca 900 tKr.
Produkt		
Lägesbeskrivning	Programarbetet har fortskridit under våren 2014 en har tagit något längre tid än tidigare beräknat.	

99921800 Kontor Uddvägen Sicklaön 346:1 [9218]

Pågående fas	Projekt-planering	
Projekttyp	Byggherremedverkan	
Byggherre	Atrium LjungbergGruppen	
Beslut startPM	2012-01-23	Totalt antal lägenheter
Startbeslut projekt	2013-03-01	0
Detaljplan antagen	2014-10-31	Antal lägenheter per år (år:antal lgh)
Startbeslut genomförande	2015-01-01	0
Beslut utbyggnadsPM	2015-05-01	
Driftöverlämning	2017-04-15	
Beslut projektavslut	2018-03-31	
Beskrivning	På begäran om planbesked från ägaren till fastigheten Sicklaön 346:1, Atrium Ljungberg AB, beslutade Miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012-02-15, § 51, att lämna positivt besked för en planläggning för kontor och handel på fastigheten. Det huvudsakliga syftet med stadsbyggnadsprojektet är att uppföra nya byggnader inom fastigheten Sicklaön 346:1 för kontor och viss handel (totalt ca 26 000 kvm) i ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. De nya byggnaderna ska förädla området kring Fanny Udde och skapa en värdig entré till Nacka.	
Lägesrapport	2014-04-04	
	Status Orsak	Åtgärd
Tid		Start-PM är beslutat 13 juni 2012. Fram till våren 2013 har fastighetsägaren Atrium Ljungberg arbetat med projektet på egen hand för att hitta ett bra koncept för området. Samrådshandlingar är framtagna och detaljplanen har varit på samråd 2013-12-12 t o m 2014-01-31. Detaljplanen bearbetas nu utifrån inkomna synpunkter under samrådet. Antagen detaljplan planeras till hösten 2014. Pågående planarbete synkroniseras med pågående planarbete för Tvärbanan. Tidplanen för utbyggnad är fortfarande osäker eftersom den sammanfaller med utbyggnad av Tvärbanan.
Kostnad		Nettot har förändrats med ca + 4 200 tkr.

Stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1 är ett byggherreprojekt som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Projektet medför kostnad för att anlägga en mindre lokalgata uppskattat till ca 1 500 tkr och omläggning av en huvudvattenledning om ca 3 000 tkr. I västra delen av planområdet behöver mark från Trafikverket köpas in. Kostnad för markköpet är ännu inte framtaget. Kostnader för kommunens nedlagda resurser under planarbetet och senare under genomförandet ingår i budgeten om ca 3 300 tkr. Dessa kostnader ska finansieras av exploatören via planavtalet och exploateringsavtalet. Kommunen har för avsikt att ta ut exploateringsbidrag av exploatören i området för övergripande infrastrukturåtgärder och gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med översiktsplanen. VA-taxa för år 2014 har lagts in i budgeten. Projektbudgeten visar därmed ett överskott med 9 360 tkr, vilket är den uppskattade VA-taxan som ska betalas av exploatören.

Produkt

Det huvudsakliga syftet med projektet är att uppföra ny bebyggelse inom fastigheten Sicklaön 346:1 för kontor och handel. Projektet berörs av flera andra pågående projekt och planprocesser, t ex Tvärbanan, Nobelberget, Sickla Front (Kinnarpsplanen) och Danvikslösen, som måste beaktas i det nya stadsbyggnadsprojektet för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. Vidare måste hänsyn tas till planerad utbyggnad av Hammarby sjöstad inom Stockholms kommun. Start-PM är beslutat, samråd av detaljplanen har skett och arbete pågår nu inför granskning. Tillfartsgatan (Uddvägen) till planområdet ligger inom planområdet för Tvärbanan (projekt 9227).


Lägesbeskrivning

Det huvudsakliga syftet med stadsbyggnadsprojektet är att uppföra nya byggnader inom fastigheten Sicklaön 346:1 för kontor och viss handel i ett läge med goda kommunikationer och närhet till service, bostäder och andra arbetsplatser. De nya byggnaderna ska förädla området kring Fanny Udde och skapa en värdig entré till Nacka. Samrådshandlingar är framtagna och detaljplanen har varit på samråd 2013-12-12 t o m 2014-01-31. Detaljplanen bearbetas nu utifrån inkomna synpunkter under samrådet.

Området berörs av flera pågående projekt och planprocesser, t ex Tvärbanan, Nobelberget, Sickla Front (Kinnarpsplanen) och Danvikslösen, som måste beaktas i det nya stadsbyggnadsprojektet för att uppnå en sammanhängande och fungerande stadsdel. Vidare måste hänsyn tas till planerad utbyggnad av Hammarby sjöstad inom Stockholms kommun.

Stadsbyggnadsprojektet Kontor Uddvägen, Sicklaön 346:1 är ett byggherreprojekt som inte ska belasta den kommunala ekonomin. Kommunen har för avsikt att ta ut exploateringsbidrag av exploatören i området för övergripande infrastrukturåtgärder och gemensamma anläggningar som behövs för att utveckla västra Sicklaön i enlighet med översiktsplanen.

99942200 Orminge 42:1 [9422]

Pågående fas Överprövning 
Projekttyp Byggherremedverkan
Byggherre Bostads AB Ormingeringen 62

Beslut startPM 2011-06-07 **Totalt antal lägenheter**
Startbeslut projekt 2011-06-09 50
Detaljplan antagen 2013-10-20 **Antal lägenheter per år (år:antal lgh)**
Startbeslut genomförande 2014-09-23
Beslut utbyggnadsPM 2014-11-21 2016:50
Driftöverlämning 2015-10-30
Beslut projektavslut 2016-11-30




Beskrivning Planområdet (fastigheten Orminge 42:1, f.d förskolan Rubinan) ligger i västra Orminge i ett flerbostadsområde som uppfördes i slutet av 1960-talet. Området är planlagt för allmänt ändamål och har tidigare varit en förskola. Förskolebyggnaden står kvar och nuvarande fastighetsägare har ett tillfälligt bygglov för bostäder.

Syftet med projektet är att ändra plan och uppföra nya attraktiva bostäder i flerbostadshus.

Projektet omfattar enbart kvartersmark som ägs av exploatören. Kommunal mark eller anläggningar berörs ej och därför tecknas inget exploateringsavtal


Detaljplan antogs av KF 20131216 och är överklagad till mark och miljödomstolen, LST avslog överklagan

Lägesrapport 2014-04-16

	Status	Orsak	Åtgärd
Tid			
Kostnad		Va-taxan har justerats 2014	detta påverkar nettobudget med + 540 tkr gentemot tidigare beslutad budget
Produkt			
Lägesbeskrivning		Detaljplan antogs av KF 20131216	

Detaljplanen är överklagad. Länsstyrelsen avslog överklagan i februari och nu ligger planen hos mark och miljödomstolen




99954100 Saltsjöbadens centrum - program [9541]

Pågående fas 
Projekttyp Byggherremedverkan
Byggherre

Beslut startPM 2014-03-18 **Totalt antal lägenheter**
Startbeslut projekt 2014-06-01
Detaljplan antagen 2014-06-01 **Antal lägenheter per år (år:antal lgh)**
Startbeslut genomförande 2014-06-01
Beslut utbyggnadsPM 2014-06-01
Driftöverlämning 2014-06-01
Beslut projektavslut 2016-12-31

Beskrivning Den 4 april 2012, § 112, uppdrog Miljö- och stadsbyggnadsnämnden åt planenheten att utreda förutsättningarna för en fortsatt exploatering av Saltsjöbadens centrum. Utredningen ska bland annat bedöma behovet av omvandling och förtätning samt angelägenhetsgrad i förhållande till andra stadsbyggnadsprojekt.

Lägesrapport 2014-04-22

	Status	Orsak	Åtgärd
Tid		Programmet beräknas vara klart hösten 2016.	
Kostnad		Projektet begär budget för första gången.	
Produkt			

Lägesbeskrivning Budget begärs för programarbetet. Denna kommer att delas mellan centrumägaren (50%) och kommunen (50%) men planavtalet är inte påskrivet ännu.

STADSBYGGNADSPROJEKT

Maj 2014

Projektnamn	Område	Projektfas	Innehåll	Projektledare	Kommentar
Översiktsplaner och program					
Program Nacka Strand [9220]	Centrala Nacka	Antagande	Bostäder/kontor	Sofia Rudenschöld Thuresson	
Planprogram Henriksdal [9219]	V Sicklaön, Henriksdal	Samråd	Bostäder, Verksamheter	Terese Karlqvist	
Program Centrala Nacka [9215]	Centrala Nacka	Samråd	Bostäder, infrastruktur	Sven Andersson	Tidigare FÖP. Görs klart som program
Saltsjöbadens centrum program [9541]	Saltsjöbaden	Startfas	Verksamhet, bostäder, infrastr.	Lena Nordenlöw	
Orminge Centrum [9387]	Orminge	Samråd	Bostäder, Infrastruktur	Johan Berggren	
Älta centrum Stensö, programöversyn [9627]	Älta	Samråd	Bostäder, centrum, förskola, idrott	Per Wilhelmsson	
Program för Planområdet [9223]	Sickla	Antagande	Handel, kontor, bostäder	Jenny Nagenius	
Verksamhetsområde Kil 1:1 [9425]	Insjön/Kil	Startfas	Verksamhetsområde	Fredrik Bengtsson	Samarbete med Värmdö, program först innan dp

Samordningsprojekt och övergripande projekt					
Norra Boo samordning [9417]	Norra Boo	-	Förnyelseplanering	Fredrik Bengtsson	Samordningsprojekt
SÖ Boo Samordning [9419]	SÖ Boo	-	Förnyelseplanering	Sara Bolander	Samordningsprojekt
Tunnelbana till Nacka [9222]	Sicklaön	-	Infrastruktur	Yussuf Hassen	SL huvudman
Ny Skurubro [9410]	Sicklaön- Saltsjö Boo	Byggnation 2016-2019	Infrastruktur	Yussuf Hassen	Trafikverket huvudman
Kraftledning Norra Boo samordning [9424]	N Boo	-	Infrastruktur, nedläggning av ledning	Andreas Totschnig	Samordningsprojekt för kraftledningen
Norra Sickla gemensamma anläggningar [9196]	NV Sicklaön	-	Infrastruktur	Sara Bolander	Samordningsprojekt
Södra Sickla gemensamma anläggningar [9195]	SV Sicklaön	-	Infrastruktur	Hannah Linngård	Samordningsprojekt
Fastighetsutveckling Saltsjöbanan [9534]	Sicklaön	-	Bostäder	David Arvidsson	Utredning finns, inväntar SL, kan bli flera projekt
Nacka Strand samordning [9232]	Sicklaön	Startfas	Bostäder mm	Sara Bolander	Samordning mellan ingående proj i Nacka Str.
Samordning Nacka Stad [9230]	Sicklaön	Startfas	Samordningsprojekt	Bastian Vreede	Övergripande utredningar, samordning
Samordning renovering Saltsjöbanan [9554]	Sicklaön – Saltsjöbaden	Startfas	Samordningsprojekt	Emil Hagman	Samordnar kommunens insatser

Byggherreprojekt m m Planeringsfas					
Klinten Uddvägen 11	Sickla	Startfas	Kontor, handel, bostäder	Caroline Cederholm	Klinten
Gemensamma anl med Stockholm [9234]	Västra Sicklaön	Startfas	Infrastuktur, samordning	Marianne Möller	Samordning med Stockholm
Hamnuddsvägen, Fisksätra [9545]	Fisksätra	Startfas	Bostäder/verksamhet	Therese Rosberg	Del av programområdet Fisksätra
Norra centrum, Fisksätra [9544]	Fisksätra	Startfas	Bostäder	David Arvidsson	Del av programområdet Fisksätra
Sicklaön 386:6 Skvaltän [9231]	C Sicklaön	Samråd	Bostäder	Helena Fältén	Flera byggherrar
Graninge stiftsgård [9432]	Kil	Samråd	Bostäder	Helena Fältén	
Byggmax Älta [9629]	Älta	Startfas	Verksamheter	Nils-Olof Persson	
Bostäder Norra Nacka Strand [9233]	Nacka Strand	Samråd	Bostäder	Sara Bolander	
Verksamhetsomr Orminge trafikplats [9429]	Saltsjö-Boo	Samråd	Verksamhetsområde	Johan Berggren	
Tvärbanan [9227]	Sickla	Antagande	Infrastruktur	Caroline Cederholm	SL huvudman
Allmänna anläggningar Finnboda [9226]	V Sicklaön	Startfas	Huvudmannaskap	Erik Wiktorsson	Övertagande av allmänna anläggningar

Allmänna anläggningar Saltsjöqvarn [9224]	V Sicklaön	Startfas	Huvudmannaskap	Erik Wiktorsson	Övertagande av allmänna anläggningar
Allmänna anläggningar Danviksstrand [9225]	V Sicklaön	Startfas	Huvudmannaskap	Erik Wiktorsson	Övertagande av allmänna anläggningar
Sicklaön 202:9, Ektorpsrondellen [9221]	Ö Sicklaön, Ektorp	Granskning	Bostäder	Björn Bandmann	Flerbostadshus, Sickla Förvaltning AB
Studentbostäder Ektorp [9229]	Ö Sicklaön, Ektorp	Granskning	Markanvisning, studentbostäder	David Arvidsson	
Studentbostäder Alphyddan [9228]	V Sicklaön	Granskning	Markanvisning, studentbostäder	Sara Bolander	
Dalkarlsängen [9421]	SÖ Boo	Startfas	Trafikplats, skola, verksamhetsomr.	Per Wilhelmsson	Program antaget
Sicklaön 346:1, kontorshus [9218]	Sickla	Granskning	Kontor, handel	Caroline Cederholm	Atrium Ljungberg. Sam- ordning med Uddvägen
Baggensudden 2:3 och 2:13 [9540]	Saltsjöbaden	Startfas	Bostäder	Erik Wiktorsson	Mindre projekt. Väg till bef bost
Orminge 42:1 [9422]	Orminge	Överklagad	Bostäder, 30 lgh	David Arvidsson	Ombyggnad förskola till bostäder
Kvarnholmen, [9151]	Kvarnholmen	Planering och utbyggnad	Bostäder, 2500, verk- samheter, skola mm	Bastian Vreede	Stort projekt. Planering och utbyggnad i etapper
Erstavik 25:38, Morningside Marina [9535]	Fisksätra	Samråd	Bostäder, 30 lgh	Nils-Olof Persson	
Ältadalen [9612]	Älta	Antagande	Bostäder, 250 lgh	Fredrik Bengtsson	

Danvikshem II [9107]	V Sicklaön	Antagande	Bostäder, 140 lgh	Hannah Linngård	
Nobelberget Sicklaön 83:33 [9216]	V Sicklaön	Granskning	Bostäder, 500 lgh, kontor, förskola	Caroline Cederholm	Ny byggherre, omtag troligt
Fisksätra Marina [9536]	Fisksätra	Samråd	Museum, restaurang mm	David Arvidsson	Del av programmet för Fisksätra
Del av Ältabergsvägen inkl handelsetablering [9628]	Älta	Granskning	Handel, gc-väg	David Arvidsson	Inväntar programmet för Älta
Tollare 4, Tollare Port [9309]	SV Boo	Överklagad	Bostäder, 60 lgh	Hannah Linngård	Delvis gruppbo
Tollareängen [9406]	SV Boo	Antagande	Bostäder, förskola	Christina Gerremo	Ev avbryts projektet eller flyttas/förändras
Telegrafberget [9395]	NV Boo	Antagande	Bostäder, 300 lgh	Helena Fältén	Förhandlingar avtal, Delvis kommunal mark
Ektorps centrum [9103]	Ö Sicklaön, Ektorps	Antagande	Bostäder, 225 lgh, förskola	Richard Hallman	Troligt omtag
Förnyelseområden Planeringsfas					
Gustavsviks Gård – Mjölkudden [9430]	Sö Boo	Startfas	Förnyelseområde, villor och flerbost.	David Arvidsson	Kommunalt huvudmannaskap,
Boo Gårds skola – Galärvägen [9431]	SÖ Boo	Startfas	Förnyelseområde, skola, idrott	Sara Bolander	Kommunalt huvudmannaskap
Fågelstigen [9428]	C Boo	Samråd	Förnyelseområde, villor	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannaskap

Dalvägen Gustavsviksvägen [9420]	SÖ Boo	Samråd	Villor, flerbost., 130-180 nya bost.	Johan Berggren	Program antaget Kommunalt huvudm.
Bågvägen-Åbroddsvägen [9371]	Norra Boo	Samråd	Villor, 80 fastigheter	Erik Wiktorsson	Kommunalt huvudmannaskap
Område W, Lännersta 2 [9319]	Södra Boo	Antagande	Villor, 120 fastigheter	Björn Bandmann	Kommunal huvudmannaskap
Område C, Vikingshill [9415]	Norra Boo	Antagande	Villor, 120 fastigheter	Nabiha Shahzad	Förenklade modellen, Inväntar genomf. avtal
Område G, Sydöstra Kummelnäs [9302]	Norra Boo	Överklagad	Villor, 132 fastigheter	Fredrik Bengtsson	Förenklade modellen,
Norra Skuru [9104]	NÖ Sicklaön	Överklagad	Bostäder, 85 bef., 40 tillkommande	Therese Rosberg	Kommunen huvudman, delvis kommunal mark
Byggherreprojekt mm Genomförandefas					
Verksamhetsområde Semestervägen [9382]	C Boo	Utbyggnad	Verksamhetsområde	David Arvidsson	Kommunal mark, försäljning
Älta centrum Stensö, Oxelvägen [9625]	Älta	Utbyggnad	Bostäder, 130 lgh, hyresrätter	David Arvidsson	
Lännbohöjden [9531]	Fisksätra	Utbyggnad	Bostäder, 80 lgh	Björn Bandmann	
Ny påfartsramp vid Björknäs [9411]	V Boo	Utbyggnad	Infrastruktur	Yussuf Hassen	
Lokomobilvägen hyresrätter [9217]	Centrala Sicklaön, Nacka Strand	Utbyggnad	Bostäder, 120 lgh, hyresrätter	Susanne Skoglund	

Kvarnholmsförbindelsen [9214]	Kvarnholmen – Sicklaön	Utbyggnad	Bro	Yussuf Hassen	
Ljusskärsberget Del av Tattby 2:2 [9511]	Saltsjöbaden	Projektering, utbyggnad	Bostäder, 20 lgh	Erik Wiktorsson	Gruppboende 6 lgh.
Lännerstavägen, cirkulationsplats [9403]	C Boo	Utredning	Infrastruktur, verksamheter	David Arvidsson	Verksamheter intill kräver översyn av korsning
Tollare 3, Tollarehöjden [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 180 lgh, äldreboende, 50 lgh	Hannah Linngård	
Tollare 2, Tollare Strand [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 510 lgh, kontor, handel	Hannah Linngård	
Tollare 1A, Tollare Träskväg [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 5 bef, 19 tillkommande	Hannah Linngård	
Tollare 1B, Mellanbergsvägen [9309]	SV Boo	Utbyggnad	Bostäder, 43 lgh	Hannah Linngård	
Boo Hembygdspark [9310]	Orminge	Utbyggnad	Hembygdsgård	Nabiha Shahzad	
Sune Carlssons varv [9515]	Saltsjöbaden	Utbyggnad	Båtverksamhet	Susanne Skoglund	
Uddvägens upprustning [9212]	V Sicklaön	Utbyggnad	Infrastruktur	Björn Bandmann	Ska samordnas med tvärbanans utbyggnad
Sickla köp kvarter och industriområde [9145]	V Sicklaön	Utbyggnad	Infrastruktur	Hannah Linngård	Övergripande projekt med delprojekt i Sickla
Rösunda 5:12-16, Saltsjövägen [9539]	Saltsjöbaden	Utbyggnad	Bostäder	Fredrik Bengtsson	Förhandling om exploateringsavtal

Södra Hedvigslund, Älta [9609]	Älta	Utbyggnad	Bostäder, 430 lgh	Helena Fältén	1/2 färdigt, delvis kommunal mark
Kil 1:1, söder om Värmdövägen [9368]	Insjön	Utbyggnad	Bostäder, 18 lgh	Johan Berggren	
Boo kommunalhus [9321]	Orminge	Utbyggnad	Bostäder	Nils-Olof Persson	Inväntar nedläggning av kraftledning
Finnboda Varv [9171]	NV Sicklaön	Utbyggnad	Bostäder, 850 lgh	Erik Wiktorsson	Ca 350 lgh återstår
Forum Nacka [9192]	Centrala Sicklaön	-	Bostäder 230 lgh, handel	Christina Gerremo	Fastighetsrättsliga frågor och viss utbyggnad
Ältadalens verksamhetsområde [9624]	Älta	Utbyggnad	Verksamheter, kommunal mark	Kristina Källqvist	Slutbesiktning gjord. Försäljning pågår
Förnyelseområden Genomförandefas					
Område Y och Z, Kaptensvägen [9320]	Södra Boo	Projektering	Villor, 37 fastigh., +8 avstyckningar	Björn Bandmann	Kommunalt huvudmannaskap
Område H, Munkkärrsvägen [9316]	Östra Boo	Upphandling	Villor, 10 fastigheter	Björn Bandmann	Enskilt huvudmannaskap
Vikingshillsvägen [9409]	Norra Boo	Upphandling	Villor, 35 fastigh., genomfartsgata	Fredrik Bengtsson	Kommunalt huvudmannaskap
Område B, Riset-Sångfågelvägen [9300]	Norra Boo	Upphandling	Villor, 125 fastigheter	Fredrik Bengtsson	Förenklade planeringsmodellen
Område I, Enbacken-Gösta Ekmans väg [9401]	Östra Boo	Debitering gatukostnader	Villor, 46 fastigheter	Johan Berggren	Kommunalt huvudmannaskap

Område E, Björnbergssområdet [9306]	Norra Boo	Debitering gatukostnader	Villor, 80 fastigheter	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannskap
Område F, Solviksområdet [9301]	Norra Boo	Utbyggnad	Villor, 167 fastigheter	Björn Bandmann	Enskilt huvudmannskap
Rörsundsviken 1, Snödroppsvägen [9418]	Norra Boo	Projektering	Villor, 23 fastigheter	Richard Hallman	Enskilt huvudmannskap Inväntar område C
Rörsundsviken 2 [9416]	Norra Boo	Projektering	Villor, 24 fastigheter	Fredrik Bengtsson	Enskilt huvudmannskap, Inväntar område B
Kummelnäsvägen [9402]	Norra Boo	Utbyggnad, etapp 4, sista etappen	Genomfartsgata	Johan Berggren	Kommunalt huvudmannskap
Långvägen-Skymningsvägen [9323]	Västra Boo, Eknäs	Debitering gatukostnader	Villor, 20 fastigheter	Anna Jansson	Kommunalt huvudmannskap
Älgö [9528]	Älgö	Utbyggnad och deb gatukostnader	Villor, 540 fastigheter	Susanne Skoglund	Kommunalt huvudmannskap
Dalkarlsvägen Ripvägen [9374]	SÖ Boo	Debitering gatukostnader	Villor, 118 bef, 19 tillkommande	Ingrid Johansson	Kommunalt huvudmannskap
SV Lännersta 1A [9327]	S Boo	Slutfas	Villor, 100 fastigheter	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannskap
SV Lännersta 1B [9328]	S Boo	Slutfas	Villor, 150 fastigheter	Hannah Linngård	Kommunalt huvudmannskap
SV Lännersta-Strandpromenaden [9397]	S Boo	Utbyggnad	Strandpromenad	Hannah Linngård	

Projekt inför avslut					
Saltsjöqvarn [9164]	NV Sicklaön	Slutfas	Bostäder, 227 lgh, verksamheter	Susanne Moberg	Några detaljer återstår
Båthall Neglinge 2:1 [9530]	Saltsjöbaden		Handel	David Arvidsson	Förgävesprojekt, ingår i programområde
Område D, Lövberga [9384]	Norra Boo	Slutfas	Villor, 35 fastigheter	Susanne Moberg	Kommunalt huvudmannskap
Område S, Blåmesvägen [9398]	Södra Boo	Slutfas	Villor, 44 fastigheter	Susanne Moberg	Kommunalt huvudmannskap
Stensö Udde [9620]	Älta	Slutfas	Villor, 7 fastigheter, 8 tillkommande	Susanne Skoglund	Kommunal huvudmannskap
Barnhemsvägen [9183]	Ö Sicklaön	Slutfas	Bostäder, 75 lgh	Fredrik Bengtsson	Ett mindre avtal återstår
Lillebo [9346]	Insjön	-	Bostäder, förnyelseområde	Hannah Linngård	Klar att avsluta
Marinstaden [9184]	V Sicklaön	-	Bostäder, 60 lgh	David Arvidsson	Slutfasen
Sofieberg [9208]	V Sicklaön, Finntorp	-	Verksamheter	Susanne Moberg	Debitering återstår
Porfyrvägen [9324]	Centrala Boo	-	Förnyelseomr, 135 lgh, markanvisning	Nabiha Shahzad	Klar att avsluta
Område X, Djurgårdsvägen [9312]	S Boo	-	Förnyelseomr., 40 fastigheter	Björn Habenicht	Klar att avsluta

Stensövägen, Älta [9621]	Älta	-	Bostäder, 190 lgh	Christer Hallberg	Klar att avsluta
Sicklaön 83:32, Uddvägen (Kinnarphuset) [9211]	V Sicklaön	-	Verksamheter	Björn Bandmann	Samordning med Uddvägens upprustning
Lilla Björknäs 2 [9390]	NV Boo	Vissa åtgärder återstår	Villor, 143 bef och 11 tillkommande	Nils-Olof Persson	Egen regijobb. Kan snart avslutas
Saltsjöbadens station och Restaurantholmen [9527]	Saltsjöbaden	Utbyggnad	Bostäder, 116 lgh	David Arvidsson	Slutfasen
Trafikplats Skrubba-Lindalen [9622]	Älta	Utbyggd	Trafikplats	David Arvidsson	Klar. Dagvattenfråga återstår
Kil 1:1, norr om Värmdövägen [9367]	Insjön	-	Bostäder, 14 lgh	Johan Berggren	Slutfasen
Fisksätra program [9538]	Fisksätra	Antaget	Infrastruktur, bostäder	Emma Färje Gustafsson	500-650 lgh
Svärdsö [9537]	Svärdsö	Antaget	Naturresevat	Lina Malm	Kan avslutas
Skola i S Boo (Johannes Petri skola) [9399]	SV Boo	-	Skola, gc-väg	Christina Gerremo	Kan avslutas
Projekt på väntelista, vilande					Prioritering
Värgårdssjön [9542]	Saltsjöbaden	-	Huvudmannaskap	-	4
Område A, Eols Udde [9423]	Norra Boo	-	Förnyelseområde, Villor	-	Enligt förenklade modellen. Avtal krävs

Dubbelspår Tattby	Saltsjöbaden	-	Infrastruktur	-	Del av renoveringen av Saltsjöbanan
Gröna dalen, Fisksätra [9543]	Fisksätra	-	Utredningsområde	-	
Norra Utskogsvägen	Skuru	-	Markanvisning bostäder	-	Kommunal mark
Duvnäs utskog, förrådet	Skuru	-	Markanvisning bostäder	-	Kommunal mark
Solbrinken - Grundet	Sö Boo	-	Förnyelseområde, villor	-	2, Kommunalt huvudmannaskap, start 2013
Ekallén- Mellanvägen och Moravägen- Tunvägen	Sö Boo	-	Förnyelseområde, villor	-	2, Kommunalt huvudmannaskap, start 2014
Blomstervägen/ Birkavägen [9210]	C Sicklaön	-	Bostäder	-	2
Finntorp allmänna anläggningar [9203]	V Sicklaön, Finntorp	-	Bostäder, verksamheter	-	2
Österleden Ringlederna [9130]	V Sicklaön	-	Infrastruktur	-	2, Inväntar Trafikverket och finansiering,
Erstavik 25:1 Ridskola	Erstavik	-	Ridskola	-	2
Studentbostäder Björknäs [9427]	Björknäs	-	Markanvisning, studentbostäder	-	2, Inväntar arbetsplan för Skurubron
Sickla ny förbindelse [9135]	V Sicklaön	-	Infrastruktur	-	1, Vilande

Henriksdalsberget, punkthus [9202]	V Sicklaön, Henriksdal	-	Bostäder	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal
Henriksdalsbacken [9206]	V Sicklaön, Henriksdal	-	Bostäder	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal
Gillevägen – Atlasvägen	SV Sicklaön, Sickla	-	Bostäder	-	1, Vilande
Henriksborg Sickalön 37:29	V Sicklaön, Henriksdal	-	Bostäder	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal
Sicklaön 276:1	SV Sicklaön, Sickla	-	Bostäder	-	1, Tillbyggnad, Onzo AB
Kummelberget Independent Studios	N Boo	-	Verksamheter	-	1, Vilande
Sicklaön 143:1 Ekudden	C Sicklaön, Ekudden	-	Bostäder	-	1, Flerbostadshus Vasakronan
Danviks Center [9197]	V Sicklaön, Henriksdal	-	Verksamheter	-	1, Vilande, inväntar program Henriksdal
Dp för Hasseludden 1:78 [9343]	N Boo	-	Verksamheter, bostäder	-	1
Liljekonvaljen IV [9330]	C Boo	-	Infrastruktur, bostäder	-	1, Upprustning av Prästkragens väg återstår
Baggensudden 2:1 o 2:9 Bryggör	Saltsjöbaden	-	Båtverksamhet	-	1
Sicklaön 238:1 Fasanvägen	Ektorp	-	Flerbostadshus	-	1

Erstavik 25:1 Båthall	Fisksätra	-	Båtverksamhet	-	1
Sicklaön 367:5 Jarlabergsvägen	Jarlaberg	-	Bostäder, handel	-	1, Vasaparken Fastighets AB
Sicklaön 172:1, Shurgard	C Sicklaön, Skvaltán	-	Verksamheter	-	Berg Arkitektkontor AB
Sicklaön 125:3, Furuvägen	Finntorp	-	Bostäder	-	1, Diligentia
Björknäs 1:52 m fl, Talluddsvägen	Björknäs	-	Bostäder	.	1, Diligentia
Sicklaön 362:2, Enspännarvägen	Nacka Strand	-	Bostäder	-	1, JM
Fisksätra entré [9553]	Fisksätra	-	Infrastruktur	-	Del av programområdet Fisksätra
Fidaplatån, Fisksätra [9552]	Fisksätra	.	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra
Västra Fiskarhöjden, Fisksätra [9548]	Fisksätra	-	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra
Saltsjöblick, Fisksätra [9547]	Fisksätra	-	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra
Södra centrum, Fisksätra [9546]	Fisksätra	-	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra
Gröna Dalen, Fisksätra [9543]	Fisksätra	-	Bostäder	-	Del av programområdet Fisksätra

Fredrik Jahns gränd [9198]	V Sicklaön, Finntorp	-	Bostäder	-	Vilande
Björknäs 3	Ö Boo	-	Villor	-	Under kraftledningen. Gatukostnader
Björknäs 1:1 och 1:277	Björknäs	-	Bostäder, verksamheter	-	Vilande
Eknäs 1:225, Trädgårdsvägen	Eknäs	-	Bostäder	-	Diligentia
Hasseludden 1:78, Norges hus	Kummelnäs	-	Verksamhet	-	
Björknäs 1:871, Kvarnvägen	Björknäs	-	Bostäder	-	
Sicklaön 46:33 Bullar- höjden (MSN 2013/9-214)	Skuru	-	Bostäder		
Sicklaön 151:1 Vikdalsv. Forumv. (MSN13/121-214)	C Sicklaön	-	Bostäder	-	Rodamco

Investeringsbeslut och -sammanställning tertial I år 2014 kommunen totalt

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att bevilja ökade investeringsmedel med 196,3 miljoner kronor enligt tabell 1 i stadsledningskontorets tjänsteskrivelse och notera investeringssammanställningen enligt tabell 2-3 i samma tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

Kommunens pågående investeringar för åren 2014-2017 omsluter 2,6 miljarder kronor där exploateringen ingår med 0,9 miljarder kronor. För år 2014 prognostiseras investeringarna uppgå till knappt 800 mnkr. Ackumulerat utfall per april månad uppgår till 100 mnkr.

Totalt föreslås beslut om nya tillkommande medel med 196,3 miljoner kronor. För nya projekt föreslår fastighetsområdet beslut om 157,8 mnkr fördelat på sex projekt där merparten avser förbättringar på skolans område. Tekniska nämnden föreslår beslut om 35,5 mnkr för nya projekt och ytterligare 3 miljoner kronor för ett tidigare beslutat projekt där investeringarna avser VA-verksamheten till stor del. Av de tillkommande medlen på 196,3 mnkr prognostiseras 109,5 mnkr att förbrukas 2014.

Tekniska nämnden återlämnar 9,5 mnkr för projekt som avslutas inom VA-verksamheten till en lägre kostnad än tidigare beräknats.

Tillkommande medel för kommunstyrelsen/ fastighetsområdet

Fastighetsområdet föreslår ökad investeringsram för sex nya investeringsprojekt med 157,8 mnkr.

1. Nytt fastighetssystem, 2 mnkr
2. Köks- och matsalsbyggnader för skolor och förskolor, 40 mnkr
3. Kundvalsanpassningar för skolor, 55 mnkr,
4. Energibesparande åtgärder under åren 2014-2017, 15 mnkr
5. Nacka stadshus parkeringsåtgärder, 1,8 mnkr
6. Förvärv av fastigheten Sicklaön 73:11, 44 mnkr

I. Nytt fastighetssystem "LandLord", 2 mnkr

Ett föråldrat fastighetssystem kombinerat med höga krav på lokalenheten ger upphov till att det är mycket angeläget att byta ut Nackas fastighetssystem. Lokalenhetens nuvarande fastighetssystem togs i bruk 1997. Fastighetssystemet bygger på en föråldrad teknik som är oacceptabelt långsam att jobba med, svår att navigera i och har ett flertal brister i sitt informationsunderlag. Bland annat saknar fastighetssystemet en välfungerande dokumenthantering, något som har skapat en spridning av digitala dokument och som försvårat arbetet med att följa upp verksamheten. Det saknas inbyggda funktioner för att hantera ritningar, vakanser och intäktsbortfall på ett bra sätt. Bristerna i fastighetssystemet skapar därför ett omfattande dubbelarbete då viktigt arbetsmaterial måste bearbetas utanför systemet innan det kan återföras. Sammantaget kan sägas att fastighetssystemets höga trösklar för användarna jobbar mot organisationens mål om att vara tillgänglig, transparent och lärande. Bristerna i förutsättningar för en god informationshantering skapar långa handläggningstider och försvårar kunskapsöverföringen mellan medarbetare.

Att byta fastighetssystem innebär en investering med 2 mnkr. Ett nytt fastighetssystem är prioriterat och bör genomföras under det kommande året för att svara upp mot de behov som finns och förväntas komma inom en överskådlig framtid. Ett nytt system innebär en kostnadsbesparing i form av färre arbetade timmar när dagens dubbelarbete elimineras.

Kapitaltjänstkostnaden uppgår till 430 tkr över en period på fem år, men uppskattningsvis tillkommer ingen ökning av kostnaden för systemdrift i jämförelse med dagens nivå. Ambitionen är att upphandlingen ska publiceras i juni och sträcker sig till augusti, med ytterligare en månad för utvärdering av inkomna anbud.

Alternativa lösningar/riskbedömning

Alternativet är att ligga kvar i ett förlegat system med förlorad kvalitet och effektivitet som följd. Risker förknippat med det nuvarande fastighetssystemet är att leverantören av det har utvecklat en ny produkt vilket kan innebära att uppdateringar som säkerställer kompatibilitet med annan mjukvara får lägre prioritet.

Risker förknippat med allt detta är att leverantören av det nuvarande fastighetssystemet har utvecklat en ny produkt vilket kan innebära att uppdateringar som säkerställer kompatibilitet med annan mjukvara får lägre prioritet.

2. Köks- och matsalsombyggnader för skolor och förskolor, 40 mnkr

Investeringen avser att tillgodose behovet av köks- och matsalsombyggnader för skolor och förskolor som beställs av den kommunala produktionen Valfärd skola. Nya investeringar enligt förslaget är önskvärda då det avsevärt kan korta processen för investeringsbeslut och igångsättning.

Kapitaltjänstkostnaden uppgår till ca 4,6 miljoner kronor över en period om 20 år. Ambitionen är att ansvariga enheter utför projekten under år 2014-2015.

Alternativa lösningar/riskbedömning

Ett alternativ är att inte söka de medlen nu och istället vänta tills nästa beslutstillfälle, T2. Risken finns att inte ha tillgängliga medel för åtgärder som behövs för att uppfylla kraven på kapacitet och arbetsmiljö och i sämsta fall att skolkök kan tvingas hållas stängda längre än nödvändigt i samband med ombyggnationer eller ett mer akut behov.

3. Kundvalsanpassningar för skolor, 55 mnkr

Kort framförhållning från berörda verksamheterna gör att projektet blir mycket angeläget. Investeringen avser ha en beredskap för åtgärder som syftar till att öka kapaciteten som beställs av Valfärd skola. Nya investeringar enligt förslaget är önskvärda då det avsevärt kan korta processen för investeringsbeslut och igångsättning. Projekten ska prioriteras inom den närmaste tiden eftersom flertal nya elever kommer att söka sig till skolor i höst 2014 vilket leder till ett stort behov av nya skolplatser. Investeringarna uppgår till 55 mnkr.

Kapitaltjänstkostnaden uppgår till ca 2,7 miljoner kronor över en period om 20 år.

Ambitionen är att ansvariga enheter utför de projekten under år 2014-2015

Alternativa lösningar/riskbedömning för köks- och matsalsombyggnader för skolor och förskolor samt kundvalsanpassningar för skolor

Ett alternativ är att inte söka de medlen nu och istället vänta tills nästa beslutstillfälle, T2. Risken finns att inte ha tillgängliga medel för åtgärder som behövs för att uppfylla kraven för frivalet, samt otillräcklig kapacitet. En konsekvens om projektet inte kan genomföras är att antagna elever till Björknäs och Ektorps skolor sannolikt inte kan beredas plats under året, att förstudier av ökad kapacitet inte kan drivas vidare mot genomförande och att en utredning som ökar kunskapen om möjlig total kapacitet i befintliga skolor inte kan genomföras.

4. Energibesparande åtgärder 2014-2017, 15 mnkr

Lokalenheten föreslår att mediakostnaderna vid årsskiftet 2014/2015 istället läggs på respektive hyresgäst, som då också får en bättre möjlighet och därmed incitament att direkt kunna påverka sin egen mediaförbrukning. Med *media* i detta avseende avses vatten, el, kyla, värme och ventilation. Den grundläggande avsikten med denna åtgärd är att förbättra möjligheterna att uppnå energimålen för år 2020 och 2050. Projektet anses därför vara mycket angeläget. Installationen av driftövervaknings- och driftoptimeringssystem i de berörda förvaltningsobjekten beräknas ske under åren 2014-2017 och investeringen uppskattas till totalt 15 miljoner kronor. Nya huvudprojekt enligt förslaget är önskvärdt då det avsevärt kan korta processen för investeringsbeslut och igångsättning.

De energibesparande åtgärderna som detta innebär ger rent generellt stora effekter på respektive objekts hyresnivå och innebär bättre inomhusklimat. Dessutom reduceras underhållskostnader och felanmälningar. På sikt förbättras också möjligheterna för kommunen att uppnå energimålen för år 2020 och 2050.

Den föreslagna investeringen bedöms innebära en teoretisk besparing om ca 7,2 miljoner kronor per år, det vill säga totalt ca 72 miljoner kronor över en tioårsperiod räknat utifrån att åtgärderna är utförda senast år 2017. Investeringarna beräknas ha en avskrivningstid på 10 år. För det fall kommunfullmäktige beslutar om investering enligt förslaget kommer utfallet av de åtgärder som genomförts och vilka tendenser de visar på att kunna redovisas redan år 2015.

Alternativa lösningar/riskbedömning

Kommunen kommer att fortsätta bära höga kostnader p.g.a. dålig kontroll över mediaförbrukningen. Det innebär att kostnader kan variera på ett ofördelaktigt sätt och dessutom medföra att verksamheternas ekonomi påverkas samt en dålig miljömässig effekt.

5. Nacka stadshus parkeringsåtgärder, 1,8 mnkr

Investering om 1,8 miljoner kronor som avser ny parkering vid bollplanen, åtgärder av äldre parkeringsplatser, nya cykelställ, parkeringsautomat samt trädgårdsarbeten vid Nacka stadshus parkering. Det är angeläget att genomföra åtgärder vid Nacka stadshus parkering så att fordon inte skadas och att förare vet var man får parkera sin bil och var man kan ställa sin cykel. Bättre cykelparkering förenklar för och uppmuntrar också personal och besökare att cykla till stadshuset. Åtgärderna ska genomföras under 2014 och ambitionen är att färdigställa under perioden juli-september.

Kapitaltjänstkostnaden uppgår till 101 tkr över en period på 25 år, men uppskattningsvis tillkommer ingen ökning av driftskostnaden

Alternativa lösningar/riskbedömning

Konsekvenser av att inte genomföra åtgärderna är minskad trevnad och en mindre inbjudande utemiljö kring Nacka stadshus, risk för skador på fordon finns även med potthålen som frekvent återkommer på grusparkeringen.

Tillkommande medel för tekniska nämnden

Tekniska nämnden begär ökad investeringsram med totalt 38,5 mnkr. Dessa avser:

1. Renovering av VA-ledningar på Evalundsvägen i Älta, 10,5 mnkr,
2. Utbyggnad av vattenledningar samt ombyggnad av pumpstation vid Uddvägen, 25 mnkr.
3. Utökad ram och omfördelning mellan investeringsprojekt för ökad kapacitet för återvinning av avfall, 3 mnkr.

Tekniska nämnden återlämnar totalt 9,504 mnkr för projekt som avslutas inom VA-verksamheten till en lägre kostnad.

I. Renovering VA-ledningar i Älta/Evalundsvägen, 10,5 mnkr.

Huvudledningar för vatten och spillvatten belägna vid Storkällans väg, bakom Evalundsvägen och fram till Ältavägen är i behov av renovering. Ledningssträckan går

genom parkmark bakom Evalundsvägen och längs en våtmark fram till Ältavägen. Ledningarna som är i akut behov av renovering har längder 918 m för vatten och 1395 m för spillvatten. Ledningarna anlades under mitten av 1960-talet. Spillvattenledningen avleder även avloppsvatten från Bollmora i Tyresö. År 2011 inträffade ras i spillvattenledningen närmast Storkällans väg. Anledningen till raset är med största sannolikhet att betongledningen korroderat invändigt pga. svavelvätebildning i ledningssystemet uppströms. I och med raset renoverades ca 580 m av spillvattenledningen. Kostnaden för renoveringen, 1,6 mnkr, togs nästan uteslutande av Tyresö kommun enligt det avtal som reglerar transiteringen genom Nackas ledningar i Älta. År 2013 rasade en bit av spillvattenledningen längs Evalundsvägen. Denna gång renoverades ledningen tillfälligt.

Med tanke på spillvattenledningens kondition finns risk för en ny kollaps längs sträckan. VA- och avfallsenheten har därför för avsikt att renovera vatten- och spillvattenledningen. För att minimera schaktarbeten samt undvika kostsamma spontningsåtgärder längs våtmarken planeras renoveringen att genomföras med hjälp av schaktfria metoder.

Alternativa lösningar/riskbedömning

Den vattenledning som behöver renoveras är en huvudvattenledning som går till vattenreservoaren i Älta. En större vattenläcka kan innebära att större delen av Älta blir utan vatten. Eftersom vatten- och spillvattenledningen går i samma ledningsstråk är det rationellt och kostnadseffektivt att bägge ledningarna åtgärdas samtidigt.

2. Utbyggnad av vattenledningar samt ombyggnad av pumpstation vid Uddvägen, 25 mnkr

Utbyggnaden av tvärbanan, en rad exploateringar inom området Sicklavägen/Uddvägen samt kommande stadsutveckling på Sicklaön medför behov av omfattande åtgärder på VA-infrastrukturen i området. Utmaningarna är bl. a att i denna komplexa situation skapa en ökad redundans i dricksvattenförsörjningen till hela Nacka och då särskilt för att säkra framtida kapacitet och leveranssäkerhet på västra Sicklaön. De tidplaner som gäller för närliggande projekt, och då speciellt tvärbanan, innebär att nya huvudvattenledningar och ombyggnad av tryckstegringsstationen vid Uddvägen behöver vara klara senast inom 1 år. Projekteringen har just påbörjats och det är därför omöjligt att idag ge en exakt uppgift på totalkostnaden men en mycket grov uppskattning pekar på en slutkostnad i storleksordningen 15 – 25 mnkr.

Sammantaget kan man konstatera att det, inom det geografiskt ytterst begränsade område som Sicklavägen/Uddvägen utgör, råder en mycket komplex situation med många aktörer med olika intressen och där flera tunga infrastrukturprojekt ska genomföras i stort sett samtidigt med följden att riskanalyser blir ytterst komplicerade.

Alternativa lösningar/riskbedömning

In till tryckstegringsstationen vid Uddvägen går idag en enkelmatad huvudvattenledning från Stockholmssidan. Vid ett haveri på den ledningen eller driftavbrott i stationen kommer stora delar av Nackas vattenförsörjning att drabbas allvarligt. Vid en nyligen genomförd

reparation på den utgående ledningen stängdes stationen ner och det visade sig då att man klarar ett driftavbrott maximalt 10 timmar innan allvarliga störningar i distributionen inträffar. Den nu föreslagna åtgärden syftar till att dubblera funktionen. Därigenom minskas sårbarheten för framtida driftstörningar högst avsevärt.

Konsekvensen av att inte genomföra detta projekt är redan i dagsläget att vi får leva med en påtaglig risk att inte kunna upprätthålla dricksvattenförsörjningen med en normal uthållighet. Med planerna på den kommande stadsutvecklingen på västra Sicklaön framstår det som än mer angeläget att säkra tillförseln av dricksvatten i tillräcklig mängd. Det finns betryggande marginaler i Stockholms leveransmöjligheter fram till Nackas kommungräns och leveransen sker i två separata ledningssystem. Vi kan med befintligt ledningsnät på Nackasidan inte garantera samma mått av leveranssäkerhet vidare ut i kommunen.

3. Omfördelning och utökning av investering för ökad kapacitet för återvinning av avfall, 3 mnkr

Projektet ”Expansion Östervik återvinningscentral” har blivit försenat och fördyrat på grund av markförhållandena på platsen. Samtidigt ser projektet Boo ÅVC (tillfällig ÅVC) ut att bli billigare än kalkylerat. Älta ÅVC (mini-ÅVC) bedöms hamna på den beslutade investeringsnivån. För att projekten ska kunna genomföras enligt den beslutade avfallsplanen behövs en omfördelning samt tilläggsinvestering om totalt 3 mnkr eller motsvarande 6 % för de tre projekten.

Östervik

Projektet ”Expansion Östervik återvinningscentral” (TN 2013/163-044) har blivit försenat och fördyrat på grund av markförhållandena på platsen. Markförhållandena omnämns i den riskanalys (TN H9353.2013) som gjordes i samband med investeringsbeslutet för nämnda ärende. Dock var markförhållandena mer fördyrande än vad riskanalysen visade. Exempelvis har svårigheter med att hitta dokumentation lett till oväntade osäkerheter gällande konstruktionen av vägbanken för den intilliggande Saltsjöbadsleden. Dessa osäkerheter har fordrat förändringar som fördyrat både projektering och byggentreprenaden. Dessutom visade det sig att en bäck i området behövde ledas om, vilket även det har fördröjt och fördyrat projektet. Totalt har projektering och markarbeten fördyrats med 2 mnkr på grund av svårare markförhållanden i kombination med konstruktionen av vägbanken för Saltsjöbadsleden.

Alternativa lösningar/riskbedömning

Det är en risk att kostnaden för ny upphandling av byggentreprenad, som kan komma att behöva göras om inte omfördelningen och utökningen av investeringen beviljas, blir högre än det nu inkomna anbudet. Risken bedöms dock inte som hög. En viss osäkerhet finns även för eventuellt tillkommande kostnader för ändrings- och tilläggsarbeten som kan tillkomma under entreprenaden. Utöver den ytterligare förseningen av projektet som behovet av ett nytt investeringsbeslut medför så finns en risk att byggentreprenaden blir försenad.

Boo ÅVC och Älta ÅVC

För Boo ÅVC (tidigare benämnd ”Tillfällig ÅVC” med projektnummer 981000052) samt Älta ÅVC (tidigare benämnd ”mini-ÅVC” med projektnummer 981000053) finns gemensamt investeringsbeslut om 3 mnkr för förstudier.

Det finns ett separat investeringsbeslut för färdigställande av Boo ÅVC om 14 mnkr. Totalt investeringsbeslut inklusive förstudie är 15,5 mnkr. Bedömd totalkostnad inklusive förstudie är idag 9-10 mnkr. Den bedömda lägre kostnaden beror på enklare markförhållanden vid den plats som nu planeras än för den tidigare angivna på den gamla Boo-tippen. Dessutom har en något mindre yta valts med enklare utformning och det planeras för inköp av begagnade rullkomprimatorer istället för nya.

En bedömning med högre säkerhet av totalkostnaden kommer att kunna göras efter utförd upphandling som väntas vara klar innan sommaren.

Kommunstyrelsens arbetsutskott återremitterade 2014-05-20 den del av ärendet som rör återvinningscentral (ÅVC) i Boo, till tekniska nämnden för att pröva möjligheterna att i stället för den tillfälliga ÅVC:n i Boo/Dalkarlsängen få till stånd en permanent större ÅVC i Kil tillsammans med Värmdö kommun. Tekniska nämnden har den 2014-05-20 beslutat delegera till ordföranden att fatta beslut i ärendet.

För Älta ÅVC finns separat investeringsbeslut för färdigställande om 5 mnkr. Totalt investeringsbeslut inklusive förstudie är 6,5 mnkr. Bedömd totalkostnad inklusive förstudie förväntas idag följa investeringsbeslutet. Bygglovsansökan lämnas in under april och upphandlingen påbörjas parallellt. En bedömning av totalkostnaden kommer att kunna göras med högre säkerhet efter utförd upphandling, som bedöms vara klar under maj.

Alternativa lösningar/riskbedömning

Boo ÅVC: Den bedömning som är gjord gällande kostnaden är att projektet kommer att kosta ca 9-10 mnkr istället för kalkylerade 15,5 mnkr. Detta till stor del på grund av enklare markförhållanden. Risken för försenat färdigställande är dock hög då projekteringen försenats något. Det finns ytterligare en risk för förseningar i det fall bygglovets överklagas.

Älta ÅVC: Den tidigare bedömda risken för budgetöverskridande och försenat färdigställande är fortsatt låg beträffande upphandling av byggentreprenör och utförande av byggnationen. Tillkommer bedömning att det finns en viss risk att projektet försenas på grund av överklaganden av bygglov.

Tabell I. Ny investeringsram inklusive driftkostnader (tkr)

Kommunstyrelsen/fastighetsområdet

Priori- tering	Typ av invest- ering	Projekt	Tidigare beslutad projek- tram	Förslag			Tillkom- mande kapital- tjänst- kostnad	Total prognos			År/ mån när investe- ringen planeras tas i bruk	
				nytt beslut projek- tram netto	Ny projek- tram	Helårs- prognos 2014		Progno- s 2015- 2017	Tillkom- mande kapital- tjänst- kostnad	årlig drift- kostnad		Total prognos årlig drift- kostnad
Mycket angeläget	Ny	1)Nytt fastighetssystem "LandLord"	0	-2 000	-2 000	-2 000	0	-430	-430	-10	-10	dec-14
Mycket angeläget	Re	2)Ombyggn av kök och matsal skolor o förskolor	0	-40 000	-40 000	-15 000	-25 000	-4 600	-4 600	0	-800	sep-15
Mycket angeläget	Ny	3)Kundvalsanpassning	0	-55 000	-55 000	-20 000	-35 000	-2 690	-2 690	-800	0	sep-15
Mycket angeläget	Ny	4)Energibesparande åtgärder 2014-2017	0	-15 000	-15 000	-5 000	-10 000	-1 758	-1 758	0	-50	dec-17
Angeläget Mycket angeläget	Ny	5)Nacka stadshus parkeringsåtgärd och utemiljö	0	-1 760	-1 760	-1 500	-260	-101	-101	-50	0	sep-14
Mycket angeläget	Ny	6)Förvärv Sicklaön 73:119	0	-44 000	-44 000	-42 500	-1 500	-2 607	-2 607	0	0	jul-14
Totalt tillkommande investeringsmedel fastighetsområdet			0	-157 760		-86 000	-71 760	-12 186		-860		

Tekniska nämnden

Mycket angeläget	Ny	Renovering VA-ledningar i Älta/Evalundsvägen	0	-10 500	-10 500	-10 500	0	-630	-630	0	0	nov-14
Mycket angeläget	Ny	Utbyggnad av vattenledningar samt ombyggnad av pumpstation vid Uddvägen	0	-25 000	-25 000	-10 000	-15 000	-1 500	-1 500	0	0	jun-15
Mycket angeläget	Re	7)Omfördelning och utökning av investering för ökad kapacitet för återvinning av avfall	-47 900	-3 000	-50 900	** -37464	-9 400	-45	-6 135	0	0	jun-15
Totalt tillkommande investeringsram tekniska nämnden			0	-38 500		-23 500	-15 000	-2 175		0		

Totalt tillkommande investeringsmedel kommunen totalt			0	-196 260		-109 500	-86 760	-14 361		-860		
--	--	--	----------	-----------------	--	-----------------	----------------	----------------	--	-------------	--	--

1)Nytt fastighetssystem "LandLord" prognos 2mnr ligger på fel år i investeringssammanställningen för fastighetsområdet

2)Ombyggn av kök och matsal skolor o förskolor, 40 mnr redovisas med fel belopp (55 mnr) i investeringssammanställningen för fastighetsområdet

3)Kundvalsanpassning, 55 mnr redovisas med fel belopp (40 mnr) i investeringssammanställningen för fastighetsområdet

4)Energibesparande åtgärder 2014-2017, 15 mnr redovisas rmed fel prognoser i investeringssammanställningen för fastighetsområdet

5)Nacka stadshus parkeringsåtgärd och utemiljö, 1,76 mnr redovisas med fel prognoser i investeringssammanställningen för fastighetsområdet

6) Förvärv sicklaön 73:119 går direkt KS, ärendet har inte tidigare behandlats i KSSU och

Kapitaltjänstkostnaden på 2 607tkr fördelar sig med 833 tkr byggenhet och med 1774 tkr på mark- och exploateringsenheten- mark

7) I Tekniska nämndens investeringssammanställning redovisas prognos 2014 med 34,4 mnr

och pognosen i den här tabellen är 37,464 vilket beror på att även utfallet år 2014 är medräknad i årsprognosen, därutöver har det tidigare år förbrukats 4 mnr ur ramen

Tabell 2. Investeringsammansättning – ny total prognos 2014-2017 – mnkr

Ny total prognos nettoinvesteringar 2014-2017

	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	Totalt 2014-2017
Summa nettoinvesteringar nämnder och verksamheter	-593	-531	-402	-154	-1 680
Mark- exploateringsenheten	-200	-200	-250	-250	-900
Totalt nettoinvesteringar	-793	-731	-652	-404	-2 580
Förändring T2 2013 -T1 2014	7	-79	-207	-404	-681

Totalprognosen för år 2014 ligger på samma nivå som beslutades i november i tertiäl 2 2013 trots föreslagna nya medel, vilket förklaras av att exploateringsverksamheten har dragit ned sin årsprognos sen i höstas och inom några verksamheter har årets prognos reviderats och förskjutits till kommande år p.g.a. senare genomförande av vissa projekt.

Tabell 3. Utfall T1 2014 och prognos nettoinvesteringar 2014-2017 – mnkr

Nettoinvesteringar per nämnd och verksamhet	Utfall T1 2014	Återstående prognos 2014	Helårs- prognos 2014	Helårs- prognos 2015	Helårs- prognos 2016	Helårs- prognos 2017
Summa kommunstyrelsen	-77,4	-457,1	-534,5	-529,8	-503,3	-383,3
Stödenheter	-1,1	-11,7	-12,8	-10,0	-10,0	0,0
Bygg- och lokalenheten	-15,4	-223,9	-239,3	-291,8	-216,8	-118,7
Mark- och exploateringsenheten-mark	-3,6	-55,8	-59,4	-1,5	0,0	-14,6
Mark- och exploateringsenheten	-56,5	-143,5	-200,0	-200,0	-250,0	-250,0
Myndighets- och huvudmannanenheter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Produktionsverksamheter	-0,8	-22,2	-23,0	-26,5	-26,5	0,0
Välfärd skola	-0,8	-19,2	-20,0	-25,0	-25,0	0,0
Välfärd samhällsservice	0,0	-3,0	-3,0	-1,5	-1,5	0,0
Fritidsnämnden	-4,9	-37,7	-42,6	-37,2	-46,0	-20,0
Kulturnämnden	0,0	0,0	0,0	-0,6	0,0	0,0
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Naturreservatsnämnden	-0,3	-5,2	-5,5	-5,6	-0,9	0,0
Social- och äldrenämnden	-2,7	-3,5	-6,2	0,0	0,0	0,0
Tekniska nämnden	-15,5	-188,8	-204,3	-158,0	-101,5	-0,3
Avfallsverket	-3,0	-34,4	-37,4	-9,4	0,0	0,0
Gata väg park	-10,9	-109,7	-120,6	-93,6	-64,6	0,0
VA-verket	-1,6	-44,8	-46,4	-55,0	-36,9	-0,3
Summa	-100,8	-692,3	-793,1	-731,3	-651,8	-403,6

För åren 2014-2017 förväntas investeringarna uppgå till 2 580 mnkr enligt lagda prognoser. År 2014 är prognosen 793 mnkr enligt nämndernas egna prognoser där några av de största

investeringarna avser skolområdet med utbyggnad av förskolor t.ex. i Björknäs och i Galärvägen. Investering för matsals- och köksombyggnader samt kundvalsanpassning avser att ha en beredskap för åtgärder som syftar till att öka kapaciteten som beställs av Valfärd skola.

Inom tekniska nämnden pågår ombyggnad av Kvarnholmsvägen och ombyggnad av olika återvinningscentraler har startats i både i Östervik, Boo och Älta. Utbyggnaden av tvärbanan, en rad exploateringar inom området Sicklavägen/Uddvägen samt kommande stadsutveckling på Sicklaön medför behov av omfattande åtgärder på VA- infrastrukturen i området. Utmaningarna är bl. a att i denna komplexa situation skapa en ökad redundans i dricksvattenförsörjningen till hela Nacka och då särskilt för att säkra framtida kapacitet och leveranssäkerhet på västra Sicklaön, där en ny pumpstation nu ska byggas. Ytterligare investering avser renovering för huvudledningar för vatten och spillvatten belägna vid Storkällans väg, bakom Evalundsvägen och fram till Ältavägen .

Inom exploateringsverksamheten finns Älgö, Kvarnholmsförbindelsen och områden i Kummelnäs som de största investeringarna som påverkar årets prognos.

Bedömning av årsprognos för 2014

Ekonomienhetens bedömning är att nivån på investeringarna 2014 kommer ligga ca 100 mnkr lägre än nämndernas och verksamheternas samlade prognoser, mot bakgrund av tidigare års erfarenheter och det låga utfallet under tertial 1 2014. Avstämning har gjorts efter lämnad prognos med nämnderna med störst investeringar. Tekniska nämnden tror att deras samlade investeringar för år 2014 kan komma att hamna runt 20 procent lägre än lagd prognos. Fastighetsområdet vidhåller lagd prognos då detaljerad avstämning gjorts med berörda projektledare.

Ekonomiska konsekvenser

Ovanstående förslag om beslut med ökade investeringsmedel medför ökad investeringsram med 196,23 mnkr varav 110 mnkr kommer att investeras 2014. Den ökade investeringsramen medför även årligt ökade kapitaltjänstkostnader (internränta och avskrivning) med 14,4 mnkr och cirka 1,0 mnkr som ökad övrig drift.

Bilaga 1 Investeringssammanställning KS/ fastighetsområdet med tillhörande bilagor

Bilaga 2 Investeringssammanställning tekniska nämnden med tillhörande bilagor

Bilaga 3 Fastighetsförvärv Sicklaön 73:119 (direkt till KS 2 juni utan att varit i KSSU)

Ekonomidirektör

Controller

Kompletterande underlag till investeringsbeslut rörande tillfällig ÅVC i Boo

Beslut

Tekniska nämnden kompletterar investeringssammanställning daterad 2014-05-08 enligt redogörelse i va- och avfallsenhetens tjänsteskrivelse den 26 maj 2014.

Detta beslut fattas av tekniska nämndens ordförande med stöd av delegationsbeslut fattat av tekniska nämnden vid sammanträde 2014-05-20 § 100.

Skäl för beslutet

Vid behandling av tekniska nämndens förslag att omfördela och utöka ramar för projekt som omfattas av tidigare fattade investeringsbeslut, har kommunstyrelsens arbetsutskott beslutat återremittera ärendet i den del det avser tillfällig återvinningscentral i Boo. Förtydligande behövs avseende inverkan av påbörjade diskussioner om samverkan med Värmdö kommun om en större gemensam anläggning i Kil. Samtidigt belyses i kompletteringen eventuell inverkan av ny lagstiftning vad gäller tillfälliga bygglov samt resonemang om risker mm i projekt som syftar till att uppfylla ambitionen i kommunens avfallsplan.

Ärendet har presenterats på tekniska nämndens senaste sammanträde som övrig fråga varvid nämnden uppdrog åt ordförande att fatta beslut om att utreda enligt arbetsutskottets återremiss.

Bilaga

Tjänsteskrivelse



Gunilla Grudevall-Steen
Ordförande tekniska nämnden

Tekniska nämnden

Kompletterande underlag till investeringsbeslut rörande tillfällig ÅVC i Boo.

Förslag till beslut

Tekniska nämnden kompletterar investeringssammanställning daterad 2014-05-08 enligt redogörelse i va- och avfallsenhetens tjänsteskrivelse den 26 maj 2014.

Sammanfattning

Under genomförandet av beslutade investeringar för återvinning i Nacka kommun har behov uppstått att omfördela och totalt sett utöka investeringsbeloppet med 3 mnkr eller ca 6 %. Vid beredning till kommunstyrelsen har arbetsutskottet återremitterat ärendet i den del som rör återvinningscentral (ÅVC) i Boo, för att pröva möjligheterna att i stället för den tillfälliga ÅVC:n i Boo/Dalkarlsängen få till stånd en permanent större ÅVC i Kil tillsammans med Värmdö kommun.

Vid genomgång av underlaget konstateras att tidplanen för en återvinningsanläggning i Kil är optimistisk även utan överklaganden. I dagsläget finns heller inget avtal mellan Nacka och Värmdö kommuner eller med markägaren. Utan en tillfällig ÅVC i Boo har Nacka kommun inget alternativt sätt att tillgodose sitt behov vid en eventuell försening gentemot tidplanen för Kil och det försämrar läget i en kommande förhandling om villkoren för en långsiktig lösning i Kil. Samtidigt konstateras att en tillfällig anläggning i Boo inte minskar angelägenheten att samarbeta för en gemensam anläggning i Kil.

Ärendet

Bakgrund

Arbete pågår för att genomföra beslutade investeringar i utökad återvinningskapacitet. Efter genomförd anbudsförfrågan för Österviks utbyggnad och vidarebearbetning av tillfällig anläggning vid Boo finns behov av nytt beslut med omfördelning mellan investeringsprojekten och en utökning med 3 mnkr eller ca 6 % av det totala investeringsbeloppet för



kapacitetsökningen. Under behandlingen av det ärendet har frågor uppstått om effekter av påbörjade diskussioner med Värmdö kommun om en framtida gemensam större anläggning i Kil för återbruk och återvinning och ny lagstiftning om tillfälliga bygglov.

Vid beredning till kommunstyrelsen har arbetsutskottet återremitterat ärendet i den del som rör återvinningscentral i Boo, för att pröva möjligheterna att i stället för den tillfälliga ÅVC:n i Boo/Dalkarlsängen få till stånd en permanent större ÅVC i Kil tillsammans med Värmdö kommun. Ärendet kompletteras därför här med bedömning av möjliga effekter av diskussionerna med Värmdö kommun och även bedömning av ny lagstiftning för tillfälliga bygglov.

Återvinningsanläggning i samarbete med Värmdö kommun.

Värmdö kommun står inför samma problematik som Nacka beträffande krav att stänga/flytta en befintlig ÅVC, men först under 2015. De har föreslagit att utan föregående detaljplaneläggning söka bygglov för en större återvinningsanläggning på en fastighet som ägs av JM AB och som ligger inom planerade Kils verksamhetsområde i Värmdö kommun. Målsättningen är att ha ett underlag för bygglovsansökan klar i juni -14 för en återvinningsanläggning på ca 30 000 m². Arbetena skulle då kunna starta under 2015 och en anläggning stå klar vid årsskiftet 2016/2017.

Tidplanen är optimistisk och förutsätter i princip att inga överklaganden eller ifrågasättanden av anläggningen uppstår från allmänhet eller berörda myndigheter och huvudmän. Även utan överklaganden bedöms tidplanen som optimistisk på grund av ledtider för både myndighetsprövning och framtagande av underlag för att bygga och driva anläggningen. I dagsläget finns inget avtal mellan Nacka och Värmdö kommuner eller med markägaren.

Utan en tillfällig ÅVC i Boo har Nacka kommun inget alternativt sätt att tillgodose sitt behov vid en eventuell försening gentemot planen och det försämrar läget i en kommande förhandling om villkoren för en långsiktig lösning i Kil. En tillfällig anläggning i Boo minskar inte angelägenheten av att samarbeta för en gemensam anläggning i Kil. Däremot kan investeringen i Boo betraktas som en försäkring för att dels kunna uppnå målen i antagen avfallsplan och dels ha viss handlingsfrihet i kommande förhandlingar om villkor för anläggningen i Kil.

Skuru ÅVC

Bygglov för Skuru återvinningscentral går ut 2014-06-30. Genom ändrad lagstiftning är det möjligt att söka förlängning med ytterligare 5 år. Lagtexten gör ingen skillnad på vilken användning som avses men motiven till lagändringen bygger på att förenkla byggandet av bostäder för studenter och unga. Prövning av förlängning för en återvinningscentral bedöms som osäker och även om bygglov beviljas är det troligt att begränsningar av öppettider mm kvarstår eller skärps vilket gör att kapacitetsbristen vad gäller återvinning



kvarstår eller ökar. Frågan om möjlig förlängning av tillfälligt bygglov för Skuru bedöms inte vara avgörande för beslutet om Boo ÅVC.

Övergripande frågor

Planeringen i liggande förslag från tekniska nämnden utgår från att ny anläggning i Kil finns på plats från årsskiftet 2018/2019, vilket ligger i linje med gällande avfallsplan. Om behovet av den tillfälliga anläggningen i Boo faller redan vid årsskiftet 2016/17 eller efter ca halva tänkta avskrivningstiden uppstår ett nedskrivningsbehov av återstående bokförda värde, ca 5 mnkr. Detta kan då ställas mot möjligheten till lägre totalkostnad för anläggningen i Kil då man har längre tid för förberedande arbetena och möjlighet till etappvis utbyggnad där Värmdös behov kan prioriteras.

Det bör noteras att en etablering av en större återvinningsanläggning på aktuell fastighet innebär att just den marken inte kommer att vara tillgänglig för en framtida bussdepå. Möjlighet till annan lokalisering inom programområdet undersöks istället.

När Älta mini-ÅVC tas i drift behövs en plats att omlasta avfallet i kärnen som kommer därifrån. En sådan plats är inplanerad vid en tillfällig anläggning i Boo då det inte finns plats vid befintliga återvinningscentraler. Utan anläggningen i Boo behöver den hanteringen lösas externt vilket bedöms bli dyrare och öka de totala transporterna.

Mikael Andersson
Handläggare
VA- och avfallsenheten

Henrik Alsén
Gruppchef Avfall
VA- och avfallsenheten

§ 72

KFKS 2014/351-011

Förslag till lokala miljömål för Nacka

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott överlämnar förslagen till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.

Ärende

Utifrån riksdagens beslut om svenska miljömål har ett förslag till lokala miljömål tagits fram. Strukturen omfattar strategiska mål som enligt Nacka kommuns målstyrningsmodell antas av kommunfullmäktige, med nyckeltal som antas av respektive nämnd. Finansiering av åtgärder för att uppnå målen hanteras därmed i den ordinarie budgetprocessen och måluppfyllelse följs upp i årsbokslut. Arbetsutskottet tar inte ställning till förslaget.

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 16 maj 2014

Förslag till lokala miljömål för Nacka

Sammanställning remissvar

Inkomna yttranden

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Khashayar Farmanbar (S) att arbetsutskottet överlämnar förslagen till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande.




Beslutsgång

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

Protokollsanteckningar




Khashayar Farmanbar (S) lät för Socialdemokraternas arbetsutskottsgrupp anteckna följande.

”Vi socialdemokrater anser att förslaget till lokala miljömål är för svävande och okonkret. Vi önskar högre konkretionsnivå. Hela hanteringen av ärendet med förskjutna datum vittnar om en process som kommit igång alldeles försent och nu stressas fram i slutet av mandatperioden.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Bra att kommunen planerar att ha lokala miljömål. För att dessa ska få ett riktigt innehåll behöver de ha ett tyngre värde än de har idag i praktiken. Det är alltid miljöhänsynen som får stryka på foten i kollision mellan expansionsplaner och miljöhänsyn. Förhoppningsvis kommer lokala miljömål att ändra på detta och få den status i kommunen som de förtjänar.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Lokala miljömål för Nacka

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige antar föreslagna lokala miljömål för Nacka. Måluppfyllelsen ska rapporteras i årsbokslut. Finansiering av de åtgärder nämnderna identifierar för måluppfyllelse hanteras i den ordinarie budgetprocessen. Nämnderna ska löpande redovisa sina nyckeltal för de strategiska målen i ärendet om mål och budget.

Sammanfattning

Utifrån riksdagens beslut om svenska miljömål har ett förslag till lokala miljömål tagits fram. Strukturen omfattar strategiska mål som enligt Nacka kommuns målstyrningsmodell antas av kommunfullmäktige, med nyckeltal som antas av respektive nämnd. Finansiering av åtgärder för att uppnå målen hanteras därmed i den ordinarie budgetprocessen och måluppfyllelse följs upp i årsbokslut.

Ärendet

Riksdagen har tagit beslut om svenska miljömål med inriktningen att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de flesta av de stora miljöproblemen är lösta. Förväntningarna på kommunernas deltagande i arbetet är stora, målen är därför både en utmaning och inbjudan ifrån nationell nivå.

Kommunerna är mycket viktiga i arbetet för att nå miljömålen. Genom att översätta nationella och regionala miljömål till lokala mål och åtgärder blir miljömålen verksamma redskap i den lokala politiken. Lokala miljömål omfattar inte enbart kommunen *som organisation* utan även kommunen *som geografiskt område* (och som då angår fler samhällsaktörer).

I majoritetsprogrammet för 2011-2014 står följande: "Lokala miljömål, kopplade till dels de 16 nationella miljömålen, dels de kommande regionala miljömålen, ska tas fram i samarbete med övriga kommuner i regionen samt Länsstyrelsen."

Genom att ta fram egna lokala, åtgärdskopplade miljömål kommer Nacka kommun att ansluta sig till dessa tankegångar – och ge sitt bidrag till att försöka lösa vårt samhälles stora miljöproblem.

Beredningen av förslagen till miljömål

Med utgångspunkt från projektplanen har arbetet fortskridit att ta fram lokala miljömål för Nacka med Magnus Rothman som projektledare och utredare. Detta har skett med stöd av tjänstemän från framför allt miljö- och stadsbyggnadsområdet, men även från andra verksamheter för att ringa in och definiera målförslagen.

Efter avstämning med miljö- och stadsbyggnadsnämnden i oktober 2013, har målen fin-
slipats ytterligare samt presenteras och diskuteras i samband med en öppen work-
shop/seminarium om Nackas miljömål i november. Efter dessa sammantagna åter-
kopplingar presenterades huvudförslag till mål och delmål till miljö- och stadsbyggnads-
nämnden 131211. På miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde 140307 beslöt
nämnden att remittera det reviderade målförslaget till berörda nämnder och styrelser i
kommunen, med sista svarsdatum 140424.

Vid miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde 140514 beslutade nämnden följande:

”Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar framlägga bifogat förslag till lokala miljömål för Nacka till kommunstyrelsen för avvägningar och fortsatt hantering.

Inför vidare behandling bör bakgrunden till de valda etappmålen beskrivas, med utgångsläget/basvärden och konsekvenser i form av bland annat kostnadsuppskattningar. Avgränsningen mellan etappmål och åtgärds mål, som istället ska ingå i åtgärdsplan bör ses över. Organisationen av det löpande miljömålsarbetet bör utformas så att det överensstämmer med Nackas organisation, reglementen och styrprinciper.”

Stadsledningskontorets förslag

Utifrån miljö- och stadsbyggnadsnämndens beslut har stadsledningskontoret reviderat förslaget så att Nacka kommuns målstyrningsmodell med strategiska mål som antas av fullmäktige och nyckeltal som beslutas på nämndnivå tillämpas även på de lokala miljömålen. Det innebär att kostnaderna för de åtgärder som nämnderna identifierar hanteras i den ordinarie budgetprocessen.

Huvudansvaret för måluppfyllelse för respektive miljömål föreslås följa nämndernas ansvar enligt antagna reglementen, för avrapportering till kommunfullmäktige i det ordinarie bokslutsarbetet. På så sätt underlättas möjligheten till ett ökat egenansvar och engagemang i aktiviteterna för respektive verksamhet att nå sina mål.

I den bifogade bilagan framgår förslagen till strategiska mål, som föreslås inom följande områden.

(1) Begränsad klimatpåverkan

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

(2) Frisk luft

Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

(3) Giftfri miljö

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

(4) Levande sjöar, vattendrag och hav i balans

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

(5) God bebyggd miljö

Den bebyggda miljön i Nacka ska bidra till en god livsmiljö där resurser nyttjas på ett hållbart sätt.

(6) Ett rikt växt- och djurliv

Nacka ska ha ett attraktivt och varierat landskap med en bevarad mångfald av djur och växter.

Bilagor

1. Förslag till lokala miljömål för Nacka
2. Sammanställning remissvar
3. Inkomna yttranden

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör

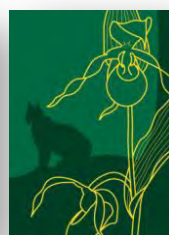
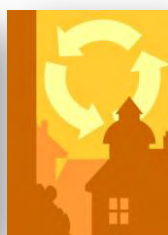
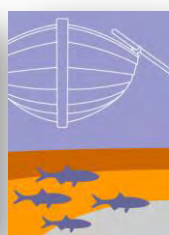
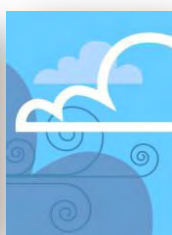
Gunilla Glantz
Stadsbyggnadsdirektör



Lokala miljömål för Nacka

Stadsledningskontorets förslag den 16 maj 2014

KFKS 2014/351-011



A. Bakgrund

Bakgrund

I majoritetsprogrammet för 2010-2014 står att: ”Lokala miljömål, kopplade till dels de 16 nationella miljömålen, dels de kommande regionala miljömålen, ska tas fram i samarbete med övriga kommuner i regionen samt Länsstyrelsen.”

Riksdagen har tagit beslut om svenska miljömål med inriktningen att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de flesta av de stora miljöproblemen är lösta. Förväntningarna på kommunernas deltagande i arbetet är stora, målen är därför både en utmaning och inbjudan ifrån nationell nivå.

Kommunerna är mycket viktiga i arbetet för att nå miljömålen. Genom att översätta nationella och regionala miljömål till lokala mål och åtgärder blir miljömålen verksamma redskap i den lokala politiken. Med sitt ansvar för lokal utveckling och en god livsmiljö har kommunerna stora möjligheter att styra utvecklingen genom fysisk planering av mark, vatten och bebyggd miljö.

Lokalt miljösamarbete

Det kommunala miljömålsarbetet är generellt sett omfattande i och med att de flesta kommuner idag arbetar med egna miljömål. Kommunerna samarbetar också vanligtvis med sina respektive länsstyrelser i arbetet med miljömålen. Samverkan sker också med organisationer, lokalt näringsliv och regionala samverkansorgan.

I enlighet med majoritetsprogrammets intentioner har utgångspunkten varit att ansluta sig till Länsstyrelsens regionala prioritering av sex utav de 16 nationella miljömålen, vilka ska vara av även Nackas huvudmål. Dock finns en viss lokal modifiering vad gäller de vattenrelaterade målen. Detta eftersom det under arbetets gång framgått att det regionala urvalet av mål inte helt fångar Nackas kust- och sjörika situation och målprioriteringar. Därmed finns ytterligare ett lokalt huvudmål: ”Levande sjöar, vattendrag och hav i balans”. Detta är en kombination av tre av de nationella miljömålen avseende vatten, våtmarker och övergödning som fångar den rätta balansen mellan regional måljämförbarhet och de mer specifika ”nackaförutsättningarna”.

De nationella miljömålen förtydligas i form av uppställda miljömål för Nacka för att bli relevanta på lokal nivå (tidssatta, mätbara och uppföljningsbara).

Arbete i olika former

Formerna för arbetet med miljömålen varierar bland landets kommuner varierar, men många har infört miljöledningssystem, miljöbokslut, gröna nyckeltal och samordning med olika former av miljöplaner och översiktsplaner.

Ofta kan kommuner integrera arbetet med miljömålen i andra processer som har stor betydelse för miljön. Miljömålen kan exempelvis ingå i kommunernas infrastrukturplanering och utveckling av trafiksystem, utveckling och bevarande av grönområden, energi- och vattenförsörjning, fastighets- och bostadsutveckling eller skydd och vård av vårt kulturarv. Andra användbara verktyg är att arbeta med miljömålsstyrd tillsyn enligt miljöbalken (till exempel för kemiska produkter och enskilda avloppsanläggningar) och att ställa miljökrav i upphandlingar. Områdena skola och förskola är i sammanhanget viktiga för att få barn och ungdomar intresserade av miljöfrågorna. Kommunerna är också själva stora arbetsgivare och utbildning av egna anställda kan därför ha stor betydelse för att miljömålen ska nås.

Genom att nu ta fram egna lokala miljömål kommer Nacka kommun att ansluta sig till dessa tankegångar – och ge sitt bidrag till att försöka lösa vårt samhälles stora miljöproblem.

B. Nackas strategiska mål

(1) Begränsad klimatpåverkan

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

Strategiskt mål

1.1 Minskad klimatpåverkan

Nacka bidrar till minskad klimatpåverkan genom att stärka sitt arbete inom områdena 1) transporter och resor, 2) energieffektivisering och 3) konsumtion. Koldioxidutsläppen per person ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030.

(2) Frisk luft

Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

Strategiska mål

2.1 Lägre halter av partiklar i luften

Halterna av mycket små partiklar ska inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper.

2.2 Lägre halter av kvävedioxid i luften

Halterna av kvävedioxid ska inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper.

2.3 Minskade utsläpp av flyktiga organiska kolväten

Halterna av flyktiga organiska kolväten (VOC) ska inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper.

(3) Giftfri miljö

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

Strategiska mål

3.1 Minskade gifter i barns vardag

Innehållet av miljö- och hälsofarliga ämnen i upphandlade varor ska minska. Miljöstyvningsrådets upphandlingskriterier ska vara vägledande när sådana finns, alternativt ska varorna uppfylla motsvarande kriterier som för Svanen, Bra Miljöval eller EU Ecolabel.

Utfasningsämnen ska inte användas eller släppas ut i Nacka. Riskminskningsämnen ska övervägas att bytas ut eller minska riskerna vid hanteringen.

3.2 Inga skadliga utsläpp från förorenade områden

Förorenade områden i Nacka ska inte orsaka skada på människors hälsa eller miljö.

(4) Levande sjöar, vattendrag och hav i balans

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

Strategiska mål

4.1 Livskraftiga ekosystem i sjöar, våtmarker , vattendrag och längs kust

Sjöar, våtmarker och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras.

4.2 Skydd av marina områden

Viktiga naturliga lek- och uppväxtmiljöer för fisk ska skyddas.

4.3 Minskad påverkan från båtlivet

Påverkan från båtlivet ska inte ge bestående negativa effekter på växt- och djurliv i Nacka.

4.4 Minskade fosfor- och kväveutsläpp till vatten

Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningar för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten i Nacka. Andelen enskilda avlopp som ska anslutas till kommunalt VA ska följa Nacka kommuns VA-plan. Fram till 2030 beräknas ca 2 200 fastigheter anslutas till kommunalt VA i Nacka kommun.

(5) God bebyggd miljö

Den bebyggda miljön i Nacka ska bidra till en god livsmiljö där resurser nyttjas på ett hållbart sätt.

Strategiska mål

5.1 Miljöanpassad bebyggelsestruktur

Bebyggelse, grönområden och andra offentliga platser samt transporter ska samverka till en ekologisk- och resurseffektiv stadsstruktur. Infrastrukturen ska främja miljövänliga, säkra, bekväma och tidseffektiva transportmedel. Kollektivtrafiksystem ska vara miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och det ska finnas attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.

5.2 Minskade avfallsmängder och ökad resurshållning

Mängden hushållsavfall per invånare ska minska och resurserna i avfallet ska tas tillvara i så hög grad som möjligt, samtidigt som påverkan på och risker för hälsa och miljö minimeras. Avfallshanteringen inklusive omhändertagande av källsorteringsfraktioner ska finnas beskrivna i detaljplanehandlingar. Vid nybyggnation planeras för en väl fungerande och trafiksäker avfallshantering samt en effektiv markanvändning.

5.3 Minskad energianvändning

Energianvändningen och utsläppen av växthusgaser i bebyggelsesektorn ska minskas i enlighet med målen i den regionala utvecklingsplanen. Byggnader ska därför utformas och utrustas på ett sådant sätt att en hållbar livsstil underlättas.

5.4 God inomhusmiljö

Individens exponering för skadlig strålning hemma, i arbetslivet och i övriga miljön begränsas så långt det är rimligt möjligt.

5.5 God ljudmiljö

För att uppleva ostördhet och få möjlighet till återhämtning bör människor ha tillgång till bostadsnära utemiljöer utan störande buller. Vid nyexploatering och förtätning ska de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat tillämpas vara utgångspunkt.

(6) Ett rikt växt- och djurliv

Nacka ska ha ett attraktivt och varierat landskap med en bevarad mångfald av djur och växter.

Strategiska mål

6.1 Varierat landskap med en hög grad av biologisk mångfald, ekosystemtjänster och rekreativa kvaliteter

Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation.

6.2 Tillgång och tillgänglighet till parker och natur ska vara god i alla kommundelar, nära bostäder och förskolor

Nackaborna ska ha tillgång till attraktiva natur- och kulturmiljöer med ett varierat växt- och djurliv inom kortare promenadavstånd från bostad och förskola. En ökad tillgång till grönområden i vardagen innebär en bättre folkhälsa.

C. Översiktlig nulägesbeskrivning

(1) Begränsad klimatpåverkan

- *Kunskapsunderlag:*

Relativt bra, dels tack vare utredningsarbetet från konsultföretaget WSP angående "Nacka kommuns klimatpåverkan av växthusgaser" som väntas ge ytterligare kunskapsunderlag, dels framöver när Nackas klimatprogram blir färdigställt.

- *Miljömålstatus:*

För att nå målet krävs kraftigt minskade utsläpp av växthusgaser. Energiproduktionen och vägtrafiken är de största utsläppskällorna i länet sett från ett produktionsperspektiv. Dock står hushållens privata konsumtion inom kategorier som flygresor, boende och matproduktion proportionerligt för en mångdubbelt större andel av Nackas totala klimatpåverkan. Energisektorns utsläpp tenderar att minska medan utsläppen från vägtrafiken ökar. Att nå målet samtidigt som Nacka växer är en stor utmaning.

(2) Frisk luft

- *Kunskapsunderlag:*

Bra, tack vare löpande data från Stockholms och Uppsala Läns Luftvårdsförbunds mätningar och modelleringar.

- *Miljömålstatus:*

Inga miljö kvalitetsnormer överskrids i Nacka, det vill säga där personer stadigvarande vistas. Utvecklingen är positiv, eftersom trenden för partiklar (PM 10 och PM 2,5) är positiv, trenden för kvävedioxid förväntas bli positiv när nästa generations fordon kommer medan trenden för marknära ozon i stadsmiljö är oförändrad.

(3) Giftfri miljö

- *Kunskapsunderlag:*

Dåligt när det gäller data om gifter i material och byggprocess. Relativt bra avseende MIFO-objekt (förorenad mark).

- *Miljömålstatus:*

Nacka och länet står inför utmaningar, bland annat ökad belastning av kemikalier i vattenmiljön. Regionen är särskilt belastad till följd av den stora befolkningstätheten, tillväxttakten, hög konsumtion, transporter, ökande avfallshantering och förbränning, samt länets långa industrihistoria, vilket även Nacka delar. (Vad gäller etappmål om inköp av ekologiska livsmedel så utgörs för närvarande 15 % av livsmedelskostnaden för Sveriges skolkök av ekologiska livsmedel). Regeringen fastställde 2006 ett nationellt inriktningsmål om att 25 % av alla livsmedelsinköp inom offentlig sektor skulle bestå av ekologiska livsmedel. Målet för inköpsprocessen i Nacka kommun är redan nu satt till 50 % miljömärkta varor för 2014. År 2013 uppnåddes 18 %.)

(4) Levande sjöar, vattendrag och hav i balans

- *Kunskapsunderlag:*

Relativt bra, mycket tack vare Nackas eget miljöövervakningsprogram av våra sjöar och kustvatten samt Vattenmyndighetens klassningsarbete.

- *Miljömålstatus:*

Dåligt vad gäller kustvatten, allt kustvatten är övergött och påverkat av kemiska ämnen. Insjöarna har måttlig ekologisk status. 14 av 25 sjöar som provtas uppnår dock ”god ekologisk status” (övrige är alltför övergödda). Endast två av nio vattenförekomster i kommunen är klassade såsom ha ”ej god kemisk status”.

Generellt innebär en ökande befolkning växande avloppsvolymer, ökad biltrafik, konsumtion och ökat antal fritidsbåtar. Klimatförändringar i form av skyfall och översvämningar riskerar att förvärra situationen. Ytterligare kapacitet förstörs om mark hårdgörs i samband med exploatering.

I Nacka har bräddmängderna av orenat avloppsvatten ut till sjöar och vattendrag varit förhållandevis små (0,005-0,06 %). Fram till 2030 beräknas ca 2 200 fastigheter anslutas till kommunalt VA i Nacka kommun.

(5) God bebyggd miljö

- *Kunskapsunderlag:*

Bristfälligt, men har god potential att förbättras.

- *Miljömålstatus:*

Varierande, befolkningstillväxten medför ett stort behov av bostäder. En utmaning är att bygga den täta, tillgängliga och hälsosamma staden med frisk luft, god inom- och utomhusmiljö och grönområden. Stor förtätningspotential väntas ske i samband med tunnelbanans förlängning till Nacka. Andelen cykelresor utav totala andelen personresor är i Nacka 5 % (Stockholm 5 % Malmö 15 %). Avseende kollektivtrafiken låg Nacka 2003 på 0,69 ”påstigningar med kollektivtrafik per boende”, 2012: 0,71 påstigningar. Innebär en reell ökning om 2,9 % på tio år.

Kommunen följer upp alla stadsbyggnadsprojekt från 2013 inom ramen för riktlinjerna för hållbart byggande. Genom att följa upp vilka målområden och åtgärder man planerar för kommer vi få bättre kontroll på hållbart byggande i våra projekt.

(6) Ett rikt växt- och djurliv

- *Kunskapsunderlag:*

Varierande, rätt bra vad gäller generell inventering och kartering av naturområden men inte vad avser indikatorerna.

- *Miljömålstatus:*

En långsam men kontinuerlig förlust av biologisk mångfald pågår i länet och även i Nacka. Det beror bland annat på den fragmentering av grönstrukturen som pågår, till följd av en hög exploateringstakt. Fler åtgärder krävs inom skydd, skötsel och fysisk planering, för att bygga in och inte bort biologisk mångfald.

D. Organisation, genomförande och uppföljning

Huvudansvaret för måluppfyllelse för respektive miljömål ska följa nämndernas ansvarsområden enligt antagna reglementen. På så sätt underlättas möjligheten till ett ökat egenansvar och engagemang i aktiviteterna för respektive verksamhet att nå sina mål. Nämnderna ska i sin verksamhetsplanering anta nyckeltal och formulera konkreta åtgärder för måluppfyllelse.

Respektive nämnd är ansvarig för uppföljning av miljömålen för avrapportering till kommunfullmäktige i samband med årsbokslut. Det är viktigt för kommunens styrning och ledning att arbetet och uppföljningen av miljömålen inordnas i det samlade arbetet med mål och budget.

Genomförande

Genom att sprida ansvaret till nämnderna möjliggörs att miljömålsarbetet blir så realistiskt och verksamhetsanknutet som möjligt, samtidigt som respektive nämnd får ett ökat egenansvar och engagemang i aktiviteterna att nå sina mål.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att bedöma kostnaderna för att nå de olika målnivåerna. I samband med de årliga mål- och budgetprocesserna prövas vilka insatser som kan genomföras på kortare och längre sikt.

Öppenhet och mångfald

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

Förslag till lokala miljömål för Nacka, sammanställning yttranden

Sammanfattning

Nämnd	Huvudsynpunkter	Synpunkt tas in i rev. målförslag	Synpunkt tas med i förslagslista för kommande åtgärdsprogram	Synpunkt avfärdas, redan behandlat
Arbets- och företagsnämnden	Följ hellre de nationella målen än att kombinera ”Levande sjöar och vattendrag” och ”Hav i balans”			Inriktningen har varit att ha så få och ej överlappande huvudmål som möjligt. I övrigt följer målförslaget de nationella målen.
Fritidsnämnden	För att sänka miljöpåverkan bör Nacka följa kemikalieinspektionens och naturvårdsverkets krav på miljöanpassat byggmaterial.			Krav på miljöanpassat material redan beaktas i målförslaget, dessutom delvis en lagfråga som inte bör upprepas i målen (kommunen måste ju förstås ändå följa lagkrav, oavsett egna miljömål eller ej).

Nämnd	Huvudsynpunkter	Synpunkt tas in i rev. målförslag	Synpunkt tas med i förslagslista för kommande åtgärdsprogram	Synpunkt avfärdas, redan behandlat
KSAU	Uppföljningen av miljömålen bör inordnas i det samlade arbetet med mål och budget. Effektmålen bör följas upp på KS-nivå, åtgärdsmålen i respektive nämnd. En viktig framgångsfaktor i miljöarbetet är att det integreras i den ordinarie verksamheten. Arbetet med klimatprogrammet och de lokala miljömålen behöver även fortsättningsvis synkroniseras. För att bedöma realismen i målen och omfattning på nödvändiga åtgärder behövs uppgifter vad dagens mätvärden på miljö tillståndet är. Viktigt att bedöma kostnader, bör ske i samband med årliga mål- och budgetprocesserna.	Ja, dock inte möjligt att i nuläget hinna med det rätt omfattande arbetet att ta fram mätvärdesstatus över alla 18 miljömålen (se kolumn över förslagslista)	Miljömålsdokumentet kommer att kompletteras med en bilaga där nuläget för olika etappmål översiktligt beskrivs. Detta är särskilt väsentligt för de etappmål som har målsättningar uttryckt i antal, värde eller procent.	
Naturreservatsnämnden	Framtagna mål är bra och med höga ambitioner. Efterlyser dock ett antal åtgärder rörande våtmarker, småvatten, strandskyddsdispenser.	Våtmark som begrepp nu medtaget i mål 4.1.	Enskilda åtgärdsförslag hör ej hemma i måldokumentet, utan i åtgärdsprogram.	
Social- och äldrenämnden	Förslaget är bra. Hävdar dock att mål 6.2 bör kompletteras med "äldreboenden och gruppboendestäder".			Kategorin "äldreboenden och gruppboendestäder" ingår redan i "boende".

Nämnd	Huvudsynpunkter	Synpunkt tas in i rev. målförslag	Synpunkt tas med i förslagslista för kommande åtgärdsprogram	Synpunkt avfärdas, redan behandlat
Tekniska nämnden	Flera mål är bra men ansvar för olika frågor avviker ibland från respektive nämnds ansvar, t ex VA-anslutningar. Fördelningen av utpekade ansvariga nämnder bör justeras något. Översyn av ansvarsfördelningen utifrån gällande reglemente bör ske. Mål bör relateras till uppmätta måttetal av dagsläget för att bedöma realismen i målförslag. Saknar sjöar i förslaget. Önskan om avståndsmått till grönområde. Etappmål rörande god ljudmiljö för grönområden skulle kräva mycket stora åtgärder.	Mål 3.2: Håller med, "MSN & TN" byts ut mot "MSN & KS". Mål 4.4: "TN" byts ut mot "TN & KS". Mål 6.1 Instämmer om svårigheten med målluppfyllelse av bullerkrav i grönområdena, målet är därför nu justerat.	Ang. reglementen: Även om miljömålsförslagets ansvarsutpekande av TN i vissa mål ej överensstämmer med dagens nämndreglementen bör man överväga att revidera reglementena så att de istället ska stämma med miljömålen. Samordningsfrågan ej helt utredd i nuläget men bör klaras ut i framtiden.	Sjöarna finns med, ingår i mål 4.1. Ang. önskan om avståndsmått till grönområde, finns redan i mål 6.2.

OBS att kulturnämnden och utbildningsnämndens yttranden ännu ej är behandlade i respektive nämnd, endast tjänstemannaförslag finns f n. Dessa har därför inte tagits med i sammanställningen men finns som bilagor tillsammans med de övriga nämndernas svar.

Bilagor

1. Yttranden från nämnder och styrelser

Magnus Rothman
Miljöutredare, Miljöenheten

Arbets- och företagsnämnden

Förslag lokala miljömål Nacka kommun

Yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Förslag till beslut

Som yttrande över förslagen till lokala miljömål uttalar arbets- och företagsnämnden följande.

- Det vore önskvärt att följa de nationella målen snarare än att kombinera två mål av dessa. De nationella målområdena "Levande sjöar och vattendrag" och "Hav i balans samt levande kust och skärgård" har i förslaget kombinerats till "Levande sjöar, vattendrag och hav i balans". I övrigt har arbets- och företagsnämnden inga synpunkter på mål och målvärden.
- Arbets- och företagsnämnden finansierar språk-, utbildning - och andra arbetsmarknadsinsatser genom kundval. Nämnden har själv svårt att bidra till ökad måluppfyllelse inom miljöområdet. Däremot kan nämndens producenter av ovan välfärdstjänster vara viktiga partners i miljöarbetet. Ett sätt att tydliggöra detta kan då vara att kommunfullmäktiges generella auktorisationsvillkor ses över och får inslag av miljöregler.
- För ökad måluppfyllelse krävs insikt och kunskap. Arbets- och företagsnämndens producenter av kommunal vuxenutbildning kan eventuellt spela en roll genom att skapa ett utbud med lämpliga miljökurser om sådana efterfrågas.

Ärendet

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 7 mars 2014 att remittera förslag till lokala miljömål för Nacka kommun till berörda nämnder och styrelser i kommunen. Remissvaren samt miljö- och stadsbyggnadsnämndens förslag ska sedan tillställas kommunstyrelsen för avvägningar och fortsatt hantering.

Som yttrande över förslagen till lokala miljömål föreslås att arbets- och företagsnämnden uttalar följande:

- Det vore önskvärt att följa de nationella målen snarare än att kombinera två mål av dessa. De nationella målområdena "Levande sjöar och vattendrag" och "Hav i



balans samt levande kust och skärgård” har i förslaget kombinerats till ”Levande sjöar, vattendrag och hav i balans”. I övrigt har arbets- och företagsnämnden inga synpunkter på mål och målvärden.

- Arbets- och företagsnämnden finansierar språk-, utbildning - och andra arbetsmarknadsinsatser genom kundval. Nämnden har själv svårt att bidra till ökad måluppfyllelse inom miljöområdet. Däremot kan nämndens producenter av ovan välfärdstjänster vara viktiga partners i miljöarbetet. Ett sätt att tydliggöra detta kan då vara att kommunfullmäktiges generella auktorisationsvillkor ses över och får inslag av miljöregler.

För ökad måluppfyllelse krävs insikt och kunskap. Arbets- och företagsnämndens producenter av kommunal vuxenutbildning kan eventuellt spela en roll genom att skapa ett utbud med lämpliga miljökurser om sådana efterfrågas.

Bilagor

- 1) Miljö- och stadsbyggnadsnämndens beslut om remiss
- 2) Förslag till lokala miljömål

Carina Filipovic
Enhetschef
Arbets- och företagsenheten

Jonas Bisander
Controller
Arbets- och företagsenheten

Förslag till lokala miljömål i Nacka kommun

MSN 2012/156

Fritidsnämnden lämnar följande yttrande.

Indikatorer och mätvärden vid idrottsplatser och lekplatser

Enligt Nacka kommuns prognoser, kommer befolkningen att öka till 130 000 invånare till år 2030. Enligt planen ska man bygga om centrala Nacka och bygga tunnelbanan till centrala Nacka.

Just nu bygger Nacka kommun Kvarnholmsförbindelsen till Kvarholmen och i framtiden skall vägtrafiken öka både på motorväg 222 och till Kvarnholmen genom Granitvägen. Enligt prognosen, kan befolkningsökningen och vägtrafikökningen påverka luftkvalitet och bidra med att öka utsläppen av växthusgaser i centrala Nacka – på Nacka kommuns största idrottsplats (Nacka Sportcentrum), nära lekplatser för barn och skolgårdar.

För att tidigt kunna sänka möjliga miljö- och klimatpåverkningen, bör det installeras ett mätningssystem för att mäta, analysera och kontrollera luftkvalitet (kväveoxidkoncentrationer, ljudnivå osv.) över idrottsplatser och lekplatser i Nacka.

Miljöanpassade material

Nacka kommun bygger och i framtiden kommer att bygga ett antal nya idrottsanläggningar, lekplatser för barn, skolgårdar och för att sänka miljöpåverkan bör Nacka följa kemikalieinspektionens miljökrav, Naturvårdsverket krav samt använda miljöanpassat byggmaterial. Miljöanpassade byggmaterial finns sedan tidigare i fritidsnämndens mål – och nämnden bör även ansvara för fortsatt uppföljning av detta mål.

Fritidsnämnden



Tobias Nässén
Ordförande



Åsa Engwall
Natur- och fritidsdirektör

Yttrande lokala miljömål

Målformulering och uppföljning

De lokala miljömålen är av olika karaktär och är många till antalet. Genom att systematisera målen utifrån effektmål och åtgärds mål skapas ytterligare tydlighet. Effektmålen bör följas upp på kommunstyrelsenivå. Åtgärds målen bör hanteras i respektive nämnd. Detta kan ske i ordinarie tertialuppföljning.

Det är viktigt i kommunens styrning och ledning att uppföljningen av miljömålen inordnas i det samlade arbetet med mål och budget. På sikt kan säkerligen flera av de lokala miljömålen kopplas till de strategiska målen och nyckeltalen. Exakt hur detta ska ske måste diskuteras vidare.

Inom välfärdsproduktionen är det viktigt att förutsättningarna är lika goda för alla oavsett huvudman. Därför är det viktigt att de lokala miljömålen fortsatt formuleras så att principen om konkurrensneutralitet inte påverkas. Målen får således inte gynna eller missgynna vissa verksamheter. Det kan även utredas om vissa av målen ska formuleras som krav i auktorisationsvillkoren.

Bostäder, arbetsplatser samt infrastruktur

Bra ljudnivåer, tillgång till grönytor och biologisk mångfald är viktiga aspekter att värna om. Kommunstyrelsen ansvarar för en fungerande bebyggelse- och näringslivsutveckling. Som alltid i samhällsplaneringen blir det en utmaning för kommunen att vid nyexploatering och förtätning hitta en balanserad avvägning mellan olika intressen.

Nacka står inför utmaningen att bygga stad och utveckla de lokala centra. Det skapar också möjlighet att tänka rätt från början ur ett miljö- och klimatperspektiv. Val av material i konstruktion av bostäder och infrastruktur blir viktiga ur ett miljöperspektiv. Även husens utformning och placering för att minska bullernivåer är viktiga aspekter. Genom innovativa och långsiktigt hållbara lösningar för miljö- och klimatsmart byggande kan goda bebyggelse- och infrastrukturensatsningar skapas i Nacka som också är förenliga med intentionerna i miljömålen. Detta är också i linje med kommunens översiktsplan.

En koncentrerad bebyggelseutveckling kring Västra Sicklaön och de lokala centra möjliggör också att andra områden kan bevaras och utvecklas till förmån för grönområden med mera vilket också går i linje med miljömålen.

Målen konsekvenser för kommunens organisation

Målen omfattar Nacka som *organisation* och som *geografiskt område*. Inom det geografiska är kommunen en av flera samhällsaktörer. Nackas organisation ska fortsatt verka för att föregå med gott exempel vad avser miljöarbete. Det innebär bland annat fortsatt arbete med det interna resandet och de anställdas pendlingsresor.

Många av de mål som föreslås ligger inom nämndernas ansvarsområde. En del av målen innebär också ett utökat ansvar. En viktig framgångsfaktor i miljöarbetet är att det integreras i den ordinarie verksamheten. Det blir viktigt att skapa förutsättningar och starka incitament för enheterna och produktion av välfärd för att de ska kunna agera miljösmart. Ett sådant exempel är kommunens arbete med inköpsavtal som möjliggör val av varor och tjänster de som gynnar ett miljömedvetet agerande.

Målen innebär också att organisationen behöver utveckla samspel och erfarenhetsutbyte med andra aktörer för att finna kreativa lösningar som gynnar miljö- och klimatarbetet.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnader som kan bli följderna av de lokala miljömålen kan till viss del rymmas inom ramen för respektive nämnds och styrelses budget. För tillkommande kostnader i form av utvecklande av arbetsmetoder, uppföljning samt ökat kompetensbehov med mera måste medel avsättas.

Lokala miljömål och klimatprogrammet

Parallellt med miljömålen arbetar kommunen också med att ta fram ett klimatprogram. (minskad klimatpåverkan är ett av de lokala miljömålen). Programmet kommer inte att specificera mål kring minskad klimatsårbarhet för Nacka (avsnitt 1.2). Hur Nacka ska arbeta med klimatanpassning behöver utredas. Klimatprogrammet kommer inte heller att detaljspecificera målet kring minskad energi (avsnitt 5.3).

Inom kommunen pågår redan idag aktiviteter för att utveckla förståelse och kunskap för miljö- och klimatfrågan, internt och externt. De lokala miljömålen föreslår två åtgärder (etappmål) i form av utökad energirådgivning samt informativ webbsida som vägleder medborgarna i att minska sina avfall. I samband med klimatprogrammet kommer ytterligare åtgärder att identifieras som behöver utvecklas och förstärkas. Arbetet med klimatprogrammet och de lokala miljömålen behöver även fortsättningsvis synkroniseras.

§ 56

KFKS 2014/351-011

Lokala miljömål

Yttrande till miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen antar förslaget till yttrande av de lokala miljömålen med följande tillägg.

I fler av etappmålen anges värden (för minskat utsläpp etc) som ska uppnås. För att kunna bedöma realismen i målen och omfattningen på de åtgärder som behöver vidtas för att nå målen behöver man veta vad dagens värden är. Ärendet bör kompletteras med detta.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att bedöma kostnaderna för att nå de olika målnivåerna. I samband med de årliga mål- och budgetprocesserna får man pröva vilka insatser som kan genomföras på kortare och längre sikt.

Ansvaret för uppföljning och revidering av målen bör tydliggöras. Man bör överväga att samla det ansvaret inom en enhet och en nämnd.

Ärende

Enligt beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden¹ har förslag till lokala miljömål för Nacka remitterats till berörda nämnder och styrelser i kommunen. Detta förslag till yttrande utgörs av ett gemensamt generellt svar för kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott, kommunstyrelsens arbetsutskott och kommunstyrelsens verksamhetsutskott.

Yttrandet innehåller bland annat förslag om att målen bör systematiseras utifrån effektmål som följs upp på kommunstyrelsenivå i och åtgärds mål som hanteras på nämndnivå. För kommunens styrning och ledning är det också viktigt att vidare diskutera hur målen kan inordnas i det ordinarie mål- och budgetarbetet. Miljömålen innebär att det blir viktigt att skapa förutsättningar och starka incitament för enheterna och produktion av välfärd för att de ska kunna agera miljösmart. Målen innebär också ökat ansvar för uppföljning och utveckling av arbetsmetoder. Om kostnader till följd av detta inte ryms inom befintlig nämnds budget måste ytterligare medel avsättas.

¹ (MSN 2012/156-003)

Handlingar i ärendet

Samordnings- och utvecklingsenhetens tjänsteskrivelse den 23 april 2014

Förslag till yttrande

Nackas lokala miljömål, missiv

Lokala miljömål, förslag

Protokollsutdrag MSN

Ärendets tidigare behandling

Beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 7 mars 2014 § 52

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutar att remittera bifogat förslag till lokala miljömål för Nacka till berörda nämnder i kommunen. Sista svarsdatum är den 24 april. Förslaget ska därefter bearbetas utifrån nämndernas remissvar och ett färdigt förslag till Lokala Miljömål ska beslutas i MSN den 14 maj för att sedan föreläggas kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i juni.

Mål 5.5 andra meningen ändras till: Vid nyexploatering och förtätning ska de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat tillämpas. Miljöenheten uppdras att justera texten i avsnitt D utifrån att avvägningar och sammanställningar av remissvar ska göras av MSN.

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Stefan Saläng (FP), Hans Peters (C) och Jan-Eric Jansson (KD) bifall till förslaget yttrande med följande tillägg.

I fler av etappmålen anges värden (för minskat utsläpp etc) som ska uppnås. För att kunna bedöma realismen i målen och omfattningen på de åtgärder som behöver vidtas för att nå målen behöver man veta vad dagens värden är. Ärendet bör kompletteras med detta.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att bedöma kostnaderna för att nå de olika målnivåerna. I samband med de årliga mål- och budgetprocesserna får man pröva vilka insatser som kan genomföras på kortare och längre sikt.

Ansvar för uppföljning och revidering av målen bör tydliggöras. Man bör överväga att samla det ansvaret inom en enhet och en nämnd.

Beslutsgång

Arbetsutskottet beslutade i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

Majvie Swärd (S) meddelade att Socialdemokraterna inte deltar i beslutet utan återkommer i kommunstyrelsen med sitt ställningstagande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Protokollsanteckningar

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande.

”Etappmål 3.1

Miljöpartiet anser att 25 % ekologiska livsmedel till 2017 är för lågt, bör vara åtminstone 50 %.

Etappmål 4.4

Ett delmål lyder *”Minst två kommunala pumpstationer för avloppsvatten ska upprustas per år...”*. Med tanke på de mycket stora utsläpp, som vi har haft på senare tid p.g.a. havererade pumpstationer och att antalet pumpstationer överstiger 50 stycken, anser vi att detta mål är för lågt satt. Förmodligen är det också rent ekonomiskt lönsamt att upprusta alla gamla pumpstationer i mycket snabbare takt, Miljöpartiet vill att det görs en beräkning av vilken upprustningstakt som är mest ekonomisk lönsam.

Etappmål 5.1

Ett delmål lyder *”Andel GC-vägar som klassats som ”trygga, tillgängliga och lättorienterade” utav totala beståndet ska öka. En avstämning ska göras år 2020.”* Självklart ska det vara en ökning, delmålet måste mer precisera hur stor ökningen ska vara, annars är det inget riktigt mål. Miljöpartiet anser också att det bör finnas ett etappmål om byggande av laddstationer för både långsam-, medel- och snabbbladdning av elfordon.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Bra att det planeras för lokala miljömål. Viktigt att få med är systemet med ekosystemtjänster. Buller och luftpartiklar är viktigt att motverka och kartlägga eftersom det berör människors och djurs hälsa. Med den kommande bebyggelseexpansionen kommer tyvärr värdena att ytterligare försämrars. I Förslag till lokala miljömål, sid 6,punkt 4, som handlar om läget i hav och sjö står: Ytterligare kapacitet förstörs om mark hårdförs i samband med exploatering. Slut på citatet. Nackalistan undrar varför denna kunskap inte följs då det t ex gäller vägexploateringar i förnyelseområden.”

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Yttrande över remiss om lokala miljömål

Förslag till beslut

Kulturnämnden tillstyrker förslagen i de delar som berör nämndens ansvarsområden. De är (2) Frisk luft och (4) Levande sjöar, vattendrag och hav i balans.

Sammanfattning

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har remitterat ett förslag till lokala miljömål som utgår från riksdagens 16 miljömål. Riksdagen har fattat beslut om svenska miljömål med inriktningen att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de flesta av de stora miljöproblemen är lösta. Förväntningarna på kommunernas deltagande i arbetet är stora och målen är därför både en utmaning och inbjudan ifrån nationell nivå.

Kulturnämnden tillstyrker förslagen till miljömål i de delar som berör nämndens ansvarsområden.

Ärendet

Riksdagen har fattat beslut om svenska miljömål med inriktningen att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de flesta av de stora miljöproblemen är lösta. Förväntningarna på kommunernas deltagande i arbetet är stora och målen är därför både en utmaning och inbjudan ifrån nationell nivå.

Genom att översätta nationella och regionala miljömål till lokala mål och åtgärder blir miljömålen verksamma redskap i den lokala politiken. Lokala miljömål omfattar inte enbart kommunen *som organisation* utan även kommunen *som geografiskt område* (och som då angår fler samhällsaktörer).

I majoritetsprogrammet för 2011-2014 står följande: "Lokala miljömål, kopplade till dels de 16 nationella miljömålen, dels de kommande regionala miljömålen, ska tas fram i samarbete med övriga kommuner i regionen samt Länsstyrelsen."

Genom att ta fram egna lokala, miljömål med åtgärder kommer Nacka kommun att ansluta sig till dessa tankegångar – och ge sitt bidrag till att försöka lösa vårt samhälles stora miljöproblem.

Kulturnämnden utpekas inte som ansvarig för något av målen. Det finns dock två mål med kopplingar till nämndens ansvarsområden. De är;

(2) Frisk luft

Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

(4) Levande sjöar, vattendrag och hav i balans

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

Nämnden anser att det är bra att det finns med formuleringar om kultur och kulturhistoriska värden. Kulturnämnden tillstyrker därför förslagen till lokala miljömål i de delar som berör nämndens ansvarsområden.

Håkan Sundblad
Nämndsekreterare

Bilagor

1. Lokala miljömål remiss nämnderna
2. Lokala miljömål

Remiss för lokala miljömål i Nacka

NRN 2014/19-265

Naturresevnatsnämnden lämnar följande yttrande.

- I etappmålet under ”Ett rikt- växt och djurliv” behöver bristen på småvatten och våtmarker belysas. Dessa biotoper som gynnar grodor och kräldjur samt sländor vilka är viktiga för mångfalden av arter. Dessa arter gynnas av våtmarker, småvatten som inte står i förbindelse med fiskrika vattendrag och småvatten i stadsnära miljöer. Mål i form av nyckeltal för detta saknas.
- Punkt 4.1 som anger levande sjöar, vattendrag och hav i balans: här finns det behov om ökad restriktiv hållning vid handläggning av strandskyddsdispenser. Skälet till en detta är att ett av naturresevnatsnämndens prioriterade mål är att öka allmänhetens tillgänglighet till naturupplevelser i Nacka. I nuläget finns en del privata olovliga bryggor som ligger vid stränderna och denna privatisering bör minimeras.

Vidare bör våtmarker omfattas av punkten 4.1 samt de indikatorer som anges för ökad vattenkvalitet under denna punkt.

- Punkt 4.2 som anger skydd av marina områden: även här behövs en mer restriktiv hållning vid handläggning och beslut om strandskyddsdispens för privata bryggor. Skälet är att bryggor brukar föra med sig ökat antal båtar vilket har en negativ belastning på vattenkvalitén.
- De lokala miljömålen som är framtagna är bra – och ambitionerna är höga. För att dess miljömål ska uppfyllas behövs handlingsplaner som visar hur kommunen ska klara att uppfylla dessa mål inom angivna tidsramar. För att kommunen ska klara av detta behövs ett ökat samarbete mellan kommunens olika nämnder samt deras tjänstemän för att kunna nå dessa mål.

Naturresevnatsnämnden



Björn Strehlenert

1:e v ordförande



Åsa Engwall

Natur och fritidsdirektör

Yttrande lokala miljömål

Inledning

Framtagande av lokala miljömål kan underlätta prioriteringar av aktiviteter som gynnar en långsiktig hållbar miljö i Nackasamhället. Det kan också tydliggöra vad som är viktigt på lokal nivå för att bidra till hanteringen av de globala utmaningarna. De lokala miljömålen kan också underlätta överblicken över olika utredningar och åtgärder som är aktuella och främja god samordning. Integrering av miljömålen i de operativa aktiviteterna i kommunens olika processer är nödvändig för att nå resultat.

Målen i den remissversion som nu föreligger når inte riktigt dit varför det bör ses som en första variant som behöver utvecklas över tid. Nedan följer ett antal exempel på vad som tekniska nämnden anser behöver vidare bearbetning.

Samordning med reglementen

När det gäller ansvar för de olika frågorna avviker de ibland från respektive nämnds ansvar.

Som exempel kan anges att tekniska nämnden inte ansvarar för VA-anlutningar. Istället är det kommunstyrelsen som via exploateringsprojekt bygger ut allmänna VA-anläggningar i förnyelseområden och miljö- och stadsbyggnadsnämnden kan via förelägganden tvinga fram anslutning i den mån enskild fastighetsägare inte frivilligt väljer att ansluta. Tekniska nämnden som VA-huvudman skall tillhandahålla VA-tjänster enligt vattentjänstlagen där kommunfullmäktige så beslutat.

Vidare ligger inte bevakning av båtlivets utsläpp eller förorenad mark på tekniska nämnden. Inte heller har tekniska nämnden någon roll för att följa upp försäljning av t ex bensin av olika sorter. Utsläpp från VA-anläggningen såsom bräddning ansvarar nämnden för som huvudman liksom att ta emot latrin från båtar där anslutning till allmänt VA-nät är möjlig. En översyn och förtydligande av ansvarsfördelningen utifrån gällande reglemente bör alltså ske.



Analys av dagsläget

Målen bör vara relaterade till dagsläget. Det är viktigt att kunna överblicka vilken förflyttning som behövs för att nå respektive mål. Då först kan resurser prioriteras för att göra största möjliga nytta. Analysen av dagsläget är därför ett nödvändigt första steg, där det inte redan är gjort, för att bedöma realismen i målet eller omfattningen av nödvändiga åtgärder. Många av de mål som förslås kräver nya eller kompletteringar av redan genomförda mätningar för att beskriva nuläget.

Begränsa klimatpåverkan

Inom området bör resultatet av arbetet med Nackas klimatprogram avvaktas innan mål sätts.

Tekniska nämnden (TN) har ansvar för att bedriva beteendepåverkande insatser för att minska bilresandets negativa effekter på klimatet. Det görs främst genom att vidmakthålla och utveckla funktionerna för gång, cykel och kollektivtrafik i kommunen och informera eller t o m marknadsföra alternativen till bilåkande för arbetsresor. Dessutom ska nämnden påverka den fysiska planeringen i kommunen i samma riktning.

Logiskt att kommunstyrelsen (KS) ansvarar för målet övergripande men även andra nämnder bör utarbeta delmål.

Frisk luft

Som väghållare är tekniska nämnden även ansvarig för de partiklar som kommer från trafik på de kommunala vägarna. Minskad biltrafik, hastighetsregleringar och val av beläggning är faktorer som påverkar luftmiljön och som tekniska nämnden kan påverka. Noteras bör att vi inte någonstans i Nacka ligger nära de gränsvärden för partiklar och luftkvalitet som t ex Stockholm innerstad har problem med.

Halter partiklar i luften, kväveoxider och flyktiga organiska kolväten skall mätas och mål är satta i förslaget. För att bedöma målen bör begreppet boendemiljö definieras och nuvarande halter tas fram som referens. Dessutom är det nödvändigt att vi kopplar resurser till de mätmetoder som är tänkta att användas. Är det teoretiska beräkningar eller faktiska mätningar som ska göras?

Logiskt att miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) svarar för målen men att andra nämnder kan ha delmål.

Giftfri miljö

TN:s roll som väghållare och ansvarig för lokala trafikföreskrifter ger möjligheter att i viss mån reglera trafiken så att gifter i miljön kan begränsas.

I den operativa verksamheten hanteras en mängd kemikalier t ex vid klottersanering, asfaltsrester efter t ex ledningsarbeten i våra gator och salt vid vinterunderhållet. Att

minimera användningen av skadliga ämnen och hantera det som måste hanteras enligt bästa kända metod bidrar till en miljö som inte skadar levande organismer.

Inget av detta berörs av föreslagna mål. Den operativa verksamheten tydliggör sin miljöpåverkan genom miljöcertifiering. Påverkan från trafik hanteras på samma sätt som för frisk luft. Särskilda mål bedöms inte nödvändiga i dagsläget.

Ansvar för skadliga ämnen från förorenade områden ligger inte på TN utan på MSN för tillsyn och på KS som markägare.

Levande sjöar, vattendrag och hav i balans

Tekniska nämnden har fått resurser från 2014 att påbörja ett aktivt arbete med vattenfrågorna i hela Nacka. Fokus ligger på dagvattenhantering för att minimera inverkan av kraftig nederbörd och på våra sjösystem, inklusive våtmarker. Avsikten är att i samarbete med tillsynsmyndigheter sätta in åtgärder för att nå önskad biologiska och kemiska status liksom ta tillvara de ekosystemtjänster, typ rening av fosfor och kväve samt flödesreglering, som erbjuds i systemen.

Målet om livskraftiga ekosystem i sjöar, vattendrag och längs kust är bra och mätningar baserade på vattendirektiv och kommunens VA-plan är helt relevanta. Indikatorn relaterad till båtbottnfärger ligger dock inte inom TN:s ansvar.

Målet om skydd för marina områden berör inte TN som det är formulerat i förslaget. Bör ses över eller klargöras varför sjöar utanför kustnära naturreservat inte finns med. Är de t ex inte viktiga lek- eller uppväxtmiljöer för fisk?

Målen för minskad påverkan från båtliv berör inte TN:s ansvarsområde. Ansvar för anslutning till VA-nät ligger på KS som ansvarig för exploateringsverksamheten och MSN som planförfattare och tillsynsmyndighet.

Minskade fosfor och kväveutsläpp berör TN genom att nämnden förfogar över VA-systemets skick inklusive renovering av pumpstationer vilket minskar risk för haverier med efterföljande bräddning till recipient.

God bebyggd miljö

Ur ett folkhälsoperspektiv har omfattningen och tillgängligheten till grönområden och vatten och stränder stor betydelse. Det är också värden som påverkar boende och besökares direkta upplevelse av den bebyggda miljön och därmed värdet av bebyggelsen. Målen bör kompletteras med relevanta måltal utifrån ett folkhälsoperspektiv exempelvis någon typ av grönytefaktor eller avstånd till grönyta eller strand från bostadsbebyggelse.

Angivna etappmål och indikatorer för miljöanpassad bebyggelsestruktur handlar om persontransporter av olika slag. De är bra och relevanta men vi saknar idag mätetal som kan ge oss referens för att mäta en utveckling och det behöver avsättas resurser för t ex



resvaneundersökningar över tid för att mätetalen ska kunna följas. Mätetalet andelen trygga, säkra och lättorienterade cykelvägar låter relevant men behöver preciseras hur det mäts. Målen kring både andel resor med cykel i högtrafik och kollektivtrafikresande är utmanande och beror till stor del på Nacka kommuns insatser men också på regionala samband som bara kan påverkas indirekt. Antagande och genomförande av cykelplan är väsentliga åtgärder.

TN har ansvaret för att underhålla och utveckla befintlig struktur för gång, cykel och kollektivtrafik. MSN ansvarar för planering av ny. Då vi i princip expanderar Nacka genom att förtäta i befintlig struktur och komplettera den, kan ansvaret med fördel diskuteras. Gott samspel mellan nämnderna är nödvändigt.

Under rubriken minskade avfallsmängder och ökad resurshållning följer mål och måltal gällande avfallsplan, vilket är bra.

TN arbetar med minskad energianvändning vad avser allmän belysning och VA-anläggningen. Arbetet fortgår enligt plan och rapporteras inom ramen för kommunens ”strategi för minskad energianvändning...” Man bör överväga om redovisade mätetal i dessa rapporter skall ingå även i de lokala miljömålen.

För god ljudnivå anges 55 dBA för grannskapsparker. Med dagens situation har väghållaren ansvar att vidta åtgärder när ljudnivån är över 65 dBA vid husfasad och kommunen lämnar bidrag till fönsterbyten om ljudnivån är över 60 dBA utomhus och över 30 dBA inomhus. TN bedömer att ett mål på 55 dBA generellt skulle kräva mycket stora åtgärder så länge nuvarande regelverk gäller. Ytterligare utredning behövs innan ett sådant måltal sätts.

Ett rikt växt- och djurliv

Ett rikt växt- och djurliv bedöms i regel gå hand i hand med bra attraktiva promenadstråk för gående eller cykel som oftast innehåller vegetation och grönytor som ger positiv upplevelse för människor men också utgör möjlighet för flora och fauna att spridas.

För att uppnå varierat landskap med en hög grad av biologisk mångfald, ekosystemtjänster och rekreativa kvaliteter anges ett antal etappmål och mätetal. Det är emellertid svårt att bedöma då vi inte har någon redovisning av nuläget. Det är bra att etappmålen finns då det gör att bedömningen av våra befintliga och tillkommande grönytor rimligen kommer att bedömas också utifrån etappmålen. Det gör att omedvetna skador på eller hinder för ett rikt växt och djurliv kan minimeras.

Ansvaret för frågan är TN:s vad gäller utvecklingen av befintlig miljö och för tillkommande ligger ansvaret på MSN som planförfattare.

Nackaborna ska ha tillgång till attraktiva natur- och kulturmiljöer med ett varierat växt- och djurliv inom kortare promenadavstånd från bostad och förskola. I en tät och blandad stad



förefaller grönområde på mer än 3 000 kvm som kriterium vara mycket ambitiöst. Rekreativa folkhälsopåverkande värden torde kunna uppnås genom betydligt mindre arealer grönområde. Argument för avstånd till men framförallt storlek på grönområden behöver tydliggöras tillsammans med en nulägesbedömning innan måltal fastställs.

MSN har ansvaret som planförfattare.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Gunilla Grudevall-Steen".

Gunilla Grudevall-Steen
Ordförande Tekniska nämnden

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Dag Björklund".

Dag Björklund
Teknisk direktör

Yttrande över remiss om lokala miljömål

Förslag till beslut

Utbildningsnämnden bör inte utpekas som ansvarig nämnd för lokala miljömål enligt förslaget om giftfri miljö och god ljudmiljö. Utbildningsnämnden avstyrker således de delar som rör dess verksamhet. Nämnden är positiv till miljömålen om giftfri miljö och god ljudmiljö men anser att ansvaret för miljömålen bör ligga på nämnder som har produktionssansvar för skola och förskola, det vill säga kommunstyrelsens verksamhetsutskott samt miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Sammanfattning

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har remitterat ett förslag till lokala miljömål som utgår från riksdagens 16 miljömål. Utbildningsnämnden anser dock att det är fel att förlägga arbetet med mål av denna karaktär till en nämnd utan verksamhetsansvar, som utbildningsnämnden. Kommunstyrelsens verksamhetsutskott samt miljö- och stadsbyggnadsnämnden är lämpligare nämnder för sådant ansvar.

Ärendet

Riksdagen har fattat beslut om svenska miljömål med inriktningen att till nästa generation kunna lämna över ett samhälle där de flesta av de stora miljöproblemen är lösta. Förväntningarna på kommunernas deltagande i arbetet är stora och målen är därför både en utmaning och inbjudan ifrån nationell nivå.

Genom att översätta nationella och regionala miljömål till lokala mål och åtgärder blir miljömålen verksamma redskap i den lokala politiken. Lokala miljömål omfattar inte enbart kommunen *som organisation* utan även kommunen *som geografiskt område* (och som då angår fler samhällsaktörer).

I majoritetsprogrammet för 2011-2014 står följande: "Lokala miljömål, kopplade till dels de 16 nationella miljömålen, dels de kommande regionala miljömålen, ska tas fram i samarbete med övriga kommuner i regionen samt Länsstyrelsen."

Genom att ta fram egna lokala, miljömål med åtgärder kommer Nacka kommun att ansluta sig till dessa tankegångar – och ge sitt bidrag till att försöka lösa vårt samhälles stora miljöproblem.

Utbildningsnämnden i Nacka arbetar med att finansiera, kontrollera, granska och stödja skolor men driver inte själv skolor och har inte verksamhetsansvar för förskolor och skolor. Ansvaret för arbetsmiljön i förskolor och skolor ligger på kommunstyrelsens verksamhetsutskott för Valfärd Skola och på fristående huvudmän och i viss del på miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Utifrån den organisationsmodell som Nacka kommun beslutat om för skolan, är det därför inte rimligt att utbildningsnämnden får ansvar för verksamhetsfrågor av den karaktär som miljömålen innebär. Det innebär inte att utbildningsnämnden är kritisk till målen i sig.

Enligt remissen skulle utbildningsnämnden få ansvar för är minskade gifter i barns vardag (3.1). Det framgår dock inte att här bedriver miljöenheten redan tillsyn.

Utbildningsnämnden skulle även få ansvar för god ljudmiljö (5.5). Detta ansvar bör istället ligga på kommunstyrelsens verksamhetsutskott och miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Per Gunnar Rosengren
Utbildningsexpert

Bilagor

1. Lokala miljömål remiss nämnderna
2. Lokala miljömål

§ 76

KFKS 2014/375-022

Bestämmelser om omställningsstöd och pension till förtroendevalda (OPF-KL)

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KL) med tillhörande bilaga.

Ärende

Sveriges Kommuner och Landstings styrelse har hösten 2013 antagit förslag till bestämmelser om omställningsstöd och pension till förtroendevalda (OPF-KL) för att kunna tillämpas på förtroendevalda som nyttillträder efter valet 2014 eller senare. Bestämmelserna gäller i vissa delar även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag inte har omfattats av pensionsbestämmelser för förtroendevalda. OPF-KL är indelat i omställningsstöd och pensionsbestämmelser. Omställningsbestämmelserna tar sikte på aktiv omställning, med aktiva omställningsinsatser och tidsbegränsade ekonomiska omställningsstöd. Förmånerna i pensionsbestämmelserna motsvarar i stora delar pensionsavtalet AKAP-KL där ålderspensionsintjänandet bygger på livsinkomstprincipen. För att äga giltighet krävs ett lokalt antagande av bestämmelserna av kommunfullmäktige.




Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 8 maj 2014

Bilaga: Bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KL) med tillhörande bilaga

Beslutsgång

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Bestämmelser om omställningsstöd och pension till förtroendevalda (OPF-KL)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KL) med tillhörande bilaga.

Sammanfattning

Sveriges Kommuner och Landstings styrelse har hösten 2013 antagit förslag till bestämmelser om omställningsstöd och pension till förtroendevalda (OPF-KL) för att kunna tillämpas på förtroendevalda som nytilträder efter valet 2014 eller senare. Bestämmelserna gäller i vissa delar även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag inte har omfattats av pensionsbestämmelser för förtroendevalda. OPF-KL är indelat i omställningsstöd och pensionsbestämmelser. Omställningsbestämmelserna tar sikte på aktiv omställning, med aktiva omställningsinsatser och tidsbegränsade ekonomiska omställningsstöd. Förmånerna i pensionsbestämmelserna motsvarar i stora delar pensionsavtalet AKAP-KL där ålderspensionsintjänandet bygger på livsinkomstprincipen. För att äga giltighet krävs ett lokalt antagande av bestämmelserna av kommunfullmäktige.

Ärendet

Sveriges Kommuner och Landstings styrelse har den 20 oktober 2013 antagit förslag till bestämmelser om omställningsstöd och pension till förtroendevalda (OPF-KL) för att kunna tillämpas på förtroendevalda som nytilträder ett, eller flera, uppdrag efter valet 2014 eller senare. Bestämmelserna gäller i vissa delar även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag inte har omfattats av PBF, PRF-KL eller andra pensionsbestämmelser för förtroendevalda. Bestämmelserna är helt nya, vilket innebär att de inte innehåller samma förmåner som i tidigare PBF, PRF-KL eller äldre bestämmelser/reglementen för förtroendevalda.

OPF-KL är indelat i omställningsstöd och pensionsbestämmelser. Till OPF-KL finns en

bilaga regelverk. Omställningsbestämmelserna tar sikte på aktiv omställning, med aktiva omställningsinsatser och tidsbegränsade ekonomiska omställningsstöd. Förmånerna i pensionsbestämmelserna motsvarar i stora delar pensionsavtalet AKAP-KL. Ålderspensionsintjänandet bygger på livsinkomstprincipen.

Bestämmelserna gäller inte för förtroendevalda som avgår 2014-12-31 eller senare (eller som tidigare avgått) med bl. a. närmare information om uppräknig av pensionsbehållningen.

För att förenkla hanteringen finns inte några övergångsbestämmelser, till skillnad från tidigare rekommenderade med rätt till visstidspension, annan egenpensionsförmån, avgångsersättning eller livränta. För dessa förtroendevalda fortsätter PBF eller PRF-KL att gälla.

OPF-KL är utformat för tillämpning hos respektive kommun och landsting/region. För att äga giltighet krävs ett lokalt antagande av bestämmelserna av kommunfullmäktige. I enlighet med Sveriges Kommuner och Landstings styrelses beslut föreslås att kommunfullmäktige beslutar att anta bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KL) med tillhörande bilaga.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden ligger i linje med de kostnader för omställningsstöd och pension som gäller för anställda i privat och offentlig sektor. I bestämmelserna om omställningsstöd och pension till förtroendevalda framgår kostnaden som genom dessa bestämmelser blir förutsägbara för kommunen.

Bilagor

Bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KL) med tillhörande bilaga och kommentarer till bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KL).

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Elisabeth Carle
Personaldirektör
Stadsledningskontoret

Bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda

Bestämmelser om omställningsstöd för förtroendevalda

§ 1 Tillämpningsområde

Bestämmelser om omställningsstöd gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen eller landstinget/regionen på heltid eller betydande del av heltid, med sammanlagt minst 40 procent av heltid.

Bestämmelserna tillämpas på förtroendevald som väljs för första gången i samband med valet 2014 eller senare, eller som i tidigare uppdrag inte omfattats av PBF, PRF eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

En *pensionsmyndighet* ska finnas. Med pensionsmyndighet avses den nämnd som enligt fullmäktiges beslut har i uppdrag att tolka och tillämpa dessa bestämmelser.

§ 2 Stöd för återgång till arbete

Ett omställningsstöd bör i första hand ses som ett tidbegränsat omställningsstöd och kunna kombineras med aktiva omställningsinsatser för förtroendevald som så önskar, i syfte att underlätta övergången till arbetslivet när en förtroendevald lämnat sitt (sina) uppdrag.

Omställningsstöden ska stödja och hjälpa en förtroendevald i hans eller hennes omställning till ett nytt arbete. Det förutsätts att den förtroendevalde själv aktivt verkar för att få ett nytt arbete.

Omställningsstöd för förtroendevalda

§ 3 Aktiva omställningsinsatser

Rätt till aktiva omställningsinsatser har förtroendevald som innehåft ett eller flera uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av heltid och som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst fyra års sammanhängande uppdragstid och som inte fyllt 65 år när han eller hon lämnar sitt uppdrag.

Respektive kommun och landsting/region har att utifrån den förtroendevaldes förutsättningar ta ställning till lämpliga aktiva omställningsinsatser samt vilken kostnadsram som ska gälla. De åtgärder som erbjuds kan exempelvis, som på arbetsmarknaden i övrigt, bestå av rådgivningsinsatser och kompletterande utbildning.

Det innebär att omställningsinsatsernas omfattning och innehåll skiljer sig åt mellan olika individer.

§ 4 Ekonomiskt omställningsstöd

Ekonomiskt omställningsstöd gäller för förtroendevald som innehåft ett eller flera uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av heltid och som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst ett års sammanhängande uppdragstid. För varje år i uppdraget utges ett ekonomiskt omställningsstöd på 3 månader. Ekonomiskt omställningsstöd utges i högst tre år.

Det ekonomiska omställningsstödet utges med 85 procent under de två första åren och med 60 procent under år tre. Det ekonomiska omställningsstödet beräknas på den förtroendevaldes årsarvode året före avgångstidpunkten.

Ekonomiskt omställningsstöd utges av kommunen eller landstinget/regionen som längst till och med kalendermånaden innan den förtroendevalde fyller 65 år.

För att uppbära ekonomiskt omställningsstöd krävs egen aktivitet från den förtroendevalde i syfte att hitta annan försörjning.

Det första årets utbetalning av ekonomiskt omställningsstöd samordnas inte med förvärvsinkomster. De två följande åren undantas årligen ett prisbasbelopp från samordning.

Rätten att erhålla ekonomiskt omställningsstöd upphör om den förtroendevalde på nytt blir innehavare av uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av heltid hos kommunen eller landstinget/regionen, eller får uppdrag i Riksdagen eller regeringen.

§ 5 Förlängt ekonomiskt omställningsstöd

Förlängt ekonomiskt omställningsstöd gäller för förtroendevald som innehåft ett eller flera uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av heltid

och som lämnat sitt uppdrag efter minst åtta års sammanhängande uppdragstid.

Förlängt ekonomiskt omställningsstöd kan utges till förtroendevald tidigast från 61 års ålder och endast i omedelbar anslutning till att ekonomiskt omställningsstöd enligt § 4 upphört. Förlängt ekonomiskt omställningsstöd kan utges för ett år i taget och som längst till och med kalendermånaden innan den förtroendevalde fyller 65 år.

Förlängt ekonomiskt omställningsstöd utges av kommunen eller landstinget/regionen efter årsvis ansökan från den förtroendevalde. Förlängt ekonomiskt omställningsstöd motsvarar 60 procent av den förtroendevaldes årsarvode året innan avgångstidpunkten.

För att uppbära förlängt ekonomiskt omställningsstöd krävs egen aktivitet från den förtroendevalde i syfte att hitta annan försörjning. Förlängt ekonomiskt omställningsstöd ska samordnas med förvärvsinkomster.

Rätten att erhålla förlängt ekonomiskt omställningsstöd upphör om den förtroendevalde på nytt blir innehavare av uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av heltid hos kommunen eller landstinget/regionen, eller får uppdrag i Riksdagen eller regeringen.

§ 6 Ändringar av och tillägg till bestämmelserna

Förtroendevald är skyldig att underkasta sig de ändringar av och de tillägg till dessa bestämmelser som fullmäktige beslutar.

§ 7 Samordning

Omställningsersättningarna enligt §§ 4 och 5 ska samordnas/minskas med andra förvärvsinkomster om inte annat anges.

§8 Ansökan om omställningsstöd

Ansökan om omställningsstöd enligt §§ 3-5 ska göras skriftligt enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten utfärdar. Den förtroendevalde bör få omställningsstöd utbetald tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

§ 9 Uppgiftsskyldighet och återbetalning av omställningsstöd

En förtroendevald är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att kunna fastställa rätten till och beräkna omställningsstöd, ekonomiskt omställningsstöd och förlängt ekonomiskt omställningsstöd.

Har förtroendevald erhållit omställningsstöd, ekonomiskt omställningsstöd eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd obehörigen eller med för högt belopp genom oriktiga uppgifter, underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldighet eller på annat sätt eller har förtroendevald i annat fall bort inse att utbetalningen var oriktig, ska det för mycket utbetalda beloppet återbetalas.

Pensionsmyndigheten kan – om särskilda skäl föreligger – besluta att helt eller delvis avstå från efterkrav.

Pensionsbestämmelser

§ 1 Tillämpningsområde m.m.

Bestämmelser om pension gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen eller landstinget/regionen.

Pensionsbestämmelserna tillämpas på förtroendevald som väljs för första gången i samband med valet 2014 eller senare, eller som i tidigare uppdrag inte omfattats av PBF, PRF-KL eller andra pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

Pensionsbestämmelserna tillämpas på förtroendevald, oavsett uppdragets omfattning, om inte annat anges.

Pensionsbestämmelserna gäller inte för förtroendevald som vid tillträdet av uppdrag har rätt till egenpension på grund av anställning, har rätt till egenpensionsförmåner enligt PBF, PRF-KL eller annat uppdrag eller uppnått 67 års ålder. Med ”rätt till egenpension” inbegrips att den förtroendevalde skulle kunnat få rätt till egenpension om ansökan härom ingivits.

Fullmäktige kan för särskilt fall besluta att pensionsbestämmelserna ska gälla och fastställa de villkor i fråga om pensionsrättens omfattning m.m. som kan finnas motiverade.

En *pensionsmyndighet* ska finnas. Med pensionsmyndighet avses den nämnd som enligt fullmäktiges beslut har i uppdrag att tolka och tillämpa pensionsbestämmelserna.

§ 2 Pensionsförmånernas omfattning

Pensionsförmåner enligt dessa bestämmelser är:

- a. avgiftsbestämd ålderspension
- b. sjukpension
- c. efterlevandeskydd
- d. familjeskydd

§ 3 Avgiftsbestämd ålderspension

En förtroendevald har rätt till avgiftsbestämd ålderspension enligt §§ 4 – 9 i pensionsbestämmelserna.

§ 4 Pensionsgrundande inkomst

En förtroendevalds pensionsgrundande inkomst beräknas per kalenderår och begränsas till högst 30 inkomstbasbelopp.

Den pensionsgrundande inkomsten beräknas per kalenderår och utgörs av den förtroendevaldes årsarvode, sammanträdesersättningar samt andra i det pensionsgrundande uppdraget (uppdragen) utgivna kontanta ersättningar. För förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid och som under ledighet till följd av sjukdom, olycksfall, arbetskada eller ledighet enligt föräldraledighetslagen (FörL), och på grund av sådan ledighet fått avdrag från sitt arvode, ska den pensionsgrundande inkomsten räknas om (höjas) med vad som avdragits.

I den pensionsgrundande inkomsten ska inte ingå ersättning som betalas ut till förtroendevald enligt 4 kap 12 § kommunallagen för förlorad arbetsinkomst, semesterförmån eller tjänstepensionsförmån eller ersättning som utgör traktamente eller kostnadsersättning.

§ 5 Pensionsavgifter

Pensionsavgiften beräknas i procent på den förtroendevaldes pensionsgrundande inkomst enligt § 4.

Pensionsavgiften är 4,5 procent på den pensionsgrundande inkomsten upp till och med 7,5 inkomstbasbelopp.

Pensionsavgiften är 30 procent på de delar av den pensionsgrundande inkomsten som överstiger 7,5 inkomstbasbelopp, intill dess den förtroendevalde har fyllt i 32 a § LAS angiven ålder. Därefter är pensionsavgiften 4,5 procent på hela den pensionsgrundande inkomsten. För förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid, och som får rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken (SFB) och som en följd härav med stöd av 4 kap. 9 § kommunallagen befrias från sitt uppdrag före mandatperiodens utgång, ska pensionsavgift tillgodoräknas under

tid då den förtroendevalde har rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken (SFB).

Anmärkning

Pensionsavgift ska avsättas i förhållande till nedsatt arbetsförmåga i uppdraget (uppdragen). Pensionsavgiften beräknas på den pensionsgrundande inkomsten året före den förtroendevalde beviljas sjuk- eller aktivitetsersättning. Pensionsavgiften avsätts till den förtroendevaldes pensionsbehållning.

Förtroendevald tillgodoräknas pensionsavgift från kommunen, landstinget/regionen endast om den för kalenderåret är högre än 1,5 procent av samma års inkomstbasbelopp. Då förtroendevald inte tillgodoräknas pensionsavgift betalar kommunen och landstinget/regionen ut motsvarande belopp direkt till den förtroendevalde i form av ersättning som inte är pensionsgrundande.

§ 6 Pensionsbehållning

Pensionsavgiften för ett kalenderår avsätts senast den 31 mars följande år till en pensionsbehållning hos respektive kommun eller landsting/region, där den förtroendevalde har innehaft uppdrag. Med pensionsbehållning avses summan av de årliga pensionsavgifter som intjänats hos respektive kommun eller landsting/region.

Pensionsbehållningen innehåller ett obligatoriskt efterlevandeskydd enligt § 11.

§ 7 Information

Pensionsmyndigheten ska lämna information till den förtroendevalde om hans eller hennes avgiftsbestämda pension, pensionsgrundande inkomst och avsättning av pensionsavgift.

§ 8 Utbetalning av avgiftsbestämd ålderspension

Utbetalning av avgiftsbestämd ålderspension, dvs pensionsbehållningen enligt § 6, sker månadsvis och tidigast från den tidpunkt den förtroendevalde kan få allmän pension utbetalad, och i övrigt enligt överenskommelse mellan den förtroendevalde och fullmäktige.

Ansökan om avgiftsbestämd ålderspension ska göras enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten fastställt. Den förtroendevalde bör få pension utbetalad inom tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

Avgiftsbestämd ålderspension kan utbetalas som engångsersättning till förtroendevald om värdet av pensionsbehållningen är högst 150 % av inkomstbasbeloppet året innan utbetalning av förmånen börjar.

§ 9 Uppgiftsskyldighet

Förtroendevald är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att kunna fastställa rätten till och beräkna avsättning av pensionsavgift. Lämnas inte sådana uppgifter kan pensionsmyndigheten besluta att avsättningen ska minskas i skälig omfattning.

Om förtroendevald genom att lämna oriktiga uppgifter inte fullgör sin uppgiftsskyldighet eller på annat sätt orsakar att för hög pensionsavgift avsätts, kan detta belopp avräknas på kommande avsättningar av pensionsavgift.

Pensionsmyndigheten kan besluta att helt eller delvis efterge beloppet.

§ 10 Sjukpension

Sjukpension betalas ut till förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid och som får rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken och som en följd härav med stöd av 4 kap. 9 § kommunallagen befrias från sitt uppdrag före mandatperiodens utgång. Sjukpensionen grundas och beräknas på den pensionsgrundande inkomsten enligt § 4 som den förtroendevalde hade året före den tidpunkt då sjuk- eller aktivitetsersättning beviljades.

Sjukpensionen motsvarar den månadsersättning som utgår till anställda enligt AGS-KL.

Sjukpension betalas ut under tid som den förtroendevalde har rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB. Upphör rätten till sjuk- eller aktivitetsersättning upphör också rätten till sjukpension.

Fullmäktige kan för särskilt fall besluta att sjukpension ska fortsätta att betalas ut, dock inte för längre tid än då sjuk- och aktivitetsersättning enligt socialförsäkringsbalken kan lämnas.

Anmärkningar

1. Sjukpensionen utges i förhållande till nedsatt arbetsförmåga i uppdraget (uppdragen).
2. Sjukpensionen ska värdesäkras enligt de bestämmelser som gäller för utbetalning av månadsersättning enligt AGS-KL.

§ 11 Efterlevandeskydd

Efterlevandeskydd för avgiftsbestämd ålderspension, enligt § 6, innebär att pension betalas till efterlevande make/maka, registrerad partner, sambo eller barn vid förtroendevalds dödsfall.

Vid dödsfall innan avgiftsbestämd ålderspensionen börjat utbetalas till förtroendevald utbetalas värdet av pensionsbehållningen, enligt § 6, till förmånsberättigad efterlevande under fem år.

Vid dödsfall efter det att livsvarig avgiftsbestämd ålderspension har börjat utbetalas till den förtroendevalde fortsätter utbetalningarna som ett efterlevandeskydd till efterlevande under maximalt 20 år efter det att ålderspensionen börjat utbetalas.

Efterlevandeskydd betalas i första hand till efterlevande make/maka, registrerad partner och sambo. I andra hand betalas efterlevandeskydd till efterlevande barn eller adoptivbarn, dock som längst till och med månaden innan barnet fyller 20 år.

Om det finns flera barn med rätt till efterlevandeskydd ska pensionsbehållningen delas lika mellan förmånsberättigade barn.

Efterlevandeskydd kan utbetalas som en engångsersättning till efterlevande om värdet av pensionsbehållningen är högst 150 % av inkomstbasbeloppet året före utbetalning av förmånen börjar.

§ 12 Familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall

Familjeskydd betalas ut till förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid. (Bestämmelser om familjeskydd utarbetas senare efter det att pågående avtalsförhandlingar om AKAP-KL avslutats.)

§ 13 Vissa inskränkningar i rätten till pensionsförmån

Angående påföljd i pensionsförmånshänseende för den som uppsåtligt framkallat förtroendevalds arbetsförmåga eller död ska gälla vad som anges i 18, 19, 20 a och 100 a §§ lagen om försäkringsavtal.

§ 14 Ändringar av och tillägg till bestämmelserna

Förtroendevald är skyldig att underkasta sig de ändringar av och de tillägg till pensionsbestämmelserna som fullmäktige beslutar.

§ 15 Finansiering

För utfästelser enligt dessa bestämmelser svarar kommun och landsting/region.

§ 16 Ansökan om och utbetalning av sjukpension, efterlevandeskydd och familjeskydd

Utbetalning av sjukpension, efterlevandeskydd och familjeskydd sker månadsvis.

Ansökan om sjukpension, efterlevandeskydd och familjeskydd ska göras enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten utfärdar. Den förtroendevalde eller förmånsberättigade bör få pension utbetalad tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

§ 17 Uppgiftsskyldighet m.m.

Förtroendevald eller hans eller hennes efterlevande är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att fastställa rätten till sjukpension, efterlevandeskydd och familjeskydd. Förtroendevald eller efterlevande som inte fullgör de skyldigheter pensionsmyndigheten fastställt förverkar rätten till förmåner och kan inte genom att senare fullgöra skyldigheten återfå rätten till förverkat belopp mer än sex månader tillbaka. Pensionsmyndigheten kan dock medge undantag.

§ 27

KFKS 2012/177-630

Förbättrad ärendehantering vid nedläggningshotade skolor

Motion den 12 mars 2012 av Sidney Holm och Magnus Söderström (MP)

Beslut

Kommunstyrelsens verksamhetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslaget i motionen. Motionen är därmed färdigbehandlad.

Ärende

Motionärerna yrkar att nedläggningsbeslut gällande kommunala skolor alltid ska fattas av kommunfullmäktige.

Verksamhetsutskottet föreslår att förslaget i motionen avslås. Beslut om hur verksamheten inom produktionsområdet Valfärd skola ska bedrivas, fattas av rektor, produktionsdirektör kommunstyrelsens verksamhetsutskott och kommunstyrelsen. Besluten grundar sig på noggranna analyser och konsekvensbedömningar. Offentliga debatter och genomlysningar om exempelvis nedläggning av kommunala skolor kan ske utan att ärendet behandlas i kommunfullmäktige.

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 2 april 2014

Motion




Beslutsgång

Verksamhetsutskottet beslutade i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

Protokollsanteckningar

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande.

”Beslut rörande ärenden som avser en verksamhets mål, inriktning, omfattning eller kvalitet får enligt kommunallagen inte delegeras till kommunstyrelsens verkställande utskott. Kommunens egna revisorer anser att nedläggning av skolor är en verksamhetsförändring

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

som omfattas av kommunallagens bestämmelser och har kritiserat kommunstyrelsen för att dessa beslut delegerats av kommunstyrelsen. Miljöpartiet instämmer i revisorernas kritik att den långt gångna delegationsordningen bryter mot kommunallagen.

Miljöpartiet anser också att beslut om nedläggning av verksamheter som har ett stort allmänintresse eller är av stor principiell betydelse bör fattas av kommunfullmäktige.

Nedläggning av skolor berör ofta många och bör därför få en bättre genomlysning än idag. I tjänsteskrivelsen står att läsa:

”Offentliga debatter och genomlysningar om exempelvis nedläggning av kommunala skolor kan ske utan att ärendet behandlas i kommunfullmäktige.”

Dessvärre kan beslut om att lägga ner en skola i Nacka fattas av en handfull politiker, vid ett enda sammanträde, där underlaget dessutom presenteras under sittande möte. När ska då offentliga debatter och genomlysningar hinnas med?”

Khashayar Farmanbar (S) lät för Socialdemokraternas verksamhetsutskottsgrupp anteckna följande.




”Socialdemokraterna sympatiserar med motionärens intentioner att såpass viktiga frågor som skolnedläggning inte ska hanteras inom ett utskott. Vi vill gärna se att reglementet uppdateras så att ett sådant beslut måste fattas av minst Kommunstyrelsen, och därmed inte av dess utskott.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Nackalistan stödjer Miljöpartiets motion om förbättrad ärendehantering vid nedläggning av t ex skolor. Nackalistan bedömer att nedläggningar av hela eller delar av verksamheter som skolor, förskolor, bibliotek, fritidsgårdar m.m. är rent politiska samhällsfrågor som ska beslutas om på högsta nivå, i kommunfullmäktige.”

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

”Motionen visar på att det är viktigt att beslut om nedläggning av skolor tas i ett annat forum än KSVU. Självklart kan det finnas situationer när det är rimligt med en nedläggning men då bör dels alla stenar ha vänts på dels de förtroendevalda haft möjlighet att tänka och förankra beslutet. Vi förtroendevalda har kommunmedborgarnas, våra väljares, uppdrag att ta väl grundade beslut där avvägningen kan innebära att det inte bara är ekonomi som får styra. Och den möjligheten förbättras om diskussionen får fortgå och beslut tas åtminstone i Kommunstyrelsen. Ibland är det bra att låta beslut få ta lite tid.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Förbättrad ärendehantering vid nedläggningshotade skolor

Motion den 12 mars 2012 av Sidney Holm och Magnus Söderström (MP)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslaget i motionen. Motionen är därmed färdigbehandlad.

Sammanfattning

Motionärerna yrkar att nedläggningsbeslut gällande kommunala skolor alltid ska fattas av kommunfullmäktige.

Stadsledningskontoret föreslår att förslaget i motionen avslås. Beslut om hur verksamheten inom produktionsområdet Vålfärd skola ska bedrivas, fattas av rektor, produktionsdirektör kommunstyrelsens verksamhetsutskott och kommunstyrelsen. Besluten grundar sig på noggranna analyser och konsekvensbedömningar. Offentliga debatter och genomlysningar om exempelvis nedläggning av kommunala skolor kan ske utan att ärendet behandlas i kommunfullmäktige.

Förslaget i motionen

Motionärerna menar att kommunfullmäktige alltid ska fatta beslut om nedläggning av kommunala skolor. Motionärerna skriver att nedläggningsbeslut gällande skolor är beslut som ofta rör upp känslor bland de som är drabbade och föreslår därför att ärenden om nedläggning ska behandlas i kommunstyrelsens verksamhetsutskott men även tas upp och beslutas av fullmäktige. Motionärerna menar att ärenden om nedläggning då får en ordentlig genomlysning, att alla partier ges möjlighet att delta i debatten innan beslut fattas och att olyckliga överraskningsmoment undviks.

Stadsledningskontorets bedömning och förslag

Kommunstyrelsens instruktion och delegationsordning (KFKS 2011/198-002 och KFKS 2012/230-003) beskriver vad som är kommunstyrelsens ansvar och befogenheter. I reglementet framgår att kommunstyrelsens ansvarsområde bland annat omfattar att tillhandahålla kommunal produktion av utbildning. Vidare framgår att kommunstyrelsen har rätt att vidaredelegera rätten att fatta beslut till verksamhetsutskottet i frågor som rör den kommunala produktionen. I enlighet med punkten 75 i reglementet har verksamhetsutskottet mandat att fatta beslut om större verksamhetsförändringar samt start och nedläggning av verksamheter.

Produktionsdirektören för Valfärd skola har det övergripande strategiska ansvaret för verksamheten inom välfärdsområdet ¹. Respektive rektor har i sin tur det fulla ansvaret för enhetens interna inriktning och mål, organisation, resursutnyttjande, budget och utfall, personal och arbetsmiljö samt för att processerna inom enheten ständigt förbättras och utvecklas.

Nackas styrmodell bygger på fyra grundläggande principer som speglar visionen om öppenhet och mångfald samt den grundläggande värderingen om förtroende för och tillit till den enskilda individens vilja och förmåga. En av principerna är ”Särskiljande av finansiering och produktion”. Det betyder att förtroendevalda beslutar om verksamheternas mål och budget, men inte om *hur* verksamheten ska genomföras. I enlighet styrprincipen om konkurrensneutralitet ska de politiska nämnderna vara konkurrensneutrala. Kommunala och privata anordnare ska ha samma villkor och likvärdiga tjänster ska ha lika stor offentlig finansiering. Baserat på styrmodellen finns inte skäl att kommunfullmäktige ska fatta beslut om nedläggning av kommunala skolor.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget innebär inga ytterligare kostnader, arbetet ingår i kommunstyrelsens ordinarie budget.

Bilaga

Motion ” Förbättrad ärendebehandling vid nedläggningshotade skolor”

Mats Bohman
Administrativ Direktör
Stadsledningskontoret

Johanna Magnusson
Controller
Samordnings- och utvecklingsenheten

¹ Ledning och styrning för öppenhet och mångfald,
http://infobank.nacka.se/Handlingar/Kommunstyrelsen/2012/20121126/21_c_Ledning_och_styrning%20for_oppnenhet_och_mangfald.pdf



Förbättrad ärendehantering vid nedläggningshotade skolor

*Motion den 12:e mars 2012 av Sidney Holm och Magnus Söderström
för Miljöpartiet de gröna*

Mer demokrati i beslutsprocessen

Nedläggningsbeslut gällande skolor är beslut som ofta rör upp känslor bland de som är drabbade. För att visa att vi politiker i kommunen inte ser lättvindigt på denna typ av beslut, föreslår vi i Miljöpartiet att dessa ärenden inte bara ska behandlas i kommunstyrelsens verkställande utskott, utan även tas upp och beslutas i kommunfullmäktige. På så sett förvissas vi oss om att ärendena får en ordentlig genomlysning, alla partier ges möjlighet att delta i debatten innan besluten fattas, och olyckliga överraskningsmoment undviks.

Miljöpartiet yrkar på att:

- Nedläggningsbeslut gällande kommunala skolor ska alltid fattas av kommunfullmäktige.

.....
Sidney Holm

.....
Magnus Söderström

§ 118

Dnr KFKS 2012/495-214

Detaljplaneprogram för Nacka strand på Sicklaön

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

- Kommunstyrelsen antar detaljplaneprogrammet.
- Kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att, var för sig inom sina respektive ansvarsområden, starta kommande stadsbyggnadsprojekt förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram för Nacka strand.

Ärende

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden med mera.




I programmet föreslås en utveckling där cirka 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen kommer att få en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service och kollektivtrafik.

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

Programarbetet startades i december 2012 och ett förslag var utskickat för samråd under november och december 2013. Under samrådet har två ”öppet hus” arrangerats där också samrådspromenader har genomförts i Nacka strand.

Från remissinstanserna har de viktigaste synpunkterna handlat om påverkan på den gröna spridningskorridoren och riksintresset, anpassning till kulturmiljön, samordning av kollektivtrafik, trafikstruktur och buller.

Från de boende har synpunkterna främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Föreslagen bebyggelse på kajen, söder om Fabrikörvägen, längst ute på Jakobsdalsvägen har mött kraftig kritik från de närboende. De ändringar som gjorts i förslaget består främst av en omarbetning av dessa områden och i vissa fall en lägre exploateringsgrad. För att kompensera har

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

exploateringsgraden i andra delområden, där påverkan på befintlig bebyggelse inte bedömts lika stor, ökats.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen ned till kajen med buss om man godtar en mindre god standard, vändmöjlighet vid kajen är dock förenade med ingrepp i strandmiljön och med stora infrastrukturella investeringar.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse den 29 april 2014

Ärendeöversikt

Samrådsredogörelse för program

Programhandlingar

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 2 april 2014 § 82

Ärendets tidigare behandling

Beslut i miljö- och stadsbyggnadsnämnden den 2 april 2014 § 82

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrkte att kommunstyrelsen antar detaljplaneprogrammet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrkte att kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att starta kommande stadsbyggnadsprojekt förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram för Nacka strand.

Yrkanden




Cathrin Bergensträhle (M) yrkade, med instämmande av Anders Tiger (KD), bifall till planenhetens förslag.

Hans Peters (C) yrkade att ärendet återremitteras i syfte att de två södra husen i delområde 6 ska utgå och att även den befintliga byggrätten i delområde 7 ska utgå.

Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade avslå Hans Peters återremissyrkande.

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med Cathrin Bergensträhles yrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Protokollsanteckningar

Hans Peters lät anteckna följande för Centerpartiets stadsutvecklingsutskottsgrupp.

”Den föreslagna bebyggelsen i område 6, de två södra husen, skulle innebära ett alltför stort ingrepp i den vackra hällmarken och riskerar också att minska de biologiska spridningsvägarna mellan Nyckelvikens naturreservat och det blivande reservatet i Ryssbergen. Vidare är den aktuella byggrätten idag placerad på en parkeringsplats som tillhör hotell J. Om den bebyggs måste nya p-platser tillkomma någon annan stans och då är risken stor att det sker på naturmark. Det vore synd. Runt hotell J finns självsådda bokar.

Anders Tiger lät anteckna följande.

”Nacka strand är ett väl genomarbetat program. Tre aspekter vill vi kristdemokrater dock lyfta fram:

1. Övergången mellan kollektivtrafikens bussar och båtar behöver förbättras. Det måste bli närmare mellan buss och båt, gå snabbare och vara enklare att byta trafikslag. Det gäller förstås även tunnelbanan den dag den är på plats.

Nacka strand är den viktigaste ankningspunkten för Sjövägen i Nacka. Båttrafiken utgör ett viktigt komplement inom kollektivtrafiken. Den måste utvecklas med moderna båtar, funktionshindersvänliga, miljövänliga och snabba. Det måste därför gå smidigare att byta mellan bussarna och de kommande moderniserade båtarna.




2. Området är inte tillräckligt barnvänligt. Det är svårt att hitta ytor lämpade för bollsport, därför bör någon annan idé hittas på, som kan bli ett kännetecken för området och som karaktäriserar det.

Exempel som skulle kunna ge fantasin en skjuts: Tom Tits, Mulle Meck, året-runt-kalkbacke, parkour-park, dataspelscenter, temaidéer från områdets industrihistoria eller som är kopplat till vattnet...

3. Området bör underkastas kommunens expertis vad gäller brottsförebyggande utformning.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Med den finansieringsmodell med fördyrande kostnader som Nackas majoritet har valt för kommande exploateringar i samband med T-baneutbyggnaden, så innebär det dyrare bostäder och lokaler än normalt. I sin tur innebär det på bostadssidan att enbart personer med mycket god ekonomi har möjlighet att flytta till Nacka vilket Nackalistan tycker är negativt med tanke på den sociala hållbarheten. Detta gäller även på företagssidan. Att i ett avtal för tunnelbana bli så bakbunden att man är tvungen att säga Ja till alla exploateringar för att i åratals kunna ro projektet i hamn är bedrövligt och inkräktar negativt på den

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		




politiska valfriheten tycker Nackalistan. Kollektivtrafikförsörjning är mycket viktigt till området.”

Majvie Swärd (S) lät anteckna följande för Socialdemokraternas stadsutvecklingsutskottsgrupp.

”Vi anser det mycket angeläget att det finns en bussförbindelse som går ner till kajen, på så sätt kan många fler nyttja vattenvägen i sitt resande. Vändplan för buss vid kajen borde gå att lösa, åtminstone för mindre bussar, all busstrafik i Nacka behöver inte ske med ”dragspelsbuss.”

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

”I kommunens relativt nya översiktsplan anges tre mål för kommunens utveckling, det är ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. I kommunens stadsbyggnadsvision för att bygga stad på Västra Sicklaön anges att det ska vara en stad för alla. Nacka är en mycket segregerad kommun och därför måste aspekten social hållbarhet och minskad segregation finnas med i allt planarbete. I en så stort område som Nacka strand vore det självklart att ha en utvecklad strategi för hur man ska uppnå social hållbarhet. Om detta skriv bara en mening i hela det omfattande programmet: ”Nacka strand ska vara en stadsdel för alla, och då behöver även bostadsutbudet vara varierat med både bostadsrätter och hyresrätter.” Men detta utvecklas inte på något sätt i programmet, och social hållbarhet är också mer än bara hyresrätter (som i och för sig är en viktig och nödvändig komponent). Vänsterpartiet har under arbetet med ”Bygga stad” i ett flertal olika sammanhang framfört att det nästan alltid bara är de två andra hållbarhetsaspekterna som beskrivs, tyvärr måste vi återigen konstatera att den sociala hållbarheten är något som konsekvent utelämnas i planer, i utvärderingar mm. Ränderna går inte ur den borgerliga majoriteten och den kultur som de skapat i kommunen under sin majoritetstid osynliggör dessa frågor.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Detaljplaneprogram för Nacka strand på Sicklaön

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsen antar detaljplaneprogrammet.
- Kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att, var för sig inom sina respektive ansvarsområden, starta kommande stadsbyggnadsprojekt förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram för Nacka strand.

Sammanfattning

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden med mera.

I programmet föreslås en utveckling där cirka 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen kommer att få en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service och kollektivtrafik.

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

Programarbetet startades i december 2012 och ett förslag var utskickat för samråd under november och december 2013. Under samrådet har två ”öppet hus” arrangerats där också samrådspromenader har genomförts i Nacka strand.

Från remissinstanserna har de viktigaste synpunkterna handlat om påverkan på den gröna spridningskorridoren och riksintresset, anpassning till kulturmiljön, samordning av kollektivtrafik, trafikstruktur och buller.

Från de boende har synpunkterna främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Föreslagen bebyggelse på kajen, söder om Fabrikörvägen, längst ute på Jakobsdalsvägen har mött kraftig kritik från de närboende. De ändringar som gjorts i förslaget består främst av en omarbetning av dessa områden och i vissa fall en lägre exploateringsgrad. För att kompensera har exploateringsgraden i andra delområden, där påverkan på befintlig bebyggelse inte bedömts lika stor, ökats.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen ned till kajen med buss om man godtar en mindre god standard, vändmöjlighet vid kajen är dock förenade med ingrepp i strandmiljön och med stora infrastrukturella investeringar.

Ärendet

Programområdet ligger på västra Sicklaön och gränsar mot Saltsjön, Bergs oljehamn, Jarlaberg, Vikdalen samt Centrala Nacka och Värmdöleden. Området har idag blandade funktioner som bostäder, service och besöksmål, tyngdpunkten ligger dock vid olika typer av verksamheter.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 december 2012 § 351 att tillstyrka startpromemoria för detaljplaneprogram. Kommunstyrelsen beslutade den 17 december 2012 § 319 att anta startpromemoria för programmet samt att delegera tecknandet av ett programavtal med fastighetsägaren till planchefen. Programavtalet tecknades i oktober 2013.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 november 2013 § 315 att sända förslag till detaljplaneprogram på remiss och samråd.

Samrådet pågick under tiden 22 november 2013 – 23 december 2013. Två ”öppet hus” har hållits den 3 och den 7 december 2013 där de som berörts av programförslaget bjudits in. Berörda fick träffa representanter för Nacka kommun, exploitören samt arkitekterna. I anslutning till de öppna husen anordnades samrådspromenader i området. Vid promenaderna berättade kommunens tjänstemän om programförslaget samt områdets bakgrund och historia. Till de öppna husen kom sammanlagt cirka 200 besökare.

Den föreslagna delegationen att starta kommande stadsbyggnadsprojekt inom programområdet syftar till att förkorta startprocessen i synnerhet och därmed stadsbyggnadsprocessen i allmänhet. Det är ett led i arbetet med att få en effektivare stadsbyggnadsprocess med kortare handläggningstider. Delegationen gäller endast förutsatt att innehållet överensstämmer med det av kommunstyrelsen antagna detaljplaneprogrammet för Nacka strand. I praktiken betyder det att mark- och exploateringschefen tillsammans med planchefen tar fram en mycket kortfattad start-PM som anmäls till KSSU respektive

MSN när ett nytt projekt ska startas. På det viset kan startfasen kortas med ett antal månader.

Programförslaget

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden med mera. Programmet för Nacka strand ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad. För den tillkommande bebyggelsen redovisas ett antal utvecklingsområden. Huvudinriktningen är att den befintliga infrastrukturen, och därmed redan gjorda investeringar, ska kunna tillvaratas på ett bra sätt. I programmet föreslås en utveckling där cirka 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen kommer att få en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service och kollektivtrafik.

Sammanfattning av inkomna synpunkter under samrådet

Under samrådet fanns möjligheten att svara på en webbaserad samrådsenkät. I samrådsenkäten gavs möjlighet att svara på vad man tyckte var positivt med programförslaget respektive vad som var mindre bra. 160 synpunkter om förslaget lämnades via webbformuläret. Majoriteten, knappt 90 procent, utgjordes av boende inom eller i anslutning till programområdet.

Under samrådet inkom remissvar med synpunkter från 14 myndigheter och företag samt från 7 föreningar och bostadsrättsföreningar. Cirka 40 skrivelser har inkommit via mail eller post från boende inom eller i anslutning till området samt cirka 300 namn insamlade på olika listor. Många har lämnat synpunkter både via webbenkäten och via separata skrivelser.

Från remissinstanserna har de viktigaste synpunkterna handlat om påverkan på den gröna spridningskorridoren och riksintresset, anpassning till kulturmiljön, samordning av kollektivtrafik, trafikstruktur och buller.

Från de boende har synpunkterna främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Föreslagen bebyggelse på kajen, söder om Fabrikörvägen, längst ute på Jakobsdalsvägen har mött kraftig kritik från de närboende.

Bussväg ner till kajen för en effektiv omstigning mellan buss och båt

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fattade i sitt remissyttrande beslut om att detaljplaneprogrammet för Nacka strand bör möjliggöra att bussar kan angöra bryggorna nere vid Saltsjön, så att resenärer enkelt kan stiga om till båttrafik, till exempel Sjövägen.

Olika alternativ att angöra kajen med buss har studerats i en separat utredning. Den visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss, men förutsätter att SL frångår sina

krav i Ribuss08 och godtar en mindre god standard (alternativ 1a enligt WSP:s ”PM Bussgata till kaj” daterad 2014-03-14). Fysiska åtgärder behöver dock vidtas; breddning av vägen i kurvan ned till kajen, borttagning av farthinder med mera. Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss kan ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angöringsplatsen för båttrafik, men är förenad med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar.

Om man istället ska utgå från en högre standard och en eventuell möjlig koppling med buss mellan Nacka strand och Bergs oljehamn innebär detta en mycket stor ombyggnad av Augustendalsvägen med omfattande ingrepp i gatu-, natur- och kulturmiljön som följd samt att en befintlig byggrätt med pågående genomförandetid måste lösas in. Dessa alternativ har inte bedömts som försvarbara på grund av de negativa konsekvenserna de medför.

Utredningen visar således att en direkt omstigning mellan buss och båt är möjlig, men behöver utredas vidare i det kommande planarbetet. Den faktiska tidsvinsten för resenärerna behöver analyseras, funktionaliteten utredas, den framtida tunnelbanans påverkan på bussnätet (till exempel busslinjer, sträckningar och små matarbussar) studeras samt vilka ingrepp i parkmiljön som en breddning av kurvan innebär.

Ändringar inför antagande

Efter samrådet och inför ett antagande av programmet har nedanstående ändringar gjorts.

- Vid Augustendalsvägen-Tändkulevägen (delområde 1) har placering och utbredning av den högre volymen vid Tändkulevägen justerats för att sambandet mellan arbetarbostäderna och fabriksbyggnaden ska framträda tydligare i stadsbilden. Vid Fabrikörvägen (delområde 1) prövas ytterligare bebyggelse i branten upp mot berget.
- I kvarteret vid Tändkulevägen (delområde 3) redovisas ytterligare ett våningsplan på den hösta delen närmast det befintliga kontorshuset.
- Bebyggelsen på kajen (delområde 5) har justerats avseende höjden för att rymmas inom det utsiktsservitut som finns mellan fastighetsägaren för kajen och bostadsrättsföreningen på Fabrikörvägen.
- Förslaget för ny bebyggelse på Fabrikörvägen (delområde 6) har omarbetats för att bättre anpassas till den befintliga bebyggelsen på norra sidan om Fabrikörvägen. Byggnadsvolymernas placering och utbredning har justerats så att skuggning och insyn minskas samt att lamellerna mot söder inte tar så stor del av grönområdet i anspråk. Minskningen av exploateringen har medfört att bebyggelse även prövas längre österut på Fabrikörvägens södra sida.
- Den föreslagna bebyggelsen vid Jakobsdalsvägen (delområde 8 och 9) har justerats. Delområde 9 har omarbetats helt och en ny struktur föreslås som innebär mindre påverkan på utsikt och som tar mindre yta i anspråk, exploateringen minskar även i omfattning. En park samt en allmän utsiktsplats har lagts till. I delområde 8 har en påbyggnad på ett befintligt kontorshus lagts till.

- Etappindelningen har reviderats så att föreslagen bebyggelse på kajen läggs i etapp 2 istället för etapp 1. De centrala delarna med bebyggelse längs Augustendalsvägen, viktig infrastruktur, vissa allmänna platser samt området vid mässan har tidigare lagts från etapp 2 till etapp 1. Etapp 3 är oförändrad.
- Utemiljön för Engelska skolan har bearbetats, i programmet illustreras och beskrivs hur skolans utemiljö ansluter till närliggande park- och bebyggelseområden.
- Antalet tillkommande förskoleavdelningar har setts över och ytterligare en förskola (4 avdelningar) har tillkommit i delområde 11, i programmets sista etapp.
- Till följd av samrådsyttrandet från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har förutsättningarna för busstrafik ned till kajen och vidare mot det framtida utvecklingsområdet vid Bergs oljehamn utretts inom ramen för detta programarbete. Utredningen i form av ett PM biläggs som underlag till programmet. Till följd av detta har ändringar gjorts i avsnittet om kollektivtrafik.
- De två stora kontorshusen i norra Nacka strand som föreslås konverteras till bostäder har redan idag byggrätt för påbyggnad i gällande detaljplaner. Dessa byggrätter redovisades inte i samrådsförslaget men nu finns de med i kartor och illustrationsmaterial. Justeringar har dock gjorts så att byggnaderna illustreras på ett likartat sätt, med påbyggnad på lamellerna, inte i bakkant.
- I övrigt har programmet uppdaterats där förutsättningarna ändrats samt att redaktionella ändringar av mindre betydelse har gjorts.

Ekonomiska konsekvenser

Inför framtagandet av programförslaget för Nacka strand tecknades ett programavtal mellan fastighetsägaren Nacka Strand Fastighets AB och Nacka kommun. Samtliga kostnader förknippade med programarbetet bekostas av Nacka Strand Fastighets AB. Innan kommunstyrelsen beslutar att anta programmet ska ett ramavtal träffas mellan fastighetsägaren Nacka Strand Fastighets AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar. Ramavtalet ska enligt tidplan inlämnas till KSSU den 29 april 2014 för att därefter behandlas av KS och KF, under förutsättning att förhandlingarna mellan kommunen och Nacka Strand Fastighets AB kan avslutas innan dess. Utbyggnaden av anläggningar inom kvartersmark åligger exploatören, kommunen ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom allmän plats. Samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats ska bäras av tillkommande och omvandlad bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad. Ett samordningsprojekt ska påbörjas för att utreda de övergripande frågorna som påverkar två eller flera kommande detaljplaner i området. Kostnaden för arbetet som vidtas i samordningsprojektet ska fördelas på berörda detaljplaner i relation till nytta och exploateringsgrad.

Innan planarbetet påbörjas ska det för varje etapp tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploatör och Nacka kommun. Innan detaljplan kan antas av kommunfullmäktige ska ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploatören. Avtalet reglerar bland annat ansvar- och kostnadsfördelning för allmänna anläggningar, uttag av VA-

anläggningsavgifter, ställande av säkerhet och ett exploateringsbidrag för övergripande infrastrukturåtgärder, vilket innehåller ett finansiellt bidrag till kommande utbyggnad av tunnelbanan. Utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum möjliggör en kraftig utökad bostadsbebyggelse på västra Sicklaön. Västra Sicklaön definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken. Exploatörer på västra Sicklaön kommer att ta del av 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.

Kommunen äger några områden som enligt programförslaget kan bebyggas, vilket medför ett visst positivt netto till kommunens projektbudget. Försäljning av den kommunala marken föregås av en markanvisningstävling eller en värdering av mindre områden. Kommande områden för allmän platsmark ska överlåtas till kommunen utan ersättning. Programförslaget innebär att kommunen övertar flertalet anläggningar, exempelvis torgytor, parker och kajer, vilket innebär att kommunen i framtiden kommer att få drift- och underhållskostnader för dessa anläggningar. Inom programområdet finns även flertalet enskilda ledningar som kan komma att behöva bytas ut innan delar av det enskilda nätet övertas av kommunen. Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet. Avgifter för vatten och avlopp debiteras enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

Bilagor

Ärendeöversikt

Samrådsredogörelse för program

Programhandlingar

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Sofia Thuresson Rudenschöld
Planarkitekt

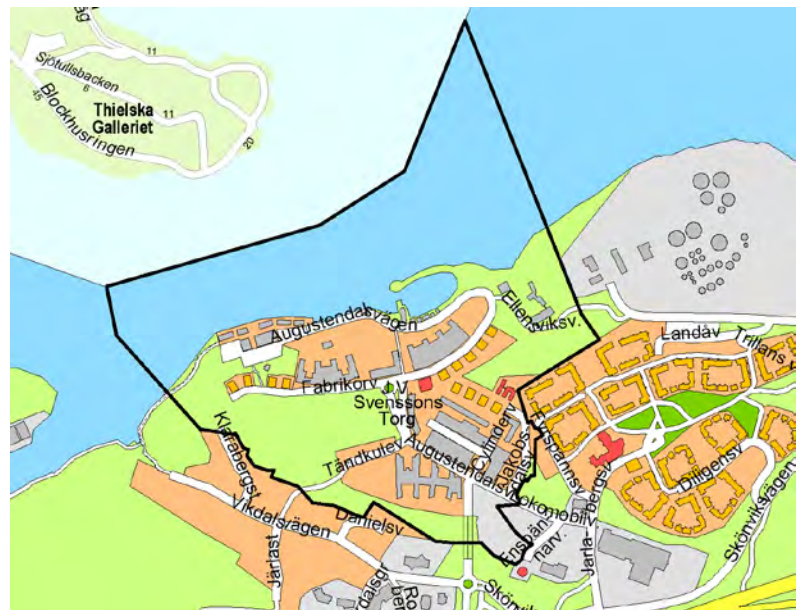
Detaljplaneprogram för Nacka strand på Sicklaön

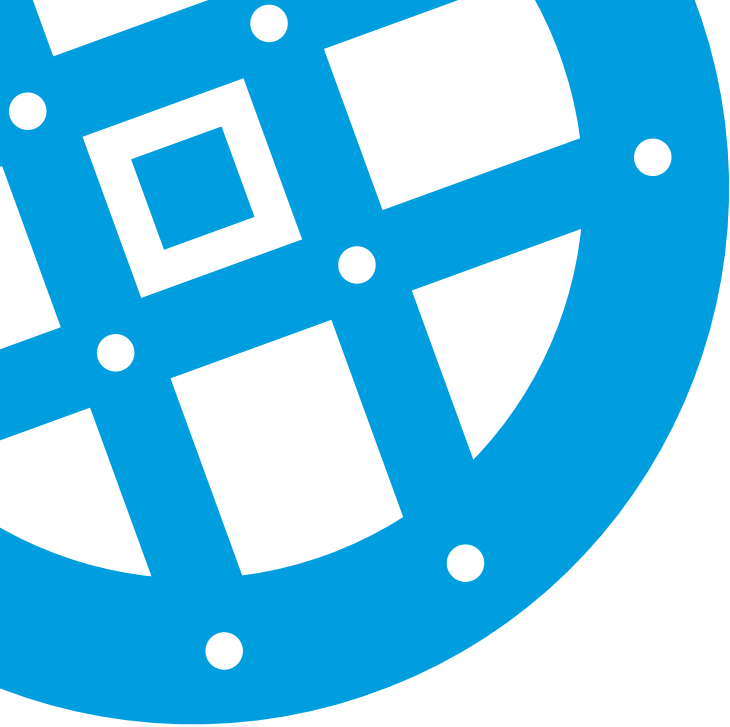
Projektledare: Sofia Thuresson Rudenschöld

Delprojektledare, mark- och exploateringsenheten: Sara Bolander

Översikt kommunala beslut och programområdets avgränsning

	Beslut	Datum	Styrelse/ nämnd	Kommentar
✓	Start-PM, program, tillstyrkan	2012-12-12	MSN	§ 351
✓	Start-PM, program, antagande	2012-12-17	KS	§ 319
✓	Beslut om programsamråd	2013-11-13	MSN	§ 315
✓	Yttrande under programsamråd	2014-01-21	KSSU	§ 11
✓	Program, tillstyrkan inför antagande	2014-04-02	MSN	§ 82
✓	Program, antagande	2014-06-02	KS	





DETALJPLANEPROGRAM FÖR
NACKA STRAND

ANTAGANDEÄNDLING 2014



NACKA
BYGGER
STAD

NACKA BYGGER STAD

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

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

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

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

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



Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande



INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	4
INLEDNING OCH BAKGRUND.....	6
VISION OCH MÅL FÖR NACKA STRAND.....	8
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	10
PROGRAMFÖRSLAGET.....	23
NACKA STRAND OCH KULTURMILJÖVÅRDENS INTRESSEN.....	58
PROGRAMFÖRSLAGETS MILJÖKONSEKVENSER	63
GENOMFÖRANDE.....	69

SAMMANFATTNING

Ett detaljplaneprogram har tagits fram för Nacka strand. Dokumentet är vägledande för områdets framtida utveckling. Programmet ligger i linje med översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier och framtidens Nacka strand är en del i utvecklingen av västra Sicklaön.

Programområdet ligger på västra Sicklaön och gränsar mot Saltsjön, Bergs oljehamn, Jarlaberg, Vikdalen samt Centrala Nacka och Värmdöleden. Området har idag blandade funktioner som bostäder, service och besöksmål. Tyngdpunkten ligger dock vid olika typer av verksamheter. För att hantera befintliga förutsättningar och framtida utvecklingsidéer har ett antal målområden tagits fram. Dessa handlar om ”en tät, blandad och levande stad”, ”ett sammankopplat och integrerat

stadsrum”, ”attraktiva och kvalitativa rekreativmiljöer” samt att Nacka strand ska vara ”en stadsdel med stark identitet och en egen attraktionskraft”.

Dagens Nacka strand präglas av mångfald och det finns en variation i bebyggelse, miljöer och gatustrukturer. Området har tydliga spår av flera historiska epoker där Nacka strand har förändrats. Nacka strand har länge fungerat som en enhet med en tydlig entré och med få kopplingar till angränsande områden. Stadsdelens struktur kan spåras till den tidigare användningen som fabrik, men också senare till den storskaliga kontorsbebyggelsen. Delar av programområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljö samt angränsar till riksintressen för kommunikationer.

Programförslaget inleds med ett avsnitt där det

offentliga rummet står i fokus. Där presenteras hur det framtida Nacka strand kan komma att upplevas. Fokus ligger på gator, torg, parker, strandpromenad mm. Sedan följer ett avsnitt där den tillkommande, och förslag till omvandlad, bebyggelse redovisas.

Huvudinriktningen är att den befintliga infrastrukturen, och därmed redan gjorda investeringar, ska kunna tillvaratas på ett bra sätt. För de föreslagna utvecklingsområdena skisseras schematiska volymer och resonemang om förhållningssätt till bland annat stadsbild och naturmiljö presenteras. I programmet föreslås en utveckling där ca 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter.

I ett tidigt skede genomfördes en enkätundersökning



Nacka Strand sett från Djurgården

för att få inspel och åsikter om Nacka strands kvaliteter och utvecklingsmöjligheter. De inkomna svaren har utgjort underlag i framtagandet av programförslaget.

En utveckling av det offentliga rummet och den tillkommande bebyggelsen är till stora delar en förutsättning för varandra. En huvudpunkt i programmet är fokuset på det centrala stråket från tunneln och ner längs Augustendalsvägen och vidare ner till kajen. Här blir tätheten som störst och underlaget väntas ge möjligheter för utvecklad service. Kopplingen mellan J V Svenssons torg och kajen behöver få en utökad kapacitet för att möjliggöra en snabbare förbindelse och därmed ett attraktivare kollektivresande. I det tillkommande kvarteret vid Tändkulevägen föreslås en idrottshall inrymmas i mörka ytor som är svåra att använda för andra verksamheter.

I Nacka strand finns många inslag av konst av hög kvalitet. Vissa av de befintliga konstverken kan ges en mer framträdande roll i stadsrummet samt att de kan kompletteras med nya inslag.

I avsnittet om miljökonsekvenser beskrivs programförslagets påverkan och vilka frågor som behöver ytterligare analyser och eventuella åtgärder. Exempel på sådana frågor är dagvatten, buller, markföroreningar och naturvård.

Vid det framtida genomförandet av programmet och efterföljande detaljplaner är det viktigt att avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark görs på ett medvetet sätt för att säkerställa den långsiktiga funktionen av det som ska vara till för allmänheten. Inriktningen är att kommunen ska ta över gator och parker mm samt att kommande exploateringar ska

bekosta åtgärder inom det som planläggs som allmän plats. Programmet föreslår även en etappindelning som anger vad som görs i vilken ordning.



Volymskiss över programförslaget

INLEDNING OCH BAKGRUND

Nacka strand är en stadsdel som vuxit fram under lång tid. Flera epoker gör sig påmind, från 1800-talets sommarvillor, till 1900-talets industriepok och 1980- och 90-talens kontorsetableringar. Det finns nu ett intresse för att Nacka strand ska fortsätta utvecklas och att innehållet i stadsdelen ska bli bredare och ännu bättre. Bland annat det fina vattenläget gör att stadsdelen lämpar sig för ett större antal boende än idag. Den planerade utvecklingen i Nacka strand, och även i angränsande områden, gör också att viktiga funktioner som kollektivtrafik, skolor, service och de offentliga rummen behöver uppgraderas för en ökad användning och för att möta morgondagens behov och krav.

VAD ÄR ETT DETALJPLANE-PROGRAM?

Ett detaljplaneprogram är ett dokument som tas fram innan arbetet med de juridiskt bindande detaljplanerna påbörjas. Programmet ska ange förutsättningar och mål för planarbetet och uttrycka kommunens vilja och avsikter för området. Tanken är att övergripande frågor om strukturen av bebyggelse, gator, torg, parker med mera ska belysas i ett tidigt skede. När programmet har antagits av kommunen ligger det till grund för de detaljplanarbeten som kommer att sättas igång inom det aktuella området

under de närmsta åren och på sikt. I varje detaljplaneprocess kommer ytterligare tillfällen att lämna synpunkter att ges, då på ett mer detaljerat planförslag.

STADSBYGGNADSPROCESSEN FÖR NACKA STRAND

Arbetet med detaljplaneprogrammet för Nacka strand påbörjades formellt i och med att kommunstyrelsen antog ett start-PM den 17 december 2012. Därmed fick planenheten uppdraget att påbörja arbetet med ett program för området. I uppdraget ingår att ta fram utgångs-

punkter för kommande detaljplanarbeten. Programmet ska visa hur en attraktiv och hållbar stadsdel kan skapas utifrån översiktsplanens övergripande mål och strategier för kommunen och det aktuella programområdet, samt i ett tidigt skede hämta in synpunkter och kunskaper hos fastighetsägare, remissinstanser, boende och andra berörda. Efter det att programmet är antaget i kommunstyrelsen kan arbetet med att ta fram detaljplaner inom området påbörjas.

Programområdet delas då upp i mindre områden för att detaljplaneras i lämpliga etapper. Detaljplanernas syfte är att reglera hur marken får användas och bebyggas.



Pilen visar stadsbyggnadsprocessen och i vilket skede vi befinner oss nu.



Dialog och samråd

Under januari 2013 genomfördes en webbaserad enkät om Nacka strand. Syftet var att få in kunskap från de som bor, arbetar, studerar eller vistas i Nacka strand och i förlängningen få ett bredare underlag till programförslaget redan innan samrådet. Svaren och synpunkterna har varit till stor hjälp för att tidigt få in kunskap från de som känner till stadsdelen bäst, dvs. de som bor och verkar i Nacka strand varje dag.

Under programsamrådet, som pågick mellan 22 november och 23 december 2013, fanns det möjlighet att tycka till om själva programförslaget och dess innehåll bl a genom en webbaserad enkät. Information om programsamrådet skickades ut till berörda inom och i anslutning till programområdet samt annonserades i lokaltidningar. Samrådsmöten hölls i form av promenader med efterföljande öppet hus, då är alla som var intresserade var välkomna att komma och ställa frågor. Efter programsamrådet reviderades förslaget utifrån de synpunkter som inkommit. De inkomna synpunkterna har sammanställts och bemötts i en samrådsredogörelse. Kommunstyrelsen antar programmet och det fungerar sedan som riktlinjer inför kommande detaljplanearbeten. Då är det åter möjligt att bidra med kunskaper, åsikter och på olika sätt yttra sig om respektive detaljplaneförslag.

Genom dialogarbetet får boende och verksamma möjlighet att vara delaktiga i planeringen. Tanken är att det ska leda till ett växande och konstruktivt engagemang för närmiljön samt en förståelse och öppenhet kring de frågor som kommunen arbetar med vad gäller den fysiska planeringen.

VISION OCH MÅL FÖR NACKA STRAND

VISION

Nacka strand ska bli en stadsdel utöver det vanliga. När stadens täthet och livfullhet kombineras med Nacka strands maritima karaktär, företaganda, vackra grönområde och industriella arv skapas något unikt. Den välbalanserade blandningen av boende, service och arbetsplatser skapar en attraktiv, levande och långsiktigt hållbar stadsmiljö där människor vill leva, verka och bo.

Hur ska Nacka strand se ut och fungera i framtiden? Kommer det vara ungefär som idag eller har förändringar inom och utanför området förändrat förutsättningarna helt? Detta är några av de frågor som detta detaljplane-program brottas med. En stad är per definition komplex och oförutsägbar. Vissa saker är väldigt statiska och förändras långsamt medan andra är flexibla och förändras snabbt. Arbetar, bor och reser vi annorlunda i framtiden? Vilka krav har vi på stadsmiljöer om 50 eller 100 år? Hur kommer klimatförändringar påverka oss? Många frågor och få svar. Idag är det en tydlig trend att Stockholmsregionen växer stadigt. Fler människor vill komma till regionen och ta del av det stora utbudet av arbete, nöjen samt spännande och vackra miljöer. Närhet till Stockholm, vatten, kommunikationer och service är faktorer som är efterfrågade. Nacka strand kan erbjuda allt detta och mycket mer.

Visionen för Nacka strand tar avstamp i översiktsplanens strategier. Detta program är ett steg på vägen i föränd-

ringen av västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en mer sammanhållen och tätare stad. En stad innehållande en blandning av bostäder med olika upplåtelseformer, arbetsplatser, verksamheter, service och offentliga platser. I Nacka strand finns redan den här blandningen, även om kontor och arbetsplatser dominerar. I en blandad stad behöver också innehållet vara flexibelt för att kunna möta den framtid vi vet så lite om. I framtidens Nacka strand är bostadsinslaget större än idag. En balans mellan bostäder och arbetsplatser eftersträvas, utan att dagens antal arbetsplatser ska minska.

Blandning och täthet ger staden variation, rumsliga kvalitéer och bättre underlag för lokal service och kollektivtrafik. Möjligheterna att röra sig till fots och med cykel eller kollektivtrafik är större. En förtätning av Nacka strand ger också förutsättningar för effektivare användning av stadsdelens gemensamma resurser; gator, grönytor, annan infrastruktur och service som till största delen redan finns på plats. En del i resursutnyttjandet är även

att konvertera befintliga hus till andra användningar, på så vis kan unika och spännande bostäder och lokaler skapas.

Den nu förestående utvecklingen är en epok som läggs till de tidigare i Nacka strand. Med tanke på det behöver vi ständigt påminna oss om att vara ödmjuka inför stadens komplexitet och förmåga att förändras. En stad blir aldrig färdig.

MÅL

Nacka strand har förbindelser med omgivande stadsdelar, men i förslaget ges dessa en högre standard och tydligare riktningar. Med tanke på den kuperade terrängen behöver gång- och cykelnätet möjliggöra många alternativa vägar. Kollektivtrafik är en viktig del för att öka Nacka strands integration med andra områden. En effektiv och väl fungerande bytespunkt mellan båt- och busstrafik ska anordnas. Kopplingarna mot Jarlaberg, Bergs oljehamn och området vid Nacka forum behöver stärkas och områdena mellan ska inte ses som buffertzoner. I mötet med övriga stadsdelar behöver dagens huvudgator, Vikdalsvägen/Augustendalsvägen och Lokomobilvägen ges en ökad betydelse och på sikt kantas de av bebyggelsekvarter som ansluter till gaturummet istället för av anläggningar som lever sina egna liv.

De kvalitéer som finns i dagens rekreativmiljöer ska förstärkas och platser som idag är svåra att nå ska tillgängliggöras. Det är viktigt att olika typer av rekreativmiljöer kan erbjudas, allt från torg och parker till en bergknalle med utsikt eller en brygga med vattenstänk. Vattnet ska vara ett fortsatt påtagligt inslag, dels genom den befintliga havskontakten men även genom en kreativ dagvattenhantering där vattenrännor i gatan och dammar utgör positiva resurser i stadsbilden. Att parker och naturområden bevaras som stråk är viktigt för människor, växter och djur. Där bebyggelse föreslås i naturmark ska byggnaderna förses med vegetationstak. Till följd av en ökad användning kommer parkmiljöer behöva ordnas på

ett mer genomtänkt sätt med funktioner för olika typer av användning och för olika åldrar.

Redan idag har Nacka strand en stark identitet och en egen attraktionskraft. Detta är något som ständigt behöver bevakas och även utvecklas. I Nacka strand ska den fysiska miljön i sig vara en faktor som främjar vistelse i det offentliga rummet och som därmed underlättar möten och entreprenörskap. Det historiska arvet och den maritima känslan är centrala inslag i Nacka strands identitet, dessa kvalitéer ska förstärkas. Ändrad markanvändning och förtätning ska vara en del i att tillgängliggöra parkmiljöer och kustområden.



Målområden

- En tät, blandad och levande stad
- Ett sammankopplat och integrerat stadsrum
- Attraktiva och kvalitativa rekreativmiljöer
- En stadsdel med stark identitet och en egen attraktionskraft

RIKTLINJER FÖR HÅLLBART BYGGANDE

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande (beslutade i miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2012-11-21). Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Nacka kommun och den dominerande fastighetsägaren har gemensamt beslutat att under processen fokusera på följande fyra målområden med ambitionen att nå ett mer långsiktigt hållbart Nacka strand:

- Skapa möjligheter för mångfald och mötesplatser
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Dagvatten som renas och infiltreras
- Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet

Dessa hållbarhetsmål har arbetats in och ska genomsyra målen och visionen för programmet.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

PROGRAMOMRÅDET

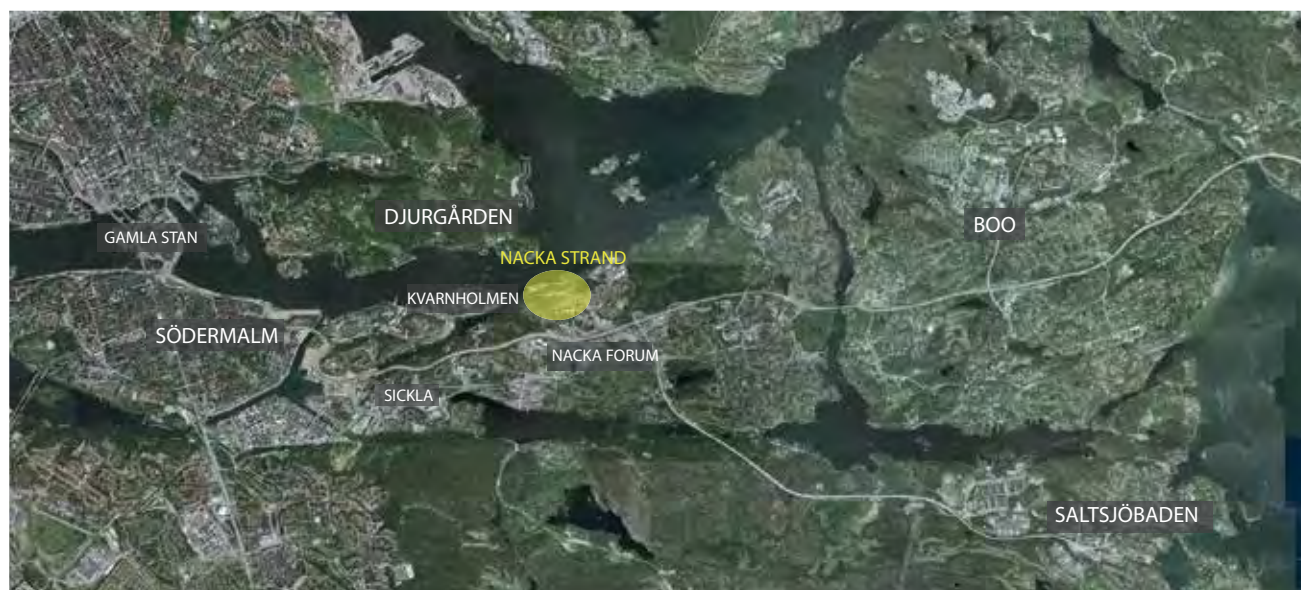
Programområdet är beläget på västra Sicklaön. I Nacka strand tydliggörs mötet mellan storstad och skärgård samt mellan den dramatiska topografin och den byggda miljön. I norr gränsar området mot Saltsjön, i öster mot Bergs oljehamn och Jarlaberg, i söder mot Värmdöleden (väg 222) samt i sydväst mot Vikdalens bostadsområde. Mellan Nacka strand och omgivande områden finns idag en buffertzon med relativt orörd naturmark.

Nacka strand utgör ett av Nackas största arbetsplatsområden. Inom området finns stor variation i bebyggelsestruktur, täthet och karaktär. Nacka strand präglas av den centralt belägna industrihistoriska bebyggelsen. Här finner vi mässan, flera restauranger, gymnasier och andra verksamheter. De storskaliga kontorskomplexen från 80- och 90-talet dominerar intrycket mot vattnet. Bostäderna är idag i minoritet och är grupperade som punkthus utefter några av gatorna. Utmed kajen finner man en mer småskalig bebyggelse med olika verksamheter, särskilt med marin anknytning. I den gröna lummiga slutningen mot farleden ligger några imponerande villor som vittnar om svunna tider. Augustendalsvägen utgör Nacka strands ryggrad och löper genom hela området och fungerar som huvudgata.

Programområdet omfattar ca 32 hektar (vattenareal ej inräknat) varav det privata bolaget The Carlyle Group äger ca 24 hektar. Den kommunägda marken utgörs främst av grönområden samt viss gatumark. Mindre delar av programområdet ägs av andra privata fastighetsägare samt bostadsrättsföreningar.

Kommunen är huvudman för allmän platsmark, dvs mark som i gällande detaljplaner är betecknade som gata,

park, natur etc. I Nacka strand är dock den mesta marken privatägd kvartersmark, även om den idag är allmänt tillgänglig. Frågor kring huvudmannaskap och allmänna anläggningar fördjupas i genomförandekapitlet i slutet av programmet.



Programområdets läge.



Programområdets avgränsning. Kommunägd mark är markerad i gult.

REGIONALT PERSPEKTIV

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2010) har som vision 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. Enligt RUF 2010 ligger Nacka strand i utkanten av den centrala regionkärnan.

I RUF 2010 anges ett antal planeringsprinciper för den rumsliga planeringen:

- En sammanhållen och vidgad region
- En resurseffektiv bebyggelsestruktur som är tillgänglig med kollektivtrafik



Utsnitt ur regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUF 2010..

- En tät och upplevelserik stadsmiljö med parker och grönområden
- En sammanhängande grönstruktur och tvärförbindelser i transportsystemet
- En robust vattenmiljö i en växande region

För den regionala kärnan anges att:

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

RUF 2010

ÖVERSIKTSPLAN



I gällande översiktsplan, Hållbar framtid i Nacka, antagen 2012, pekas västra Sicklaön ut som lämpligt att förtätas.

Området benämns tät stadsbebyggelse och markeras med brun färg på kartan nedan. I begreppet tät stadsbebyggelse inkluderas alla funktioner som är typiska för en blandad stad – bostäder, handel, kontor, skolor och förskolor, lokaler för kultur och vård och anläggningar för idrott och rekreation samt andra verksamheter som inte innebär betydande störning.



Utsnitt ur Hållbar framtid i Nacka – översiktsplan 2012.

I översiktsplanen lyfts ett antal strategier fram för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. En av dessa är att ”skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”.

I den tätaste staden finns goda förutsättningar för ”Ett effektivt och klimatanpassat transportsystem”, då tät bebyggelse skapar förutsättningar för god kollektivtrafik och för att fler resor sker till fots eller med cykel. Där finns även möjlighet

att skapa "En attraktiv och hållbar byggd miljö" med resursnålt byggande och en blandning av funktioner. Genom att förtäta redan bebyggd miljö kan vi "Värna natur och vatten för rekreation och biologisk mångfald" trots ökad befolkning. Hållbar framtid i Nacka – översiktsplan 2012

En utveckling och förtätning av Nacka strand ligger således i linje med översiktsplanens intentioner.

KULTURMILJÖ-, GRÖNSTRUKTUR- OCH KUSTPROGRAM

Under 2011 antogs kulturmiljöprogrammet, grönstrukturprogrammet och kustprogrammet. Programmen ska utgöra ett vägledande kunskapsunderlag för beslut inom den fysiska planeringen.

Nacka strand behandlas särskilt i kulturmiljöprogrammet. Tre delar pekas ut specifikt som lokalt intressanta för kulturmiljövården: De gamla fabriksbyggnaderna i tegel med närliggande arbetarbostäder samt miljöerna i anslutning till Fabrikörsvillan respektive Ellensvik. Huvudinriktningen är att de olika historiska skikten samt tidstypiska drag i bebyggelse och miljöer ska bevaras och ändringar ska utföras varsamt. Riksintresset för kulturmiljövården, Stockholms farled tas upp och möjliga förhållningssätt redovisas.



I Nacka strand finns olika typer av grönområden, grönstrukturprogrammet anger; promenadområden, närnatur och närskog, grannskapspark och allmänning samt övriga grönytor. Grönområdena inom Nacka strand bedöms utgöra en värdekärna, men inte av högsta klass. Bland de upplevelsevärden som förekommer anges skogskänsla, utblickar över öppna landskap, kulturhistoria, service och samvaro, rofylldhet och rörelse/aktivitet, strandpromenad och vattenkontakt. Det som bör förstärkas enligt grönstrukturplanen är strandpromenaden och de gröna kopplingarna mellan Ryssbergen/Svinderviken och Nyckelviken.

Kustprogrammet är omfattande och tar upp många generella mål och rekommendationer. Bland annat anges inriktningen att allmänhetens tillgänglighet till stränderna ska garanteras, att strandzonen ska utgöra allmän plats och att kommunen bör förbättra tillgängligheten till och inom grön- och vattenområden för alla, inklusive för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Även vissa mer specifika rekommendationer förekommer, exempelvis föreslås att en gång- och cykelförbindelse anläggs mellan Nacka strand och Nyckelviken. Som ett uttalat mål nämns också att kommunen aktivt ska verka för att kollektivtrafik på vattnet utvecklas och samordnas regionalt och mellankommunalt.

STRANDSKYDD

Inom kvartersmark är strandskyddet upphävt genom tidigare planläggning. Allmän platsmark, dvs. vattenområdet, Strandparken och delar av de omgivande

kommunägda grönområdena omfattas dock idag av strandskydd. Vid en framtida detaljplanläggning återinträder strandskyddet automatiskt för att åter prövas.

RIKSINTRESSEN

Området är beläget inom riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset omfattar farledsmiljön som speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning, rekreativliv och levnadsbetingelser för innerskärgårdens befolkning sedan medeltiden. För en mer utförlig analys och resonemang kring Nacka strand och programförslagets påverkan på riksintresset se under kapitlet Nacka strand och kulturmiljövårdens intressen.

Programområdet gränsar till vattenområdet mellan Fjäderholmarna och Stadsgårdskajen som är av riksintresse för farled, farledsklass 1. I programrådets närhet går även Värmdöleden, väg 222, som är av riksintresse för kommunikationer.

GÄLLANDE DETALJPLANER

Hela programområdet är planlagt sedan tidigare. Idag är situationen relativt komplex med ett lapptäcke av planer och ändringar som måste läsas tillsammans. De äldre stads- och detaljplanerna från sent 80-tal och tidigt 90-tal möjliggjorde en upprustning och återanvändande av gamla industribyggnader samt en omfattande nybyggnation av arbetsplatser med ett visst inslag av bostäder. Längs med kusten placerades byggnadskroppar mot norr för att få ljusa kontorslokaler med maximal utsikt mot vattnet. Bostäder placerades i punkthus. Under tidigt 90-tal handlade det mycket om att underlätta kontakten mellan hamn- och torgområdet, utveckla en centrumdel och upprätta en nord-sydlig axel mellan Saltsjön och Nacka Forum. Det är främst för naturområden och för vissa kulturhistoriskt intressanta byggnader som dessa äldre planer fortfarande är oförändrade.

1998 och 1999 tillkom två detaljplaner som reglerade centrumbebyggelsen kring J V Svensons torg samt möjliggjorde hotelländamål i anslutning till Ellensvik. Under 2008 och 2009 gjordes åtta ändringar genom tillägg till detaljplaner med nya bestämmelser för delar av Nacka strand. Syftet var att ”medge en mer flexibel användning av befintliga lokaler”. Fler användningsområden lades till i områdena som ändringarna gällde. Byggnader tidigare ämnade för kontor (K) fick beteckningen K1 vilket kom att tillåta – förutom kontor - hotell, restaurang eller annan serviceverksamhet. Även vård- (D) och skoländamål (S1) lades till i vissa planområden. Genomförandetiden för de åtta tilläggen sattes till 10 år och pågår således fram till 2018/2019.



Kartan visar en översikt över gällande detaljplaner inom programområdet. Årtalet Inom parentes visar att det finns genomförandetid kvar och när den går ut.

PARALLELLA PROJEKT

Samtidigt som arbetet med detta program pågår tas även liknande program fram för Planiaområdet vid Sickla köpvarter och för Henriksdalsområdet som också ligger på västra Sicklaön. Det program som är mest kopplat till Nacka strand är dock programarbetet för Centrala Nacka. Det sistnämnda programområdet tangerar och överlappar i viss mån programområdet för Nacka strand. Området kring tunneln och vattentornet kommer att beröras i båda programmen. Visionen är att centrala Nacka ska utvecklas till en attraktiv och långsiktigt hållbar stadsdel som kan uppfattas som kommunens centrum. En viktig målsättning är att förbättra sambanden mellan närliggande stadsdelar så att området ska kunna upplevas som en helhet.

Dessa projekt är ett sätt att från kommunens sida följa upp de högt uppsatta utbyggnads- och kvalitetsmålen i översiktsplanen. Andra projekt i närheten som påverkar Nacka strand är den kommande bostadsbebyggelsen vid Lokomobilvägen, byggandet av Kvarnholmsförbindelsen samt den framtida planläggningen av Sicklaön 362:2 i korsningen Jarlabergsvägen-Lokomobilvägen. Även den planerade ombyggnaden av Slussen kommer påverka hela Nacka under lång tid och alternativa vägar in i och förbi Stockholm kommer behöva studeras.

Tunnelbana till Nacka

I en överenskommelse mellan staten, landstinget och berörda kommuner byggs tunnelbanan ut i fyra delar. Den största utbyggnaden är den till Nacka. Förslaget innebär

en förlängning av Blå linjen från Kungsträdgården till Nacka C, med nya stationer i Sofia, Hammarby Sjöstad, Sickla, Järla och Nacka C. En station i Nacka C innebär att stora delar av Nacka strand kommer ligga på gångavstånd till en tunnelbanestation.



Utbyggnad av tunnelbanan - föreslagna nya linjesträckningar

LANDSKAP OCH NATURMILJÖ

I ett inledande skede togs en landskapsanalys fram för programområdet (WSP 2013). Analysen har sedan varit vägledande när områden för kompletteringsbebyggelse undersökts.

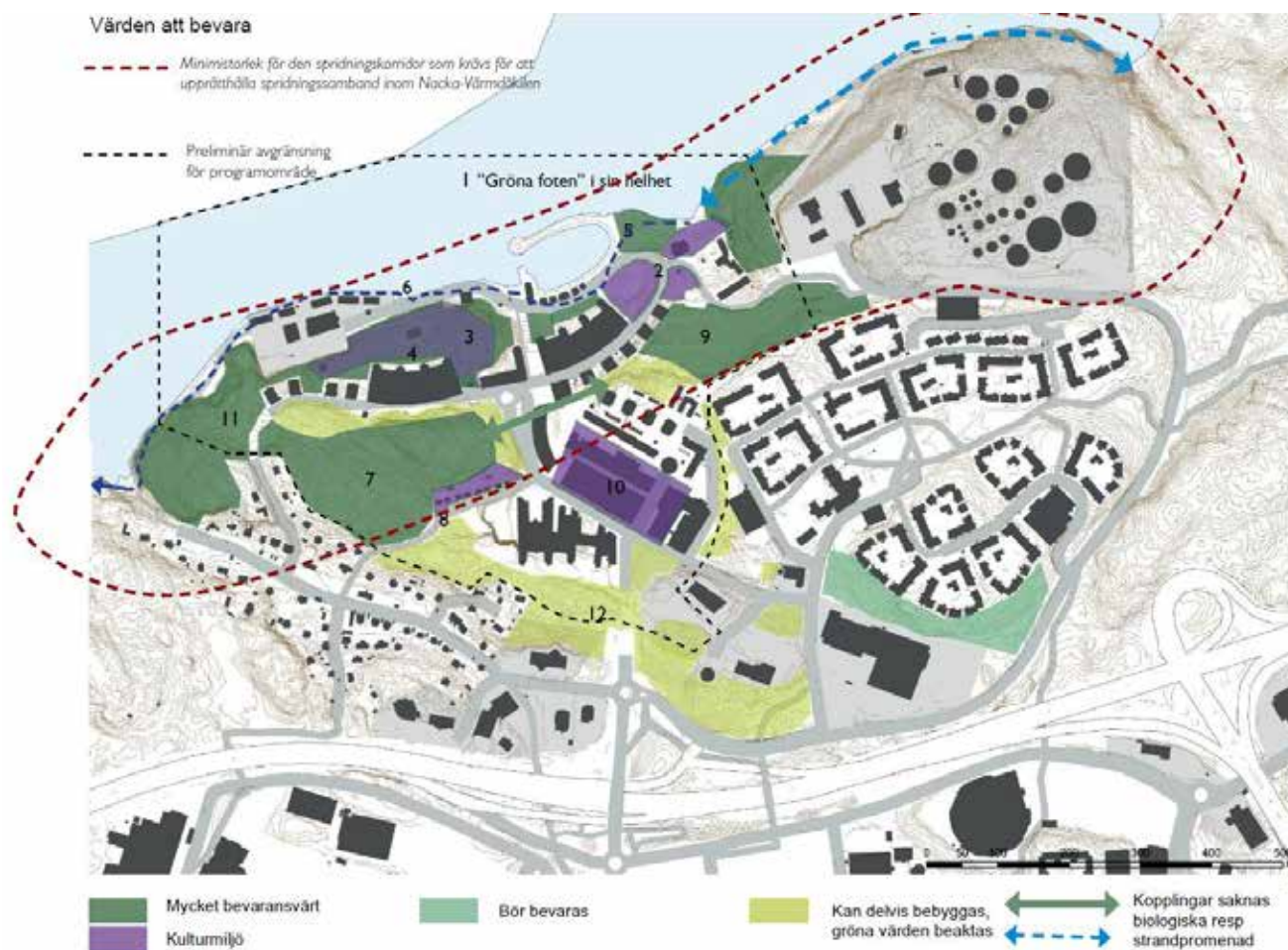
Nacka strand präglas av den dramatiska topografin längs förkastningsbranten mot Saltsjön. Nivåskillnaderna är stora. Det är ca 60 meter från strandplanet till högsta berget och Jarlabergsplatån. Topografin kännetecknas av plåtar med branter mellan. Det finns en stor brist på större plana ytor, möjligheter till bollplaner behöver särskilt beaktas i planarbetet. Programområdet ligger mellan naturområdena Ryssbergen och Nyckelviken

som ingår i den regionala grönkilen Nacka-Värmdö. Inom Nacka strand finns hällmarksskog på höjderna och lövskog i sluttningarna samt vissa ekbestånd. Dessa inslag fyller en viktig funktion som spridningskorridor längs Nackas norra kust. Det gröna sambandet är dock svagt och tål därför inte en allt för kraftig förtätning.

För att långsiktigt kunna upprätthålla spridningssambandet genom Nacka strand krävs att sammanhängande skogspartier och grönstråk bevaras. Träd inne bland bebyggelsen sparas i möjligaste mån och kompletteras med nyplantering av tall och ädellövträd. Även möjligheten att integrera grönska i ny bebyggelse bör prövas för att om möjligt förbättra samband och skapa nya kopplingar. De högsta kvaliteterna vad gäller grönstruktur finns samlade längs vattnet med parkmiljöer kring Tornvillan



Förskolebarn leker på bergsplatån mellan Nacka strand och Vikdalen



Värden att bevara enligt landskapsanalysen från WSP

och Fabrikörsvillan, utsikt och vattenkontakt, men också utmed skogshöjderna och då främst den centrala Västra hållmarken. Landskapsanalysen anger ett antal rekommendationer, bland annat att bevara större natur- och parkområden, förbättra och utveckla spridningssamband genom biotopinriktad arkitektur och landskapsarkitektur, utveckla "gröna foten" till en stadsdelspark samt upprätta en trädplan för området eftersom vissa träd mår dåligt och kan behöva skötas bättre eller ersättas.

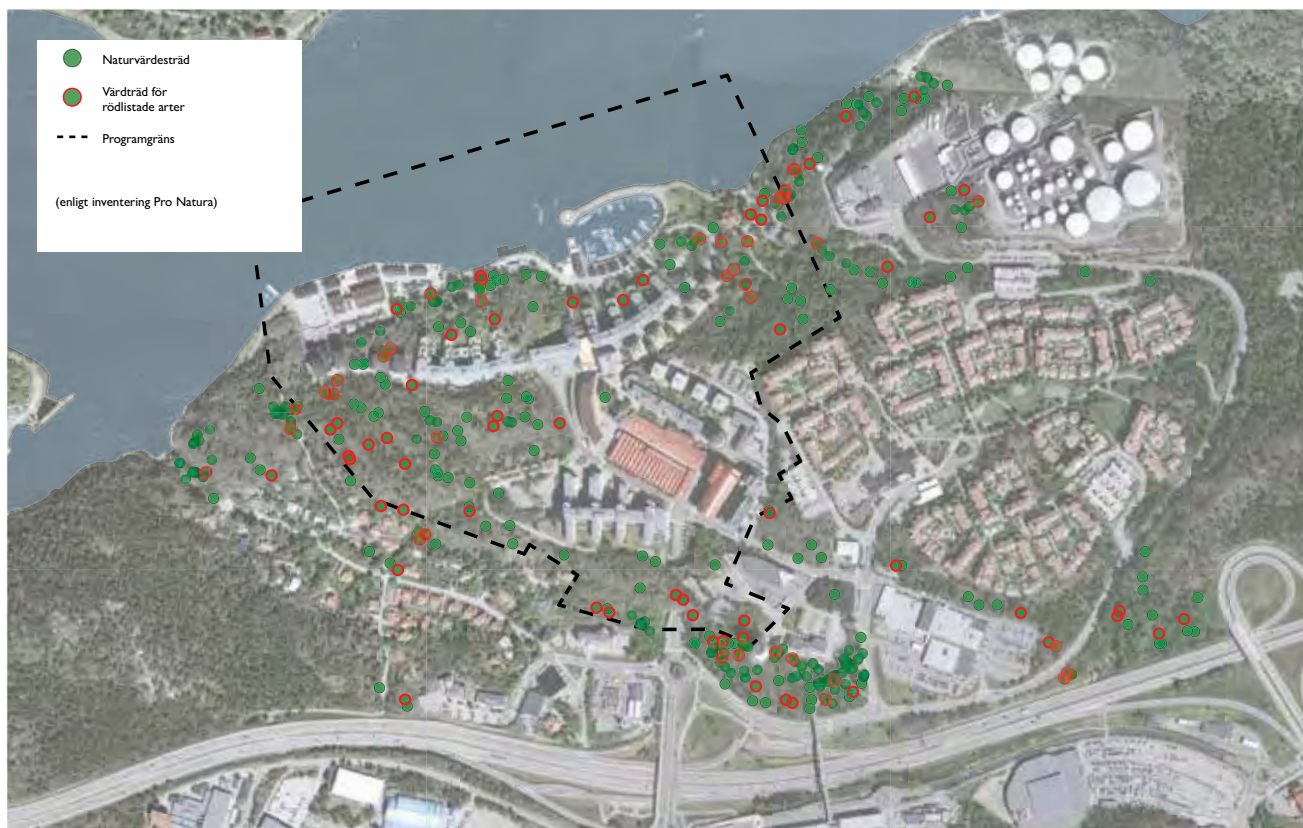
Utöver landskapsanalysen har även en inventering av naturvärdesträd genomförts i området mellan Ryssbergen och Nyckelviken (Naturvärdesträd i Nacka strand, Pro Natura Tomas Fasth 2013). Inte enbart naturmarken har inventerats utan även solitära träd i parker och vid vägar närmast bebyggelsen. Enligt inventeringen finns stora naturvärden inom delar av programområdet. Då värdena till stor del är knutna till äldre träd, har dessa träd lokaliserats och bedömts individ för individ. Av de naturområden som lokaliserats har flera bedömts innehålla så höga naturvärden, att de motsvarar "klass 1 - nyckelbiotop" enligt Skogsstyrelsens klassningssystem. Övriga områden har klassats som "klass 2 - naturvärde" enligt Skogsstyrelsens klassningssystem eller "klass 3 utvecklingsmark till eller buffertzona mot klass 1 respektive klass 2" enligt Pro Natura.

Inventeringen gjordes under vinterhalvåret och alla aspekter har därför inte kunnat beaktas, trädskiktet och eventuell död ved är vad som har kunnat inventeras. Klassningarna i inventeringen får därför betraktas som preliminära. Exempel på områden som har fått högst klassning är området i anslutning till Ellensvik, området

vid den södra tunnelmynningen, söder om vattentornet samt mellan Vikdalen och Fabrikörsvägen. Totalt har Pro Natura bedömt att det finns ca 375 naturvärdesträd varav ca 90 träd bedöms utgöra så kallat värdesträd för rödlistade arter.

REKREATION

Inom programområdet finns i dagsläget bara ett fåtal allmäntillgängliga anläggningar för lek och rekreation. På berget strax väster om Fabrikörsvägens vändplan finns området enda allmänna lekplats. Övriga allmänna parkanläggningar är en mindre strandpark med tillhörande strandpromenad mot Vikdalen i väster samt en större strandpark mellan båthamnen och Ellensvik.



Naturvärdesträd enligt inventering

En mindre lekballplan finns på kajplanet i väster, men den är inte allmän.

Det finns ett flertal stråk i området som uppfattas som allmänna och som även nyttjas på detta sätt.

Topografin i Nacka strand är delvis mycket brant, vilket inneburit att flera stråk har inslag av trappor. Tillgängligheten för funktionshindrade är alltså begränsad idag. Om bergbanan hade haft högre driftsäkerhet hade förutsättningarna varit bättre.

Att det inte finns fler allmänna parkanläggningar och utbyggda parkstråk är en konsekvens av att Nacka strand från början planerades endast för verksamheter. Lekplatsen i väster tillkom när bostadsrätterna utmed Fabrikörsvägen byggdes.

Särskilt skolor och förskolor använder de lite flackare delarna av naturmarken mellan Nacka strand och Vikdalen.

Inga kommunala idrottsanläggningar finns inom programområdet.

KOMMUNIKATION OCH VÄGNÄT

Dagens vägnät präglas av Nacka strands historia och topografi. Att stadsdelen varit en fabrik och sedan ett sammanhållet arbetsplatsområde avspeglas i de få kopplingarna till omgivningen. Även återvändsgatorna är ett spår av detta, men också en naturlig följd av den branta terrängen.

Gång- och cykelvägar

Nacka strand är kuperat men genom trappor mellan olika nivåer och en bergbana respektive en trappa som leder ned från J V Svenssons torg till kajplanet finns ändå relativt goda förutsättningar att röra sig som fotgängare. Delar av området är dock svåra att nå och Nacka strand är inte heller tillgänglighetsanpassat i sin helhet. Gångbanor finns utmed åtminstone ena sidan av de flesta gator inom Nacka strand, men del av Augustendalsvägen och hela Tändkulevägen saknar gångbana. Det finns inga cykelbanor i området, utan cyklister får färdas i blandtrafik. Inom Nacka strand finns flera gångstråk och promenadstigar, från Tändkulevägen finns en gångväg kallad Järlastigen som via trappor leder ned till villaområdet i Vikdalen. I änden av Fabrikörvägen finns gång- och cykelväg, Klarabergsvägen, som leder till Vikdalen. Bakom Hotell J leder Ellensviksvägen, som tidigare var öppen för fordonstrafik, upp till Skönviksvägen vid infarten till Bergs Oljehamn med fortsatt anslutning till Jarlaberg och vidare till Nyckelviken.

Det finns fyra anslutningar för gång och cykel till/från Nacka strand. Via Vikdalsvägen och vidare genom

tunneln till Nacka strand går en gång- och cykelbana utmed västra sidan och en smalare gångbana utmed östra sidan. En andra anslutning går under väg 222, genom gång- och cykeltunnel, från Vikdalsvägen i höjd med Nacka Forum, till Vikdalsvägen vid cirkulationsplatsen före Nacka strandtunneln. Den tredje är via bro från Skvaltans väg över väg 222 till Jarlaberg. Den fjärde anslutningen, en gångtunnel från Griffelvägen genom Ryssbergen till Vikdalen och därifrån till Nacka strand antingen genom gång- och cykelväg till Fabrikörvägen eller via trappor upp till Tändkulevägen.

Kollektivtrafik

Buss

Nacka strand trafikeras idag av flera busslinjer, både genomgående och med ändhållplats i Nacka strand. Bussar går till Slussen, Handenterminalen, Fisksätra, Jarlaberg och Kungsträdgården. Vid J V Svenssons torg finns en separat bussgata med kanthållplatser på rad utmed östra sidan, närmast torget och bebyggelsen.

Båt

Från kajen nedanför bergbanan går SjöVägen, en båt-buss som drivs i SL:s regi och som trafikeras Nybroplan, Allmänna gränd, SaltsjöQvarn, Finnboda, Nacka strand, Dalénum och Frihamnen (Blockhusudden på helgerna). Båtarna går året runt och turen mellan Nacka strand-Nybroplan tar drygt 25 min och mellan Nacka strand-Frihamnen drygt 10 min. Under år 2012 totalt gjordes så många som 240 000 resor med SjöVägen.

Nacka strand trafikeras också av Waxholmsbolagets linjer till och från mellersta skärgården samt av

Cinderellabåtarna. Helgtrafiken dominerar och båtarna går från mitten av april- december. Idag angör dessa båtar Nacka strand i ett läge längre västerut på kajen.



Foto båtbusshållplatsen i Nacka strand.

Gator

Genom sitt läge i anslutning till Värmdöleden har Nacka strand goda vägförbindelser med övriga regionen. Augustendalsvägen är huvudgatan som leder i stort sett all trafik in till Nacka strand via Nacka strandstunneln med anslutning från Vikdalsvägen och Värmdöleden (väg 222). Nacka strand kan också nås via Lokomobilvägen. Övriga lokalvägar inom Nacka strand är Jakobsdalsvägen, Cylindervägen, Tändkulevägen och Fabrikörvägen, de skiljer sig en del i utformning och trafikmängder. I korsningen strax norr om Nacka strandstunneln möts Augustendalsvägen, Lokomobilvägen och Cylindervägen. Korsningen är högt belastad, här passerar all trafik in till och ut ur Nacka strand. Nära invid korsningen ligger också en busshållplats, Engelska skolans hämtnings- och avlämningsplats samt angöring till flera verksamheter.

Augustendalsvägen fram till J V Svenssons torg, Enspännarvägen och Lokomobilvägen är de enda vägarna i Nacka strand som är under kommunalt huvudmannaskap.

Kartläggning av trafikflöden i Nacka strand är baserat på mätningar i samband med programarbetet.

Parkering

Totalt finns drygt 2500 parkeringsplatser för bil i Nacka strand varav runt 2000 platser ligger i garage och drygt 500 platser utomhus. Parkeringsplatserna utomhus ligger utmed gatan eller på öppna parkeringsytor och större delen av garageplatserna är samlade i ett stort gemensamt garage. Parkeringsregleringen i Nacka strand skiljer sig en del från Nacka kommun i övrigt på grund av att avgifts- och tidsreglering bestäms av fastighetsägaren.

Antalet cykelparkeringsplatser i Nacka strand är betydligt färre, det finns drygt 200 platser utomhus, vid torget och i anslutning till vissa verksamheter. Motsvarande antal platser finns belägna inomhus i vissa kontorsfastigheter och flerbostadshus.

Någon infartsparkering finns inte i Nacka strand.



Foto från Augustendalsvägen, efter torget

TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Teknisk försörjning

VA-ledningsnät är utbyggt i området och är dimensionerat för befintlig bebyggelse. Huvudledningarna i Augustendalsvägen tillhör Nacka kommun medan merparten av resterande VA-ledningsnät är i privat ägo. På kajen har Nacka kommun en pumpstation som avbördar spillvattnet från hela Nacka strandområdet.

De flesta byggnaderna värms upp med hjälp av fjärrvärme från Fortums fjärrvärmenät. I en av byggnaderna mitt emot entrétunneln äger Fortum en värmepanna som lokalt kan spetsa fjärrvärmen vid behov. Den används dock sällan. De mindre byggnaderna nere på kajen värms upp via direktverkande el. De flesta byggnader har dessutom en värmeåtervinning av frånluften.

Nacka strand har en egen produktion av komfortkyla, med ett lokalt slutet kylnät som växlas i en kylcentral i hamnen med hjälp av sjövattnen från 40 meters djup. Distributionen sker från pumpstationen i hamnen vidare ut till byggnaderna via ett lokalt ledningssystem. De allra flesta kommersiella byggnaderna är anslutet till detta kylsystem.

Området ligger inom Nacka energis distributionsnät. STOKABs fibernät finns i vissa byggnader.

Avfallet från kontorsbyggnaderna hanteras i respektive källsorteringsrum. Källsorterat avfall transporteras därifrån över till Miljötorget (i korsningen Cylindervägen-



Princip för den tekniska försörjningen idag i Nacka Strand.

KYLANS VÄG	VÄRMENS VÄG	ELSTRÖMENS VÄG	VATTNETS VÄG	AVFALLETS OCH RESTPRODUKTERNAS VÄG
1 Kyla från Saltsjön	4 Fjärrvärme från Fortum koldioxidneutral	7 El från vatten, vind och biomassa	9 Dricksvatten från vattenverk vid Mälaren	11 Miljötorget för källsorterat avfall
2 Uppvärmd kylvatten i retur till havet	5 Fjärrvärme i retur till Fortum	8 Laddningsstolpar för elbilar (planerad åtgärd)	10 Avloppsvatten till reningsverk för rening, värmeåtervinning, biogasframställning och återvinning av näringsämnen	12 Källsorterat fast avfall till förbränning i värmeverk respektive återvinning
3 Uppvärmd kylvatten används för snösmältning (planerad åtgärd)	6 Solfångare till tappvarmvatten (planerad åtgärd)			
Grön komfortkyla till hyresgäster	Grön värme till hyresgäster	Grön el till hyresgäster	Dricksvatten till hyresgäster Avloppsvatten från hyresgäster	Miljöstation för källsortering av avfall från hyresgäster

Augustendalsvägen) för att där sorteras och lagras innan transport sker till kommunens återvinningscentral. Vätsopor hämtas direkt av kommunens transportör i respektive källsorteringsrum. Restaurangerna har egna avfallsrum och egen hämtning i dessa.

Tekniska anläggningar

Tunnlar/bergtrum

Kommunens huvudledningar för vatten och spillvatten går in i en bergtunnel vid västra änden av kajen.

Bakom den bågformade tegelfasaden på Fabrikörvägen finns ett ställverk, soprum samt några mindre förråd.



Foto från Fabrikörvägen

Kajer/grundläggning

Hamnbodarna nere på kajen, närmast Kvarnholmen, byggdes i slutet av 90 talet som lättare träkonstruktioner på en platsgjuten betongkonstruktion som står dels på en grundmur vid den gamla stranden, dels på stålplåtar ner till berg. De två hamnbodarna närmast Kvarnholmen står dock på en betongplatta på mark ovan uppfyllnadsmassor av berg.



Foto från kajen

Bergbanan

Dagens bergbana är från 90-talet, men även historiskt har området haft en bergbana mellan kajen och fabriksbyggnaden uppe på plåtån. Bergbanan rymmer ca 30 personer.

Bergbanan uppskattas av många enligt den enkäten som gjordes i januari 2013 som ett karaktärs-skapande element i Nacka strand, men driftsäkerhet ifrågasätts, då bergbanan ofta är trasig och alternativ saknas idag.



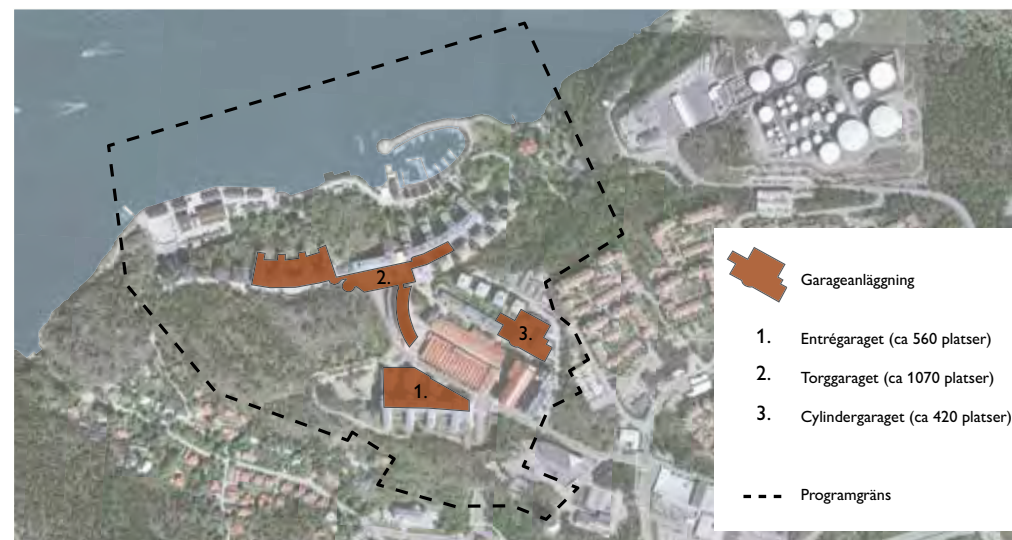
Foto på bergbanan

Garagen

Garagen är i huvudsak av betong, med pelare och betongelement. Det finns ett antal större garage som nyttjas gemensamt av de olika hyresgästerna i Nacka strand. Cylindergaraget byggdes i slutet av 80-talet, Entrégaraget i början av 90-talet och Torggaraget i mitten av 90-talet.



Foto på parkeringsutfarten på Fabrikörvägen



Större parkeringsgarage i Nacka strand.

OMRÅDESANALYS

Områdets förutsättningar sammanfattas här i några korta punkter.

Styrkor

- Läget vid vattnet ger goda förutsättningar för en attraktiv rekreations- och boendemiljö, utveckling av maritima verksamheter och utbyggd båtpendling.
- Befintliga kulturmiljöer och omsorgsfullt utformade offentliga rum utgör en god grund att bygga vidare på.
- Närhet till stora sammanhängande grönområden ger goda förutsättningar för rekreation och friluftsliv.
- Det centrala läget nära Nacka Forum ger goda förutsättningarna för kollektivtrafikförbindelser, handel och kommunal service.

Svagheter

- Skärgårdslandskapets berg och höjdskillnader, som på många sätt ses som en kvalitet, bidrar tyvärr också till barriärer inom programområdet och gör det svårt att röra sig fritt både inom området och mellan Nacka strand och omgivande områden
- Trafikbuller från Värmdöleden och tung trafik (bl a buss) påverkar placering och utformning av ny bebyggelse.
- Nacka strands läge i den gröna kil som löper mellan Ryssbergens och Nyckelvikens naturreservat och vidare ut mot Värmdö utgör en svag länk i en ekologisk korridor, vilket gör att ny bebyggelse i detta område måste placeras och utformas med stor hänsyn till de ekologiska sambanden.

Möjligheter

- Nacka strand är idag ett uttalat arbetsplatsområde, men genom att tillföra fler bostäder i området kan en bättre balans mellan dag- och kvällsbefolkning skapas, vilket i sin tur skapar en mer levande och blandad stadsmiljö.
- Augustendalsvägen, som utgör Nacka strands ryggrad, har stora möjligheter att utvecklas till en attraktiv och levande stadsgata genom nya platsbildningar, fler gröna inslag och nya ytor för verksamheter och service.
- Terrängförhållandena ger goda förutsättningar för en spännande arkitektur, många utblickar och möjligheter att tillgängliggöra taken.
- Den relativt glesa strukturen ger stora möjligheter att genom den fysiska planeringen komplettera bebyggelsen och skapa inbjudande mötesplaster i form av nya platsbildningar, parker och promenader.

Hot

- Utan bättre kollektivtrafik(tunnelbana) är inte våra transportsätt hållbara. Risken om tunnelbanan inte tillkommer är att biltrafiken ytterligare ökar och förhållandena för gång- och cykeltrafikanter försämras.
- Att Nacka strand förvandlas från arbetsplatsområde till sovstad. Om området ska bli en levande och attraktiv stadsdel krävs en bra balans mellan boende och verksamma och en flexibilitet i användningen, som gör att området kan förändras och utvecklas över tid och beroende på behov.

PROGRAMFÖRSLAGET



PROJEKTETS MÅL OCH STRATEGIER

De fyra målområden som presenterats på sidan 9 tar utgångspunkt från visionen samt från översiktsplanen. Målområdena, som presenteras mer utförligt nedan, har definierats under programarbetet och är tänkta att fungera som underlag, inspiration och stöd vid avvägningar i kommande stadsbyggnadsprojekt.

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

En tät, blandad och levande stad

Ett av översiktsplanens mål är att bygga en tät och blandad stad på västra Sicklaön. Nacka strand omfattas av detta och framtida planläggning behöver möta det uppsatta målet. En ökad täthet med fler bostäder möjliggör en resurs-effektiv markanvändning, det ger också ett ökat underlag för service som i sin tur ger möjligheter för en levande stadsdel med mötesplatser av olika slag. Blandningen av bostäder och arbetsplatser är viktig för att stadsdelen ska vara aktiv under dygnets alla timmar. Nacka strand ska vara en stadsdel för alla, och då behöver även bostadsutbudet vara varierat med både bostadsrätter och hyresrätter. I en tät stad blir det ännu viktigare att parker och naturområden ges en utformning som tillgodoser många funktioner, biologisk mångfald, sociala kvaliteter, dagvattenhantering mm.

Ett sammankopplat och integrerat stadsrum

I Nacka strand ska gator, torg och parker hänga ihop i en struktur där det är möjligt att välja olika vägar när man rör sig genom stadsdelen. Istället för separerade stadsdelar ska stråk integreras med omgivande bebyggelse i Jarlaberg, Vikdalen och Centrala Nacka.

En stad som möjliggör en mångfald av transportslag blir tillgänglig för fler. Kapacitetsstark kollektivtrafik, tydliga gång- och cykelstråk och ett finmaskigt gatunät stödjer detta. Ökad kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik är även positivt sett till klimatpåverkan och folkhälsa. Kopplingen mellan båt- och busstrafik är extra viktigt i Nacka strand. När den framtida tunnelbanan är utbyggd väntas det innebära stora möjligheter för hållbart resande och en tätare bebyggelse.

Attraktiva och kvalitativa rekreationsmiljöer

I Nacka strand, liksom i stora delar av Stockholmsregionen, är vattnet och grönskan påtagliga inslag. Dessa delar är viktiga för rekreation och lek men också med tanke på ekosystemtjänster och biologisk mångfald. I Nacka strand ska de gröna inslagens tillgänglighet förbättras och innehållet ska utvecklas med flera funktioner. Öppna system för dagvattenhantering bidrar till trevnad, naturlig rening och pedagogiska värden. I och med västra Sicklaöns förtätning kommer Nacka strands betydelse som lokalt besöksmål öka, de offentliga platserna erbjuder andra miljöer än vad som finns i Centrala Nacka. Strandpromenaden är ett viktigt inslag för att möjliggöra utflykter mellan Nackas stadsdelar.

En stadsdel med stark identitet med egen attraktionskraft

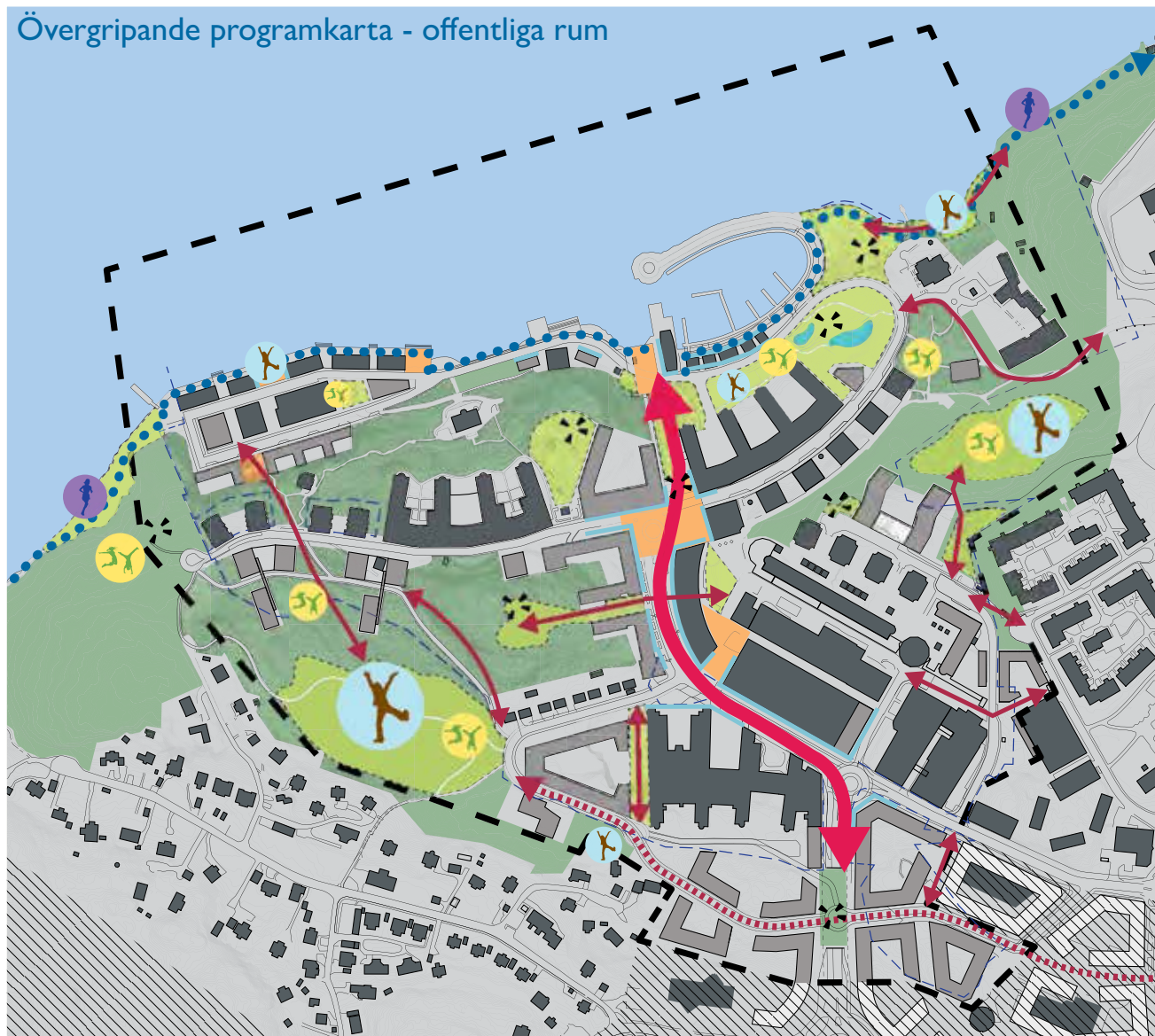
Dagens Nacka strand har en tydlig identitet i och med att området är så pass avgränsat från omgivningen. Områdets entréer förstärker också känslan av att man kommer in i en annan stadsdel. Även om stadsrummen föreslås integreras mer med omgivande stadsdelar ska Nacka strands identitet finnas kvar och utvecklas. Genom att förstärka kvaliteter som vattenkontakt, utblickar, goda offentliga rum, tillgänglighet, bebyggelseuttryck, kulturhistoria med mm kan områdets identitet och attraktionskraft stärkas. På så sätt kan fler människor attraheras att bo, arbeta och besöka Nacka strand.

DET OFFENTLIGA RUMMET

Med offentliga rum menas gator, torg, parker och grönområden. Dessa platser, som utgör allmän plats, är tillgängliga för alla på lika villkor och fungerar ofta som formella eller informella mötesplatser. I Nacka strand eftersträvas en hög kvalitet och stor omsorg när det gäller materialval och gestaltning. Mötet mellan gammalt och nytt ger en extra dimension. I Nacka strand finns förutsättningar för en mångfald av offentliga rum. De offentliga rummens golv kan utgöras av asfalt, stenslaggning, vatten, växtlighet, berghällar mm. Väggarna kan vara byggnader, träd eller landskapsformationer, taket kan utgöras av trädkronor, installationer eller bara himlen. I Nacka strand ska mötet mellan allmänt tillgängliga platser och privata gårdar tydliggöras.

- Aktiverat huvudstråk och viktiga kopplingar
- Koppling på längre sikt
- Strandpromenad
- Utsiktsplatser
- Definerade parkrum
- Aktivitet/spontanidrott utegym
- Lek
- Motion
- Torg/mötesplats
- Lokaler i bottenvåningarna
- Befintlig bebyggelse
- Ny bebyggelse
- - - Programgräns

Övergripande programkarta - offentliga rum



Stråk, kopplingar och mötesplatser – en vandring genom Nacka strand

Stråk, kopplingar och mötesplatser används för att beskriva hur man kan röra sig inom ett område, hur olika områden eller delar av ett område länkar samman med varandra. I programförslaget för Nacka strand har därför förbättrade förutsättningar för alla trafikslag varit en utgångspunkt, samtidigt har oskyddade trafikanter, gående och cyklister samt åtgärder för att stärka och potentiellt öka resandet med kollektivtrafik, buss och båt, prioriterats i planeringen. För att förbättra förutsättningarna att röra sig i området och öka tillgängligheten för gående och cyklister så föreslås gång- och cykelkopplingarna förstärkas. Möjligheten till alternativa resvägar är också en viktig del i ett mer robust trafiksystem. Genom olika kompletteringar och förbättringar mellan Nacka strand och närliggande områden så länkas stadsdelen i förlängningen också mot Stockholm och övriga regionen. Från det perspektivet är det viktigt att förlänga strandpromenaden utmed Svindersviken samt att möta planerad ny gång- och cykelväg över den kommande Kvarnholmsförbindelsen, över Svindersviken.

Entrén

De flesta som kommer till Nacka strand möts av den välkända tunneln. Denna sträcka behöver ses i sitt sammanhang då den är Vikdalsvägens förlängning sett från Centrala Nacka. Just vid tunneln möts de två stadsdelarna. Programmet föreslår att området vid vattentornet bebyggs och att Vikdalsvägen och tunnelns mynningar kan ges ett större inslag av bebyggelse, så att



den nuvarande vägen mer får karaktär av en stadsgata. Bebyggelsen föreslås ta upp nivåskillnaderna och kunna angöras både från tunnelnivån och från höjden. I samband med detta föreslås att en förbindelse byggs ut på den övre nivån mellan Enspännarvägens och Tändkulevägens vändplatser, i ett första skede kan den byggas som en gång- och cykelväg för att senare upptraderas till lokalgata. Detta möte med Centrala Nacka ligger i det något längre tidsperspektivet eftersom det är beroende av utvecklingen på andra sidan tunneln.

För en förbättrad upplevelse för framförallt gående och cyklister föreslås att tunneln rustas upp och levandegörs med konst- och utsmyckning. Programmet föreslår också att någon form av bullerskydd, t ex bullerabsorbenter, används i tunneln för att bidra till en förbättrad tunnelmiljö för framförallt gående och cyklister.

Efter tunneln föreslås ny bebyggelse på den östra sidan av gatan samt i fonden. Detta är en av de platser i Nacka strand där det finns stora möjligheter att uppnå en riktigt tät och händelserik stadsmiljö. Den här platsen kommer även fortsatt vara präglad av rörelser och kommunikationer. Korsningen föreslås byggas om, stora flöden kräver god funktion tillsammans med en tydlig gestaltning som i sig förklarar hur platsen fungerar.



Perspektiv entrén med ny bebyggelse till höger och i fonden.

Augustendalsvägen – Nacka strands ryggrad

Augustendalsvägen är Nacka strands huvudgata och programmet föreslår att den genom ny gemensam utformning sammanlänkas med Lokomobilvägen och att de blir huvudstråk i och till området. På så vis knyts Nacka strand och Jarlaberg ihop inte bara fysiskt utan också visuellt. I stadsgatan ges plats till gång- och cykelbanor på båda sidor av gatan och grönska med dagvattenhantering.



Det är utmed Augustendalsvägen som stadsdelen kommer vara mest aktiv med arbetsplatser, bostäder, butiker, restauranger, skolor, strandpromenad, buss- och båttrafik mm. Längs detta stråk ska särskild omsorg läggas på gestaltning av såväl gator, torg och parker som av den tillkommande bebyggelsen. Kvarteren som kantar gatorna ska ha bottenvåningar som innehåller lokaler eller andra funktioner som är utåtriktade.

I och med en medveten hantering av nivåskillnaderna kan mässans tegelbyggnad lyftas fram och tillgängliggöras så att entréer kan öppnas mot gatan.

Kontorsbyggnaden på Augustendalsvägens södra sida, mitt emot mässan, kompletteras med tillbyggnader i 1-2 plan för att skapa ett mer slutet och definierat gaturum.

Närmare torget utformas Augustendalsvägen med fokus på fotgängare och för en ökad busstrafik genom nya gångbanor, väntkurer och inslag av grönska.



Den gamla fabriksbyggnaden (mässan) lyfts fram i stadsbilden genom markbehandling och nya entréer.





Illustrerat perspektiv på Augustendalsvägen och den föreslagna nya utformningen av bussvändplatsen. Nya föreslagna byggnader till vänster och en påbyggnad på byggnaden i fonden.

J V Svenssons Torg

J V Svenssons torg är redan idag en populär plats med många besökare. Programmet har som ambition att levandegöra torget under större delar av dygnet samt att göra torgytan mer generös så att gående kan röra sig över hela den övre torgnivån. Det föreslås även att byggnaden som ligger mellan busshållplatserna och kajen ska brytas upp i någon del så att utblickar mot vattnet, Nacka strands signum, möjliggörs.



En idé från programarbetet är att de gående ska kunna promenera genom cirkulationsplatsen på övergångsställen över anslutande vägar. Förutsättningar och möjligheter för att lösa detta på ett trafiksäkert sätt behöver detaljstuderas i fortsatt detaljplanearbete.

Programmet föreslår bebyggelse väster om torget, på så sätt omsluts torget av bebyggelse och platsen får en tydligare avgränsning. Träd planteras i upphöjda växtbäddar, som även fungerar som sittmöbler och på torget föreslås en vatteninstallation, som om möjligt tar emot takdaggvatten från omgivande bebyggelse. Placeringen av dessa inslag ska hjälpa till att förstärka platsens naturliga flöden och skapa rumsligheter på torget. J V Svenssons torg utgör Nacka strands mittpunkt och anpassas för vistelse. Även platsens betydelse som passage kommer öka i och med kopplingen mot kajen.

Gestaltningen av busstorget syftar till att platsen ska ses som en enhet, en samlad plats. Torget och bussangöringen med rondellen ska upplevas som en och samma yta genom omsorgsfull gestaltning.

”Torget upplevs mest som en busshållplats med vändplan. Tråkig rondell. Torget borde ha stor potential, det är ju en fantastisk utsikt mot vattnet som utnyttjas dåligt.”



Torget får nytt liv.



Exempel på hur olika markbeläggningar kan styra funktionen



Exempel på upphöjda växtbäddar i torgmiljö



Möjlig utformning av J V Svenssons torg, gränserna mellan torgyta och gata görs mindre tydliga.

Kopplingen mellan torg och kaj

För att förbättra kopplingen mellan torget och kajen, och därmed även förutsättningarna för ett effektivt byte mellan buss och båt, så behövs en kapacitetsstark förbindelse. Dagens bergbana räcker inte till och är relativt långsam.

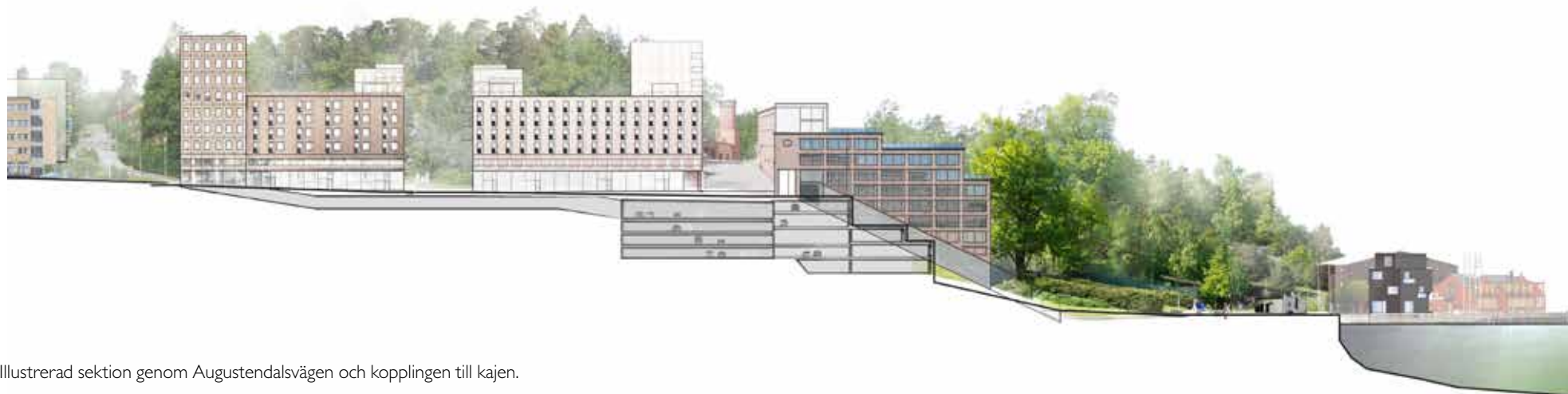
Den behöver därför kompletteras eller bytas ut, troligen till en hisslösning. Hissen behöver vara tillräckligt stor för att tillgodose en ökande mängd användare samt effektivt inrymma fotgängare, cyklister, barnvagnar, rullstolar etc. Att cyklar får tas med på resan kan innebära förändrade rese mönster och goda möjligheter att locka nya och fler resenärer till att resa kollektivt.

Området utformas som en terrasserad parkmiljö, som binder samman torg och kaj, både fysiskt och visuellt.



”Det enda negativa med kajen är att man undviker att gå ner eftersom det är jobbigt att komma upp igen, framförallt kan man inte lita på att bergbanan fungerar.”

Illustration av en utvecklad platsbildning i anslutning till trappa, hiss och angöring för båttrafiken.



Illustrerad sektion genom Augustendalsvägen och kopplingen till kajen.

Aktiverad kaj med strandpromenad

Vid strandparken och småbåtshamnen, nedanför Hotell J, börjar en strandpromenad som programmet föreslår ska byggas ut och kopplas ihop med strandpromenaden till Svindersvik som går från västra änden av kajområdet. Strandpromenaden kan kompletteras med små soldäck där man kan sitta en stund och beundra utsikten, fiska eller sola.

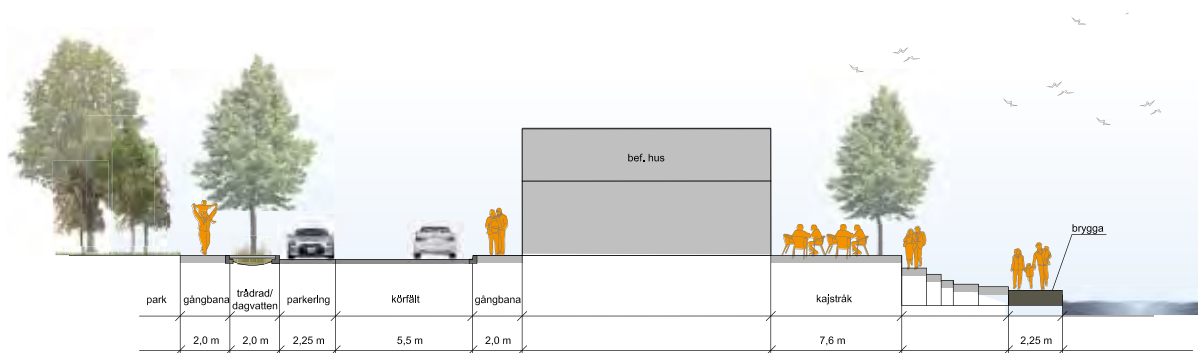


I anslutning till kajområdet finns självklara förutsättningar för caféer, restauranger och maritima aktiviteter. Kajen är en stor tillgång för Nacka strand, den är redan en magnet för besökare från andra stadsdelar.



Illustration på hur strandpromenaden kan utformas i anslutning till befintlig bebyggelse på kajen.

Exempel på en kajmiljö utformad för vistelse



Illustrerad sektion genom kajplanet med ny bebyggelse och utvidgad strandpromenad.

Tillgänglighet

Plan- och bygglagen ställer krav på tillgänglighet, den byggda miljön ska kunna användas av alla, både personer som har full rörlighet och personer med nedsatt rörlighet, syn, hörsel etc. Vid nyanläggning av allmänna platser som gator, torg och parker ska dessa göras tillgängliga och användbara. Nacka strand är kuperat och på sina ställen otillgängligt, samtidigt finns flera passager, trappleder och stigsystem utöver de vanliga gatorna och gång- och cykelvägarna som tillgodoser en annan form av tillgänglighet, en närbarhet. Vid kommunens övertagande av huvudmannaskap för allmän platsmark inom Nacka strand behöver gångvägar och allmänna vistelseytor ses över. Det innebär att flera övergångsställen, trappleder och gångbaneanslutningar kan behöva byggas om eller kompletteras så att kommunal standard för tillgänglighet uppnås.

Nacka strand är en befintlig boendemiljö och det kommer inte att gå att tillgänglighetsanpassa överallt, men där så är möjligt ska det rymmas inom respektive detaljplan. För att förbättra tillgängligheten till kajnivån föreslås att Augustendalsvägen breddas från Hotell J och vidare mot kajen med gångbana på ena eller båda sidor till västra änden av kajen. Även Tändkulevägen, som saknar gångbanor idag, föreslås kompletteras med gångbana i samband med planerad bebyggelse. Topografin i området innebär att vissa stråk har sträckor med endast trappor. Trapporna bör i största möjliga mån utrustas med vilplan och ramper för god tillgänglighet och vissa trappor skulle även kunna utrustas med skenor som gör det möjligt att dra cykeln upp och ner för trapporna.

En barnvänlig stadsdel

Nacka strand erbjuder idag olika typer av miljöer för lek och utevistelse. Stora sammanhängande grönområden i anslutning till Nacka strand erbjuder barn en både fri naturlek och mer ordnad lek på olika lekplatser. Även mindre fickparker finns insprängda i anslutning till bostäderna i området. På kajen finns idag en bollplan, men är i övrigt inte ordnad för lek eller vistelse för barn.



Befintliga sälskulpturer flyttas ner till kajen och fungerar som lek-skulpturer i anslutning till angöringsplatsen för båttrafiken

Augustendalsvägen är idag utformad som en bilväg med genomfartstrafik och fungerar i viss mån som barriär genom de centrala delarna av Nacka strand. Programmet syftar till att minska denna barriär genom att Augustendalsvägen utformas mer som en stadsgata där trafikmiljön är bättre anpassad för gående och cyklister, något som barn och unga har stor glädje av.



Exempel på hur lek kan integreras i en torgmiljö

Konst och utformning av offentliga miljöer

I Nacka strand finns det en tradition av offentlig konst. Ett antal konstverk av olika slag finns främst i anslutning till det centrala stråket. Vissa av de befintliga konstverken skulle kunna få en mer framträdande placering och även nya samtida inslag skulle kunna komplettera den befintliga konsten.



Gud fader på himmelsbågen, en symbol både för Nacka Strand men även för hela kommunen. (Foto: Bertil Nordahl)



Trappa framför Mässan, granittrappa och blomsterlådor möblerar upp torgrummet.



Fabrikörvägen, omsorgsfull övergång mellan gata och berg.



Illustrationskarta över programförslagets grönstruktur och parker.

Grönstruktur och rekreation

Närheten till grönska och rekreativmiljöer är enligt enkäten det som både boende och verksamma tycker är det mest positiva med Nacka strand. Ett viktigt del i programarbetet har varit att utveckla de områden som uppskattas mest genom att göra dem mer tillgängliga och fylla dem med fler funktioner och aktiviteter för att på så sätt kunna fylla de krav på ytor för utevistelse, lek, rekreation och spontanidrott som krävs när området byggs ut med fler bostäder.

Västra hällmarksparken

I programförslaget aktiveras området genom nya funktioner och kopplingar. Området ska fungera som en tillgång i den mer täta stadsmiljön och erbjuda både barn och vuxna en grön oas alldeles inpå de mest centrala delarna av Nacka strand. Den nya bebyggelse som föreslås i anslutning till torget och Fabrikörvägen kommer ansluta upp i det gröna. Gröna glapp mellan bebyggelsen med nya

stigar och gångvägar säkerställer tillgängligheten till området. Detta område är idag välbesökt av många förskolor och skolor i området och detta uppmuntrar programförslaget genom nya säkra gångvägar till och från området, väderskydd, grillplatser, utegym etc. I området finns några stora klippblock som med fördel kan integreras i den framtida lekmiljö.



Så här skulle Västra Hällmarksparken kunna utformas för att kunna erbjuda boende i området en mer aktiv fritid.



Foto från platsen, barn på utflykt.



Exempel på hur man kan utforma gångstråk i naturen



Exempel på naturlek.

Dagvattenparken

I kurvan ner mot kajen gömmer sig idag en park som domineras av en stor parkeringsplats. I områdets norra delar finns fina äldre terrasserings bevarade och stora äldre lövträd. Denna del av Nacka strand används inte så mycket idag för rekreation och lek.

I programförslaget föreslås parkmiljön rustas upp och två dammar anläggs på den yta som idag är parkering. Dagvattendammarna delar upp parken i två olika delar och integreras i parkens gestaltning.

De föreslagna dagvattendammarna kommer att ta emot dagvatten från en stor del av Nacka strands såväl befintliga som tillkommande infrastruktur, vilket kommer att innebära att mindre föroreningar sprids till Saltsjön jämfört med idag. Dammar med en permanent vattenyta



Illustrationsplan

utgör en effektiv metod för avskiljning av föroreningar som transporteras med dagvattnet.

Värden som tillförs parken är bl a sitt- och grillplatser och möjlighet till lek för barn. Gestaltningen är naturlig och gångvägarna beläggs med grus. Nya planteringar förstärker parkens ekologiska värden. Parkens nedre del kompletteras med nya möbler och utsiktsplatsen förstärks. Kopplingarna mot Strandparken och Terrassparken förstärks genom nya gångstråk.



Befintlig stenmur och träd bevaras och används i parkens nya utformning



Illustration av möjlig utformning av dagvattenparken.

"Här njuter vi på sommaren, picknickar, leker, solar och drömmar om ett dopp i vattnet. Underbar oas med fantastisk utsikt över inloppet och Stockholm"

Strandparken

Denna öppna parkyta i anslutning till vattnet används och uppskattas enligt enkäten mycket av både boende och verksamma i området. Här äter man medhavd lunch, leker med hunden, solar och tittar på båtarna. Några tar ett dopp nedanför Tornvillan. Kvällstid grillar man gärna här, då det är kvällssol. Programmet ger förutsättningar för en bättre tillgänglighet genom en ny föreslagen gångbana mot parken.

Östra skogen

Det här skogspartiet används mycket, av boende både i Nacka strand och Jarlaberg. På våren njuter människor av att promenera bland vitsippor bort mot Nyckelvikens. Barnen leker i "Äventyrsparken". Den upplevs "vild" och "hemlig" i positiv bemärkelse. Även förskolor besöker området mycket. Det framkom i enkäten att grönområdet är lite svårt att nå. Från Jakobsdalsvägen finns det ingen offentlig koppling ner förbi Pysslingens förskola, vilket programförslaget nu föreslår. Området kan behövas ses över om Bergs Oljehamn i framtiden byggs ut med bostäder.

Park- och kulturmiljöer i "gröna foten"

Den "gröna foten" mellan kajen och bebyggelsen från 1990-talet utgör ett grönstråk/parkstråk som binder ihop sommarvillemiljöerna. Även om kontorsbebyggelsen bildar fond utmed höjden präglas förkastningsbranten av berg, tallar och kulturmiljö. Särskilt framträdande byggnader i grönstråket är Fabrikörsvillan och Tornvillan. De är omgivna av parker med terrassmurar, kulturpåverkad växtlighet, trädgårdsanläggningar och trappor som tillsammans skapar en varierad och upplevelserik strand-

miljö. Inom den "gröna foten" återfinns huvuddelen av områdets bestånd av ädellövträd. I programmet föreslås denna miljö i stor utsträckning sparas och utvecklas genom nya funktioner.

Parken med dagvattendammarna förlängs som ett stråk längs Augustendalsvägen. Den knyts också samman med befintlig kommunal park (Strandparken) på andra sidan vägen. Parken blir en del av "gröna foten" och förstärker områdets ekologiska värden. Den har en klassisk karaktär med olika trädslag och planteringar samt en gräsyta för spontanidrott. Den terrasserade parkmiljön i anslutning till den vertikala förbindelsen mellan torg och kaj ingår också i den gröna foten och utgör ett aktiverat parkrum.

På det branta berget bredvid bergbanan finns en utsiktsp plats med svindlande vacker utsikt över Stockholms inlopp och här känns skärgården mycket närvarande. I enkäten som genomfördes tillfrågades alla hur de upplevde denna plats och det var förvånansvärt många som aldrig varit där, trots att den sommartid används som uteservering. I programmet lyfts denna plats fram genom en tydligare koppling till torget med bl a ny gångväg. Här kan man med fördel även prova en mindre paviljong som anpassas till den kuperade terrängen



Exempel på utsiktspattform i Norge.



Exempel byggnad som passas in i slutningen (Naturrum, Skulebergets nationalpark)



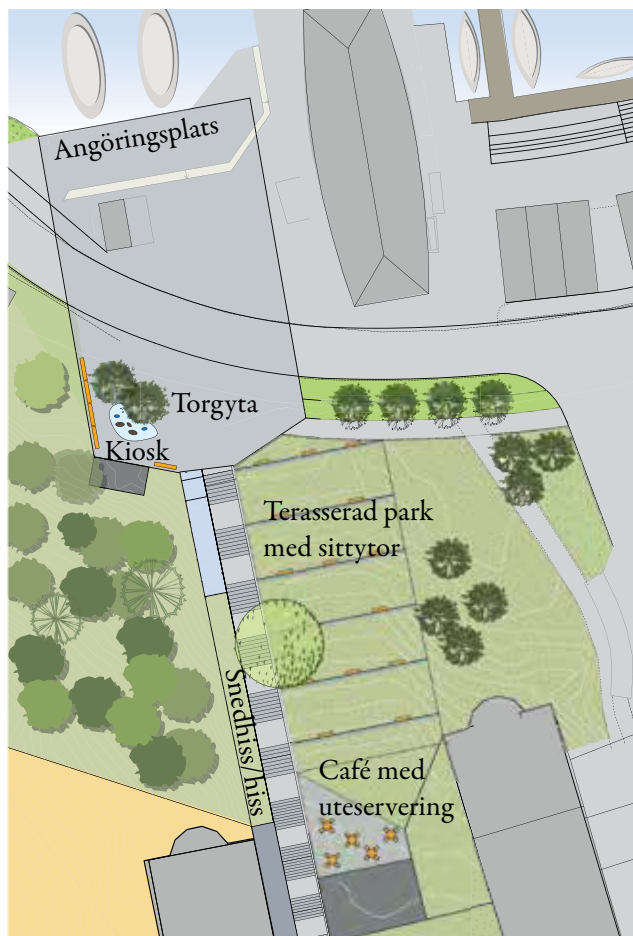
Exempel på naturlek.

Terrassparken

En omgestaltning av trappan ner mot kajen ökar den visuella kopplingen med vattnet och lockar på så sätt ned fotgängare till kajen. Nya terrasser för exempelvis uteservering tillskapas enligt förslaget längs den vertikala kopplingen och hjälper till att aktivera trappan och parken. I den sluttande parken tillkommer gradängar med gräsytor och sittplatser emellan i bästa utsiktsläge. Gestaltningen öppnar upp och tillgängliggör den idag slutna slutningen för allmänheten. Dagvatten i rörelse kan med fördel integreras på denna plats. Ytan i anslutning till den nya gemensamma angoringsplatsen för båttrafiken utformas som en platsbildning genom en gestaltad och genomtänkt markbehandling.



Exempel på terminalbyggnad med väntyta och information där gestaltningen har legat i fokus (Marge Arkitekter, ur tidningen Arkitektur, foto Johan Fowelin).



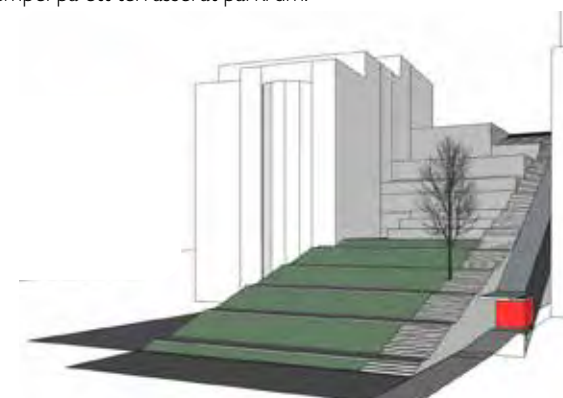
Exempel på terminalbyggnad med väntyta och information där gestaltningen har legat i fokus (ur tidningen Arkitektur, foto Johan Fowelin).



Exempel på en terrasserad platsbildning.



Exempel på ett terrasserat parkrum.



Volymskiss på en terrasserad park mellan torg och kaj

Gestaltungsprinciper och riktlinjer för utformning av det offentliga rummet

Det finns en mångfald av offentliga rum i Nacka strand där olika epoker gör sig påmind genom gestaltning och funktion. Programmet gör ett antal nedslag på viktiga platser där idéarbetet kommit en bit på väg. Alla offentliga platser ska dock präglas av de gestaltungsprinciper som anges nedan.

- Omsorg, hög kvalitet och naturliga material ska känneteckna utformningen av de offentliga rummen i Nacka strand
- Tillgänglighet – offentliga rummet är till för alla.
- Valfrihet, mångfald och variationsrikedom ska bidra till en dynamisk och attraktiv plats.
- Trygghetstänk genom ökad medvetenhet, god överblickbarhet och genomtänkt belysning.
- Gator och torg ska utformas på de gåendes villkor och god orienterbarhet ska eftersträvas.
- Vatten och grönska ska utgöra en positiv resurs samt integreras i gestaltningen i gatumiljöer och de offentliga rummen.
- Utformningen av det offentliga rummet ska underlätta för resande och byte med kollektiva färdmedel.
- Kulturvärdena och de olika historiska skikten i den fysiska miljön ska bevaras, förvaltas och utvecklas.

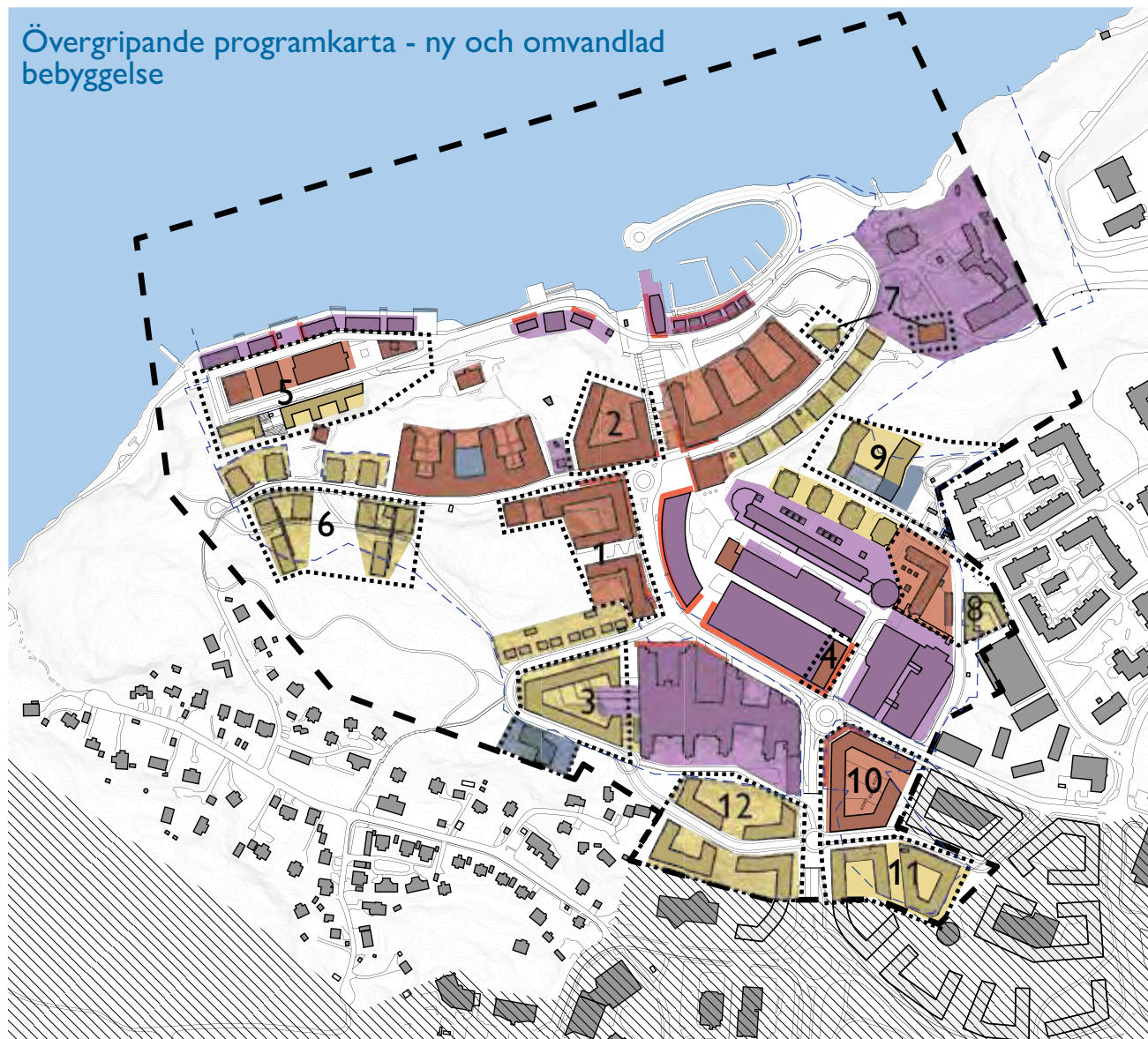
NY OCH OMVANDLAD BEBYGGELSE

Den övergripande programkartan till höger visar föreslagna framtida markanvändning samt områden som utretts för ny bebyggelse.

Kommande detaljplanering i Nacka strand ska i huvudsak utgå från dessa platser. I de olika detaljplaneprocesserna för respektive del, ska sedan lämplig placering av byggnadsvolymer, omfattning, höjd, funktion, innehåll och utformning studeras i detalj.

Sammantaget bedöms förslaget rymma ca 1500 nya bostäder både genom nybyggnation, tillbyggnad och konvertering av befintlig bebyggelse.

-  Huvudsakligen bostäder
-  Blandat innehåll
-  Huvudsakligen verksamheter
-  Förskola
-  Tillkommande bebyggelse, delområden
-  Lokaler i bottenvåningarna
-  Programgräns
-  Programområde Centrala Nacka
-  Fastighetsgränser



Delområde 1 – Västra sidan av torget



Denna del av Augustendalsvägen har idag bebyggelse på ena sidan och en skogsbacke på den andra. Delområdet ligger vid busshållplatserna och är en del av stadsdelens centrala område och är en av de platser där en riktigt

tät och händelserik stadsmiljö kan skapas.

Här finns möjligheter att utnyttja befintlig infrastruktur, även om ett genomförande förutsätter vissa ombyggnader. I kommande planläggning behöver hänsyn tas till buller från busstrafiken. Det ska även säkerställas att en gångväg/trappa anläggs från berget och mellan kvarteren ner till Augustendalsvägen, och vidare genom det böjda kontorshuset till mässområdet. Eftersom naturmark tas i anspråk är det en förutsättning att byggnaderna får vegetationsklädda tak och bostadsgårdar.

De stora höjdskillnaderna ska tas upp med hjälp av souterrängvåningar mot torget. Bebyggelsen i kvarteren ska ha två karaktärer. Mot gatan föreslås en tyngre, mer stadslänkande, bebyggelse med direkt koppling till gatan med 1-3 våningar verksamhetslokaler. Husen är utformade som ”stenhus” med fasad i exempelvis tegel. Mot berget föreslås en lättare bebyggelse som genom lösningar med t ex etagelägenheter och loftgångar skapar bostäder med goda boendekvaliteter.



Kvarterets södra del placeras indraget i förhållande till arbetarbostäderna på Tändkulevägen.

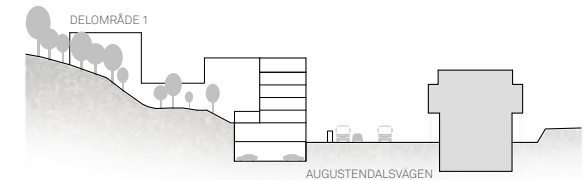
Vid kvarterets höga del i söder föreslås en ny infart till det befintliga garaget under torget. Härifrån kan man även ansluta med nya garagedelar. Den nya bebyggelsen kommer påverka det redan befintliga garagets konstruktion.

Kvarteret fortsätter runt hörnet in på Fabrikörvägen och klättrar upp på berget för att sedan avslutas med ett punkthus i 3-7 våningar. Den mycket branta bergsslutningen ställer stora krav på anpassning till terrängen och hänsyn behöver tas till vyerna från farleden och utsiktsplatsen när det gäller placering och höjd. Den stora ek som ligger utefter vägen styr placering av ny bebyggelse och gatans dimensioner.

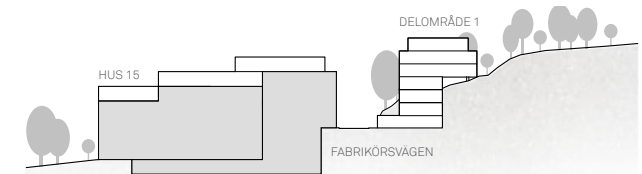
Delområdet bedöms lämpligt för ca 6 våningar sett från Augustendalsvägen. Upp till 10 våningar kan prövas i södra delen, i fonden av Augustendalsvägen. För de högre delarna behöver utformningen ägnas särskild omsorg.



Volymskiss över område 1



Principsektion genom delområdet vid Augustendalsvägen



Principsektion genom delområdet vid Fabrikörvägen

Delområde 1 bedöms kunna rymma ca 110 nya lägenheter och ca 4500 kvm för verksamheter.

Delområde 2 – Korsningen Augustendalsvägen-Fabrikörvägen



Den befintliga bebyggelsen i delområdet gör att stadsrummet på den övre nivån får en tydlig avgränsning, dock blockeras även utsikten ned mot vattnet. Kvarteret tar upp stora nivåskillnader och har bergbanan på sin ena sida och utsiktsberget

med Villa Grönkulla på den andra. Terrängförhållandena är svåra och de befintliga konstruktionerna är komplexa.

Goda möjligheter finns att konvertera och bygga om befintlig byggnad så att bostäder och nya värden tillförs. Buller från busstrafiken behöver dock beaktas. Lokaler med service kan lämpa sig i anslutning till utsiktsplatsen, det är dock viktigt att den lilla parken inte privatiseras. Närheten till parken och anslutningen till den gröna foten gör att gröna tak är en förutsättning för utökad byggnadsarea. Åtgärder i delområdet ska inte försvåra utveckling av den vertikala kopplingen mellan torget och kajen. Programmet tar inte ställning till vilket vägval som görs för delområdet, men det finns två huvudspår som kommande planprocess får utvärdera: ombyggnad eller nybyggnad.

Om den befintliga byggnaden blir kvar behöver den bearbetas till exempel genom att riva delar av bottenvåningen för att skapa utsiktsmöjligheter och en bättre koppling till utsiktsberget. Kvarterets bottenvåning ska också utveck-

las med mer utåtriktade verksamheter mot torget. En påbyggnad i två våningar samt en väl avvägd tillbyggnad mot parken som formar en privat gård kan prövas. Tillbyggnaden bedöms rymma ca 40 nya bostäder.



Befintlig byggnad från sjösidan

I ett tidigt skede har det konstaterats att stora kvaliteter kan tillföras om byggnaden rivs och ersätts med en annan som i sin utformning kan ha en öppnare bottenvåning med service och en integrerad koppling (t ex rulltrappor) till kajnivån och som kan skapa bättre tillgång till utsiktsparken. Detta skulle vara ett stort ingrepp och innebära en kvalificerad arkitekturuppgift, vars fördelar behöver utvärderas i detalj i den fortsatta processen, kanske genom en arkitektävling eller i parallella arkitektuppdrag. En ny profilbyggnad i det här läget skulle kunna manifesteras Nacka strands förändring från kontorsområde till en blandad stadsdel. Vid en nybyggnad går det att koppla vissa av husets lägre våningar till parkeringsgaraget under torget.



Volymskiss - påbyggnad av befintlig byggnad



Volymskiss - ny byggnad

Delområde 2 bedöms kunna rymma ca 40 nya lägenheter utöver de som kan tillkomma vid konvertering av befintlig byggnad.

Delområde 3 – Södra sidan av Augustendalsvägen och Tändkulevägen



Idag består området till stora delar av utsprängda plana ytor i ett par nivåer med höga sprängkanter. Öster om delområdet ligger det gamla Teliahuset som överbrygar nivåerna mellan gatan och berget bakom. Befintlig detaljplan tillåter en bebyggelse som bygger vidare på det angränsande storskaliga kontorshuset med tvärgående flyglar mot gatan. Utgångspunkten under programmet har istället varit att skapa ett mer slutet bostadskvarter som både skapar en generös grön gård, skapar ett definierat gaturum och ansluter till de olika nivåerna.

I programmet förutsätts det att det inom kvarteret skapas en idrottshall under gården, den ska bland annat kunna användas av skolorna i Nacka strand och kan integreras med mörka ytor i det angränsande kvarteret. Sporthallens

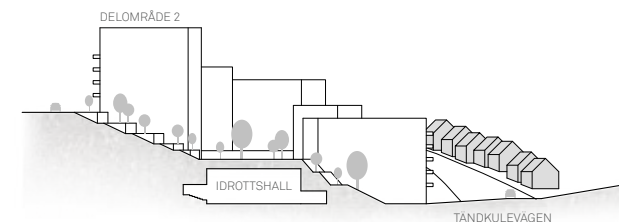
entré föreslås ligga i det norra hörnet, nära Augustendalsvägen. Från den platsen behöver också hela kvarteret kunna angöras för att klara tillgängligheten via garage. Vid kommande detaljplanering ska ett gångstråk, mellan kvarteren och vidare mot Vikdalen, säkerställas. De begränsade gröna värden som trots allt försvinner ersätts på taken och på gården. Taken lämpar sig för uteplatser. Den slutna kvartersformen skärmar mot det buller som förekommer främst från Värmdöleden.

Den föreslagna nya bebyggelsen är i 4-5 våningar mot Tändkulevägen och trappar sig upp för den branta backen. Den skapar en tydlig, men inte överväldigande, kontrast till de befintliga arbetarbostäderna på Tändkulevägens norra sida. Södra sidan av kvarteret klättrar vidare i en spiral och där kan något högre hus prövas, dock flera i souterräng.

Exempel på ett halvslutet bebyggelsekvarter:



Volymskiss över delområde 3



Principsektioner genom delområdet

Delområde 3 bedöms kunna rymma ca 105 nya lägenheter och ca 1000 kvm verksamheter och idrottshall.

Delområde 4 – Komplettering vid fabriksbyggnaden (mässan)

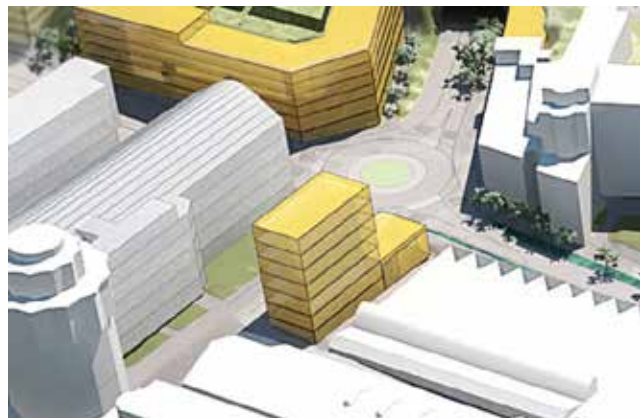


Den här platsen är mycket viktig för Nacka strand då det är det första man möter efter tunneln. Idag finns där en miljöstation.

Programmet föreslår att delområdet bebyggs. Vid kommande planläggning är

det viktigt att analysera de befintliga kulturmiljövärdena för att hitta ett lämpligt förhållningssätt när det gäller volym och gestaltning.

Den närliggande korsningen är en av de mest trafikintensiva i Nacka strand, bullerfrågan samt hur bostadsgårdar ska kunna tillgodoseas behöver därför ägnas särskild uppmärksamhet. Takterasser kan vara en möjlighet. Både



Volymskiss över delområde 4.



Vy från tunnelmynningen.

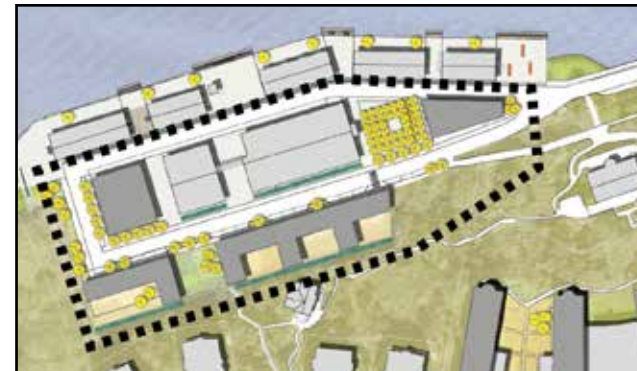
bostäder och verksamheter är tänkbart i delområdet. Funktioner kopplade till mässan kan uppta de nedre våningsplanen. Befintliga funktioner som inlastning till mässan föreslås finnas kvar.

Programmet föreslår att en byggnad med ca 6 våningar kan prövas. Bottenvåningen ska präglas av öppenhet med entréer mot Augustendalsvägen och Cylindervägen och gärna ha verksamhet även kvällstid. Våningarna ovanpå föreslås utföras indragna mot entrékorsningen.

Endast parkering för rörelsehindrade kan ordnas i anslutning till huset, övrig parkering måste anordnas i omkringliggande garage.

Delområde 4 bedöms kunna rymma ca 20 nya lägenheter med verksamheter i bottenvåningen/våningarna.

Delområde 5 – Bebyggelse på västra kajen



Västra kajen i Nacka strand utgörs idag till stor del av hårdgjorda ytor. Mot vattnet finns en relativt småskalig bebyggelse från 90-talet, vars utformning för tankarna till gamla fiskebodas. Bakom finns en något nyare lite högre bebyggelse. De obyggda ytorna utgörs av markparkering och en fotbollsplan. En dramatisk bergskärning avslutar kajen i söder.

Huvudtanken i programförslaget har varit att utgå från befintlig bebyggelsestruktur och komplettera den nuvarande småskaliga strukturen, att dölja sprängkanten med ny bebyggelse samt skapa ett antal mindre platser för aktivitet på kajen.

Dagens olika marknivåer jämnas ut. Husens bottenvåningar placeras så att bostäder och lokaler får en lägsta nivå på golvet på ca +3 (räknat från havsnivån) för att minska risken för framtida översvämningar.

Det finns ett utsiktsservitut avtalat mellan brf Gustafshög och fastighetsägaren till kajen som begränsar de framtida husens höjder. Programförslaget följer i princip begränsningarna i servitutet. I ett fortsatt detaljplanearbete behöver byggnadernas exakta placering och höjd studeras närmare.

De friliggande husen föreslås få lokaler i bottenvåningen och 3-4 våningar bostäder. Husen mot bergssidan får sannolikt parkering och biutrymmen efter behov i entréplanet, men även bostäder kan vara tänkbart. Alla nya hus får grönt tak för att bidra till att bredda spridningskorridoren längs stranden.



Volymskiss över delområde 5.

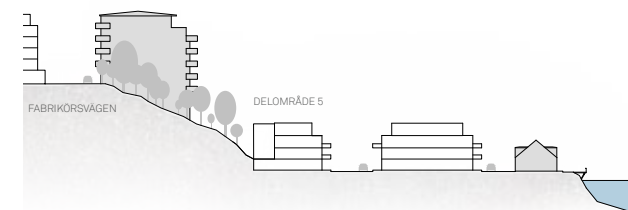
Husen har entréer från gatan. Gatan mellan befintliga hus är smal och dess funktion behöver ses över. För att komplettera strukturen byggs en ny lokalgata, mot den nya bebyggelsen, med gångbana på två sidor och kantstensparkering utmed vissa delar. En utbyggnad av fjärrvärmenätet förutsätts för anslutning av den föreslagna nya bebyggelsen.

Små gårdar skapas ovanpå en upphöjd första våning mot söder och bergkanten. De friliggande husen har inte plats för någon privat gård men kan ha uteplatser på takterrasser och god tillgänglighet till angränsande parker.

Parkering kan ordnas i bottenvåningen i den södra delen.



Exempel på sjönära bebyggelse (Järla Sjö).



Principsektion genom delområdet

Delområde 5 bedöms kunna rymma ca 85 nya lägenheter och ca 500 kvm verksamheter.

Delområde 6 – Södra sidan om Fabrikörvägen



Den norra sidan av Fabrikörvägens västra del kantas idag av punkthusbebyggelse i 5 våningar (med två plan i southeräng). På den södra sidan finns en kraftig sluttning upp mot västra hållmarken.

Programmet föreslår att även den södra sidan bebyggs med flerbostadshus i två grupper. En bärande idé har varit att fyra punkthus placeras närmast gatan med ett par tillhörande lameller upp på berget. Punkthusen ska möta gatan på ett ”tyngre” sätt, likt de befintliga husen mitt emot. Sockelvåningarna i southeräng kan vara lämpliga för lokaler och entréfunktioner. Genom att länka samman volymerna parvis kan även en privat bostadsgård skapas ovanpå sockelvåningarna. Lamellerna ska ha en ”lätt” gestaltning med stor anpassning till de naturliga förutsättningarna. Tillgängligheten kan lösas från punkthusen. För punkthusen föreslås 7 våningar prövas mot gatan, inklusive southerängplan, och för lamellerna 2-5 våningar. Eftersom programmet föreslår en exploatering av

naturmark är det en förutsättning att bebyggelsen ger ett ”litet fotavtryck” dvs. att träd bevaras nära byggnaderna, att markarbeten görs varsamt och att byggnaderna, särskilt lamellerna, förses med vegetationstak. Flera viktiga gångstråk planeras i sluttningen vid Fabrikörvägen som ska kopplas till västra hållmarken och dess parkmiljöer samt till Vikdalen, Tändkulevägen och ned mot kajen. Hur gångförbindelserna anpassas till bebyggelsen och tvärt om ska utredas i kommande detaljplaner. Det är dock viktigt att delområdet går att genomkorsa i mitten, då kan befintlig trappförbindelse från kajen förlängas upp till västra hållmarken.

Vid den föreslagna bebyggelsen behöver Fabrikörvägen uppraderas med trottoar även på södra sidan. Parkering ska lösas i garage, antingen i Nacka strandgaraget eller inom aktuellt delområde. Endast angörings- och gästparkering kan ske utmed gatan.



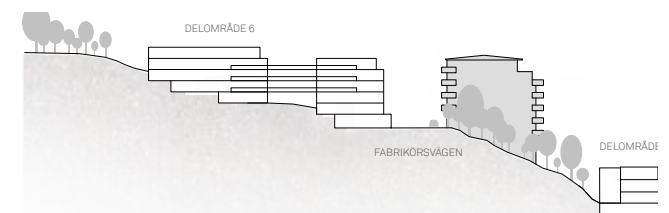
Referensbild på hus som tillåter naturen att fortsätta under husen, HSB Hassmycket i Lerum.



Foto från Fabrikörvägen.



Volymsskiss över delområde 6.



Delområde 6 bedöms kunna rymma drygt 90 nya lägenheter och ca 800 kvm verksamheter

Delområde 7 – Komplettering vid Augustendalsvägen



Delområde 7 omfattar dels en befintlig byggrätt i anslutning till Hotel J, men också en del av parken i anslutning till den stora kontorsbyggnaden vid Augustendalsvägen.

Programmet föreslår att den befintliga byggrätten får ligga kvar eller eventuellt justeras något samt att en del av parken närmast det befintliga kontorshuset bebyggs med



Volymskiss över delområde 7.

bostäder. Idén är att en ny byggnad angörs från Augustendalsvägen genom 1-2 våningar hög sockel. Byggnadskroppen ovanpå anpassas efter vyerna från husen bakom och ansluter till parken med souterängplan. Lokaler eller annan utåtriktad verksamhet kan vara lämplig i anslutning till parken. Det är dock viktigt att säkerställa att parken inte privatiseras.

I detaljplaneskedet behöver påverkan på kulturmiljön och naturvärden utredas så att en väl avvägd volym och gestaltning uppnås i förhållande till de olika historiska skikten. Efter-som befintligt grönområde föreslås bebyggas är det en förutsättning att den tillkommande bebyggelsen ger ett begränsat fotavtryck och att gröntan kompenseras genom tak och eller fasader med vegetation.



Exempel på grön fasad.

Den nya byggnaden i parken angörs från Augustendalsvägen och parkering anordnas företrädesvis under den outnyttjade byggrätten, där garage redan finns anlagt, alternativt i något av de gemensamma garagen i Nacka strand.

Delområde 7 bedöms kunna rymma ca 35 nya lägenheter och ca 500 kvm verksamheter.

Område 8 – Mellan Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen



Området består idag av en byggnad som används för kontor och skola med tillhörande lastkaj, lite kommunägd parkmark i anslutning till vändplatsen på Fyrspannsvägen, en markparkering och en outnyttjad grön slänt i anslutning till Jarlabergs samfällighets garage.

Kompletteringen med bebyggelse mot Jakobsdalsvägen syftar till att få en mer definierat gaturum. Bebyggelsen ansluter också till Fyrspannsvägen på den övre nivån och löser på så sätt upp gränsen mellan Nacka strand och Jarlaberg.



Volymskiss över delområde 8.

Bebyggelsen ska ha ett tydligt förhållande till både Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen. Det finns möjlighet att skapa ett litet kvarter med privat gård. Mot Fyrspannsvägen föreslås bebyggelse med karaktär av stadsradhus i ca 3 våningar, för att anknyta till den befintliga bebyggelsen på andra sidan gatan.



Exempel på stadsradhus i Ijburg, Amsterdam

För byggnaden som innehåller skola och kontor föreslås en påbyggnad med två våningar bostäder. Den övre utförs indragen.

En trappa till Fyrspannsvägen anordnas på södra sidan, som en förlängning av trappan från Cylindervägen.

Parkering kan skapas under gården, med angöring från gatorna. Jakobsdalsvägen behöver liksom de andra bostadsgatorna i Nacka strand kompletteras med gångbana mot den tillkommande bebyggelsen.

Delområde 8 bedöms kunna rymma ca 40 nya lägenheter och ca 500 kvm verksamheter.

Område 9 – Öster om Jakobsdalsvägen



Idag används området främst som förskola i en våning med tillhörande gård. Förskolan upplevs förhållandevis småskalig för området och är strategiskt placerad i anslutning till ett stort sammanhängande grönområde i gränsen mellan Nacka strand och Jarlaberg. Dess placering omöjliggör en koppling från Jakobsdalsvägen ner mot naturområdet.

Ett bättre resursutnyttjande eftersträvas med hänsyn till det centrala läget. Ny bebyggelse kan i området skapa ett tydligare och mer definierat gaturum med utblickar samt skapa möjligheter till nya bostäder.

Förslaget redovisar två byggnadskroppar som angör Jakobsdalsvägen i två våningar för att sedan växa, både uppåt och nedåt grönområdet. Höjdskillnader tas upp genom souterrängvåningar mot norr. Taket kan med fördel utföras med olika vinklar och vegetation, för att skapa ett spännande taklandskap. Mot Jakobsdalsvägen länkas volymerna samman med en låg sockelvåning. En privat gård som ansluter mot berget kan skapas ovanpå.

Den nya bebyggelsens placering, volym och skala ska anpassas till omgivande bebyggelse och den kuperade terrängens förutsättningar. Påverkan på angränsande bostäders utsikt behöver närmare under detaljplaneprocessen.

Den befintliga förskolan föreslås få nya lokaler inom området, förslagsvis i sockelvåningen längs med Jakobsdalsvägen. En stor förskolegård sydost ansluter mot berget och det föreslagna utvecklade parkstråket som leder ner i Östra skogen. Kopplingen är viktig för hela området och ska säkerställas i kommande detaljplan. Längst ner på Jakobsdalsvägen sparas utsiktsplassen.

De befintliga parkeringsplatserna i envåningsgarage som enligt förslaget försvinner kan ersättas med parkering i garage under marknivå.



Volymskiss över delområde 9.

Delområde 9 bedöms kunna rymma ca 70 nya lägenheter samt lokaler för förskola.

Delområde 10 - i anslutning till tunneln



Platsen ligger strategiskt i korsningen mellan Lokomobilvägen och Augustendalsvägen. Den dramatiska bergsskärningen precis innanför tunneln är det första man möts av när man kommer in i Nacka strand. I gällande detaljplan finns en byggrätt för kontor och service, som dock aldrig utnyttjats.

Framtida kvarter på området behöver utformas så att de dramatiska höjdskillnaderna mellan Augustendalsvägen och området ovanpå tunneln överbyggs. Kvarteret har en strategisk placering och den nya bebyggelsen bildar fond mot Nacka strands nya stadsmässiga huvudstråk. En högre byggnad kan i detta läge annonsera Nacka strand ut mot Värmdöleden. Skala, placering och hur en hög byggnad påverkar riksintresse och Nackas siluett behöver utredas vidare i ett kommande planarbete.

Kvarteret kan innehålla såväl bostäder som verksamheter och ska utformas med lokaler i bottenvåningen mot Augustendalsvägen och Lokomobilvägen. Bebyggelsen

behöver utformas med hänsyn till bullersituationen, både från Värmdöleden och lokal busstrafik, om bostäder ska vara lämpliga. Det norrvända läget gör man med fördel kan utforma gården upphöjd i olika terrasser med parkering i flera våningar under, men med verksamhetslokaler ut mot gatan. Entréerna ska orientera sig mot gatorna och angöring ska ske både från den övre och den lägre nivån.

Öster om kvarteret, i Jakosdalsvägens förlängning, ska en vertikal koppling med trappor skapas för att koppla samman Lokomobilvägen och den nya bebyggelsen på den övre nivån. Denna väg kan även användas av elever som kommer från bussen och som har sin entré på Engelska skolans gårdssida.



Principsektion genom delområdet.

Delområde 10 bedöms kunna rymma ca 160 nya lägenheter och ca 2000 kvm verksamheter.



Volymskiss över ny bebyggelsen i anslutning till tunneln.

Delområde 11 och 12 – öster och väster om tunneln



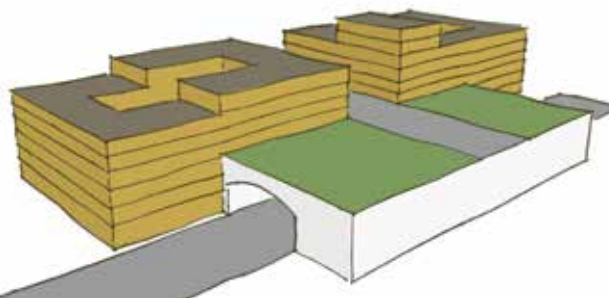
Område 11 är idag delvis bevuxet med vegetation och delvis utgörs området av en hårdgjord parkeringsyta. Mindre del av området ägs av kommunen. Den norra delen av område 12 ägs av kommunen och den södra av Fastighets AB Brostaden. Området är relativt kuperat och består av berghällar och skog.

Tanken med den nya bebyggelsen, förutom sammanväxandet med Centrala Nacka, är att annonsera Nacka strand mot omgivningen, idag finns bara en skogsriddå sett från andra sidan Värmdöleden. Delområdena föreslås inte ligga i någon av de första etapperna, förutsättningarna kan ha ändrats när det väl blir aktuellt med detaljplanering. En inriktning är dock en bebyggelse på ca 3-6 våningar, varav flera kommer vara i souterräng. Bebyggelsen ska ha ett tydligt förhållande till den nya lokalgatan på den övre nivån, i strategiska lägen kan inslag av lokaler vara lämpligt. Närmast tunneln ska bebyggelsen möta både en lägre nivå vid tunneln och en högre nivå på höjden. En förskola med ca 4 avdelningar föreslås inrymmas i delområde 11.

Buller från Värmdöleden är en begränsande faktor, men när planeringen kring en framtida överdäckning av motorvägen kommit längre kan bebyggelsen hitta sin struktur. Hänsyn behöver tas till vattentornet, både dess roll i landskapsbilden och så att dess funktion inte påverkas negativt, särskilt i byggskedet.

En vertikal kommunikation t ex i form av en trappa bör integreras i den nya bebyggelsen som placeras närmast tunneln.

Programmet förutsätter att parkeringsbehovet löses under mark eller under innergård.



Princip för hur den nya bebyggelsen ska förhålla sig till de olika nivåerna.



Vy från Centrala Nacka.



Volymskiss för område 11 och 12..

Delområde 11 bedöms kunna rymma ca 130 nya lägenheter och ca 1500 kvm verksamheter.

Delområde 12 bedöms kunna rymma ca 120 nya lägenheter och ca 1000 kvm verksamheter.

Befintlig och omvandlad bebyggelse

I förvandlingen av Nacka strand till en mer levande och blandad stadsdel räcker det inte bara med att tillföra ny bebyggelse. Många stora kontorshus, tidigare byggda för att husera stora huvudkontor, står idag outnyttjade i Nacka strands bästa lägen med storslagen havsutsikt och närhet till grönska och kommunikationer. Tanken att dessa tomma lokaler skulle kunna omvandlas till fantastiska bostäder har säkert slagit många. Enkäten som genomfördes vittnar om att det är många som tycker att det är en bra idé. Att bygga om och återanvända, istället för att riva och bygga nytt ligger också i linje med hållbarhetsmålet att ha en så effektiv resursanvändning som möjligt.

Även andra kontorshus i Nacka strand skulle kunna kompletteras med bostäder för att på så sätt få en bättre blandning av bostäder och verksamheter i Nacka strands alla delar. Det kan vara påbyggnader, ombyggnader, tillbyggnader och nya funktioner.

Vid konvertering av kontorslokaler till bostäder krävs att bli en möjlighet till gård och uteplatser, sol- och ljusförhållanden samt buller studeras och utreds i en planprocess. Genom omvandling av befintliga kontorslokaler till bostäder skulle ca 500 nya bostäder kunna skapas.

Små och medelstora företag, som idag är Nacka strands viktigaste kunder, efterfrågar modernare och mer flexibla kontorslösningar. Nya lokaler i de mest centrala delarna av Nacka strand kan erbjuda nya kontaktytor mellan företag, entreprenörer och andra aktörer i stadsdelen.

Den befintliga mässverksamheten är en stor tillgång för Nacka strand då den är en magnet som drar besökare till stadsdelen. Att utveckla mässans verksamhet ännu mer är något som kan ge en större mångfald av aktiviteter och utställningar. Kanske kan inslagen av kulturarrangemang bli fler i framtiden?

Fabrikörsvillan har idag konferensverksamhet. Att ha verksamheter i byggnaden är ett sätt att behålla en offentlig prägel. Programmet utesluter dock inte att andra användningar kan vara aktuella. Stor hänsyn behöver dock tas till de kulturhistoriska värdena.

”Det bästa sättet att bygga ut bostäder är att bygga om befintliga kontor till bostäder. Samt att bygga på befintliga fastigheter en eller flera våningar, med service i gatuplanen runt torget.”



Foto Bertil Nordahl

Kontorsbebyggelse i bästa läge konverteras till bostäder



Volymskisserna redovisar en möjlig påbyggnad av stora kontorshusen på Augustendalsvägen och Fabrikörvägen. Endast flyglarna föreslås byggas på, för att lämna fritt för fritt för utblickar, både från bakomliggande bebyggelse och utsiktsplatser. Påbyggnaderna ryms delvis inom befintliga byggrätter för kontorshusen, men behöver studeras i förhållande till riksintresset i kommande planläggning. Påbyggnaderna föreslås utformas indragna, för att bryta upp de massiva volymerna.

Inom Nacka strand bedöms drygt 500 lägenheter kunna skapas genom en ändrad användning av befintlig bebyggelse.

Gestaltungsprinciper och riktlinjer för ny bebyggelse

Bebyggelsen inom och i anslutning till Nacka strand är av varierad karaktär – uppfört under olika tidsepoker och i olika stil och volym. De råder även olika förutsättningar inom olika delar av programområdet. Nedan presenteras ett antal gestaltungsprinciper som bör gälla för all tillkommande bebyggelse inom området.

- Nya byggnader ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och spegla sin samtid. Fasadlängderna och kvarteren bör brytas upp och hålla en måttlig skala. Arkitekturen ska vara varierad.
- Ett antal stråk/gator har under planeringsarbetets gång identifierats som lämpliga för butiker och verksamheter i bottenvåningarna. Dessa har markerats den översiktliga programkartan för ny och omvandlad bebyggelse. För att skapa rörelser och liv i gatumiljön ska entréer i huvudsak vändas ut mot gatan.
- Nya byggnader ska bidra till att rama in och levandegöra stadsrummet genom bl a lokaler i bottenplan.
- Byggnader ska utformas och placeras så att utblickar mot vattnet möjliggörs, både från gator/torg samt för befintlig såväl som tillkommande bebyggelse.
- Större markparkeringar ska undvikas.
- Byggnader och gator ska placeras utifrån områdets terräng. Där det krävs ska markens höjder tas upp av souterrängvåningar.
- Balkonger ska vända sig mot gård eller lokalgata.

KOMMUNAL SERVICE, HANDEL

Förskola

Idag är behovet i närområdet uppfyllt vad gäller förskolor, men för att tillgodose planerad befolkningsökning krävs ca 15 nya förskoleavdelningar inom programområdet.

Ett antal platser har identifierats inom programområdet där det bedömts lämpligt med en utökning eller nybyggnation av förskolor:

- Mellan Vikdalen och Nacka strand, i slutet av Tändkulevägen föreslås en fristående förskola i två plan. Ca 6 avdelningar.
- Inom den mark som idag ägs av Carlyle föreslås en förskola i bottenvåningarna på ett av de stora kontorskomplexen som föreslås omvandlas från kontor till bostäder. Ca 4 avdelningar.
- Den befintliga privata förskolan på Jakobsdalsvägen föreslås rivas för att ge plats för ny bostadsbebyggelse. En ny förskola föreslås ersätta den befintliga i eller i anslutning till den nya bebyggelsen samt utökas med ca 1 avdelning.
- På höjdplatån, i delområde 11, föreslås en förskola i bottenvåningen. Ca. 4 avdelningar.

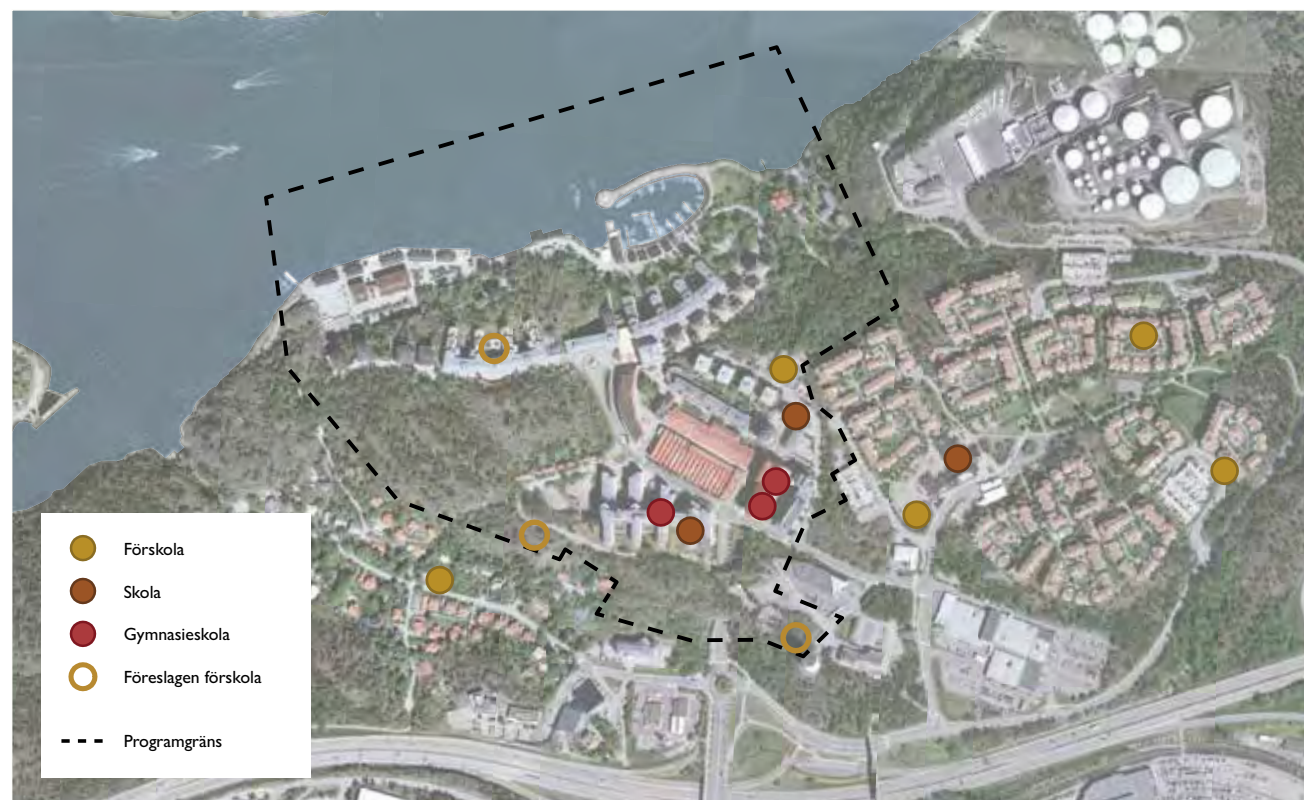
Skola

Nacka strand är med sina drygt 2000 elever en av de skoltätaste områdena i Nacka. I programförslaget har man både tittat på nya behov av platser samt försökt lösa problem och önskemål som redan finns i området idag. De nya elever som de nya bostäderna i området genererar bedöms inte föranleda något behov av en ny skola inom

området, utan kommer kunna lösas genom en ökad kapacitet i befintliga skolor i och i anslutande områden. Det finns inga kommunala skolor i Nacka strand. Den närmaste kommunala lågstadieskolan är Jarlabergsskolan. Den har i dagsläget en överkapacitet och förutsätts kunna ta emot elever från Nacka strand i takt med att området byggs ut. Gällande detaljplan tillåter dessutom en expansion. Elever i åk 4-9, som inte väljer Engelska skolan, hänvisas idag till Järla skola, på andra sidan Värmdöleden. På sikt behöver man utreda om t ex Jarlabergsskolan ska

inrymma även mellanstadium, som den tidigare gjort. Nacka Strandskolan har idag sina lokaler i ett kontorshus på Jakobsdalsvägen. Där går ca 100 elever i förskoleklass upp till åk 3. Gårdsytan är begränsad och i samband med att man planerar för en till-/ombyggnad bör man se över gårdsytorna.

Internationella Engelska skolan har idag ca 900 elever i åk 4-9. En möjlighet att expandera verksamheten efterfrågas. För att möjliggöra ett permanent bygglov för



Översikt skola och förskola i och i anslutning till programområdet

verksamheten samt möjlighet att växa krävs att man löser platsen för hämtning och lämning samt att mer yta för gård/utevistelse skapas. Programförslaget föreslår att man flyttar en del av angöringen till skolan till baksidan. En ny vändplats skulle kunna anläggas längst upp på Enspännarvägen, varifrån skolbarnen kan gå sista biten till skolan på en gång- och cykelväg. Genom en motsvarande flytt av skolans huvudentréer och en mer trafiksäker hämtnings- och avlämningsplats förbättras trafiksituationen för Engelska skolans elever, föräldrar och lärare men även den generella trafiksituationen i korsningen Augustendalsvägen, Lokomobilvägen, Cylandervägen bör kunna lättas och förbättras.

Möjligheten för utevistelse för Engelska skolans elever behöver ses över och utredas vidare i detaljplaneprocessen. Illustrationsskissen nedan visar att befintlig gård kan expandera åt väster. Behoven av gårdsyta är beroende av vilka åldrar man planerar skolan för. Närheten och tillgängligheten till Västra skogen bör vägas in i när behovet av utevistelse ses över.



Illustrationsskiss skolgård för Engelska skolan

Skolornas behov av idrottssal ska beaktas i det föreslagna kvarteret utmed Tändkulevägen, där en idrottshall föreslås inrymmas under gården.

I Nacka strand ligger 3 av Nackas 9 gymnasier, Media-gymnasiet, Enskilda gymnasiet och Praktiska gymnasiet. Tillsammans har de ca 1000 elever. Programmet förutsätter en fortsatt verksamhet i ungefär samma skala som idag.

Handel

Tillkommande handel föreslås i bottenplanen på bostadshuset främst utmed Augustendalsvägen. Lägen för handel i bostädernas bottenplan är markerade på programförslagets övergripande programkarta för ny och omvandlad bebyggelse.

Många boende och verksamma i området har i enkäten efterfrågat en mindre livsmedelsbutik. Den föreslagna förtätningen i området med nya bostäder och befintligt antal verksamma skulle ge underlag för en närlivsbutik. Den plats som skulle lämpa sig bäst är i anslutning till busstorget.

Även kajområdet föreslås utvecklas för mer publika verksamheter så som restauranger och caféer, särskilt kring den nya föreslagna samlade angöringsplatsen för båttrafik i anslutning till trapporna mot torget samt i anslutning till den nya bebyggelsen på den västra delen av kajen.

Nacka strandmässan föreslås få ett mer utvecklat och mer blandat innehåll genom en ny aktiverad fasad mot Augustendalsvägen med mer utåtriktade aktiviteter.

”Restaurang- och fikautbud skulle gärna få vara större, särskilt nere vid vattnet. Livsmedelsaffär saknas, men antar att det beror på att det är mest företag och inte så många boende där.”

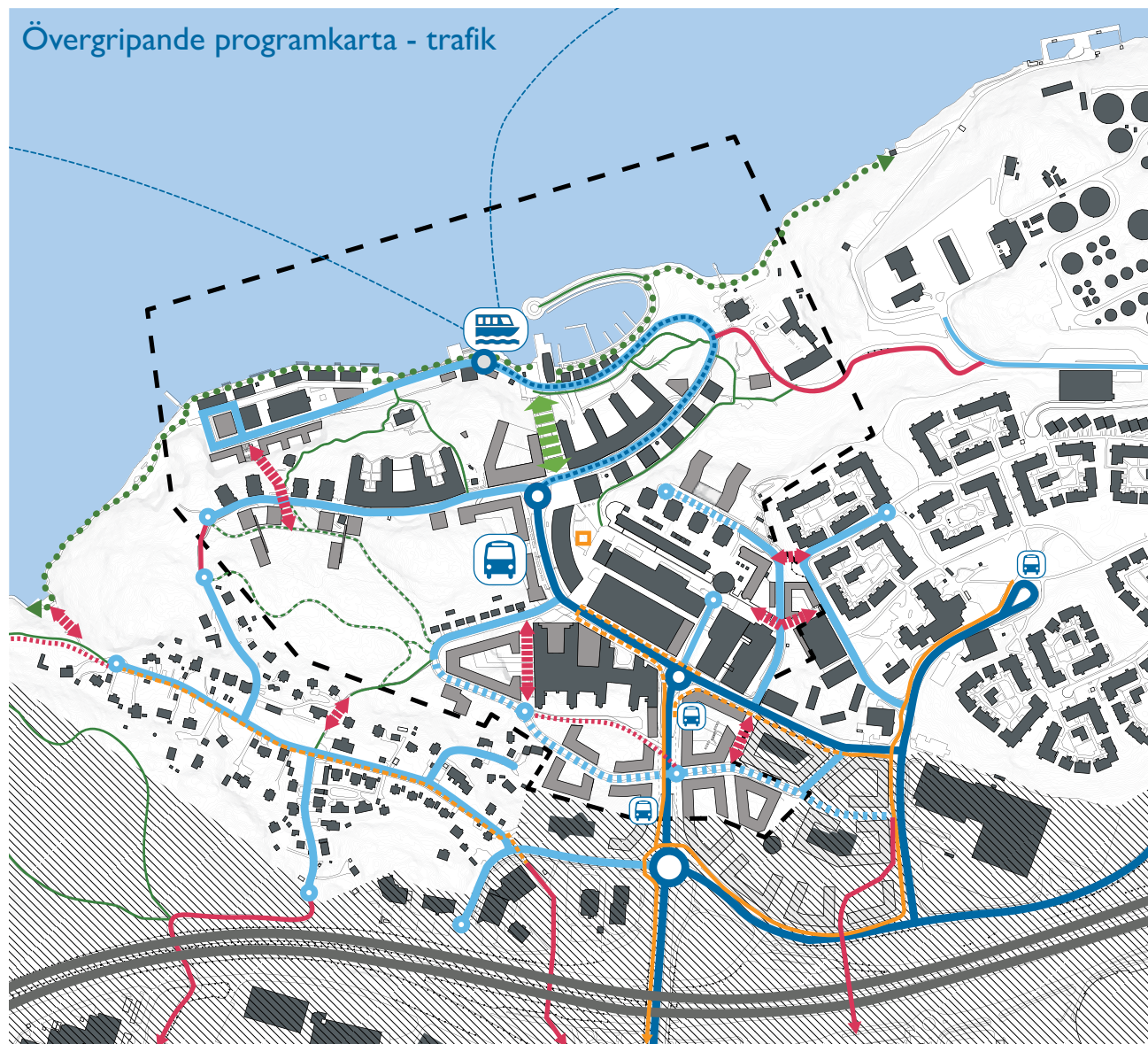


Lokaler i bottenvåningarna utmed Augustendalsvägen, här under arkaden, bidrar till ett aktiverat och levande gaturum

TRAFIK OCH TEKNIK

I samband med programmet har ett trafikunderlag sammanställts. Där kan man läsa mer om programförslaget ur ett trafikperspektiv.

-  Huvudgata med busstrafik
-  Gata med möjlig framtida busstrafik
-  Lokalgata (cykel i blandtrafik)
-  Framtida lokalgata (cykel i blandtrafik)
-  Friliggande gång- och cykelväg
-  Framtida friliggande gång- och cykelväg
-  Cykelbana utmed huvudgata
-  Framtida cykelbana utmed huvudgata
-  Föreslagen större cykelparkering
-  Strandpromenad
-  Gångväg
-  Framtida gångväg
-  Kapacitetsstark vertikal förbindelse
-  Trappförbindelse
-  Busshållplats
-  Båthållplats
-  Programgräns
-  Programområde Centrala Nacka



Gatustruktur

Huvuddelen av trafiken inom och till området rör sig i Augustendalsvägens förlängning och korsningen Augustendalsvägen, Cylindervägen, Lokomobilvägen är högt belastad redan med dagens trafikmängder.

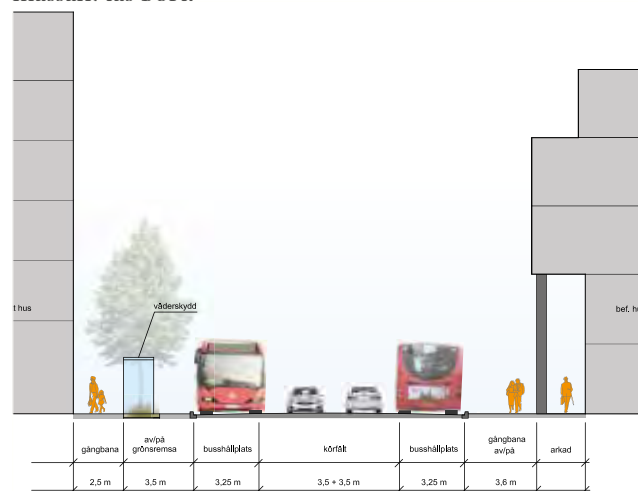
Programmet föreslår att korsningen byggs om till en cirkulationsplats med plats för grönska och planteringar i refuger och rondellmitt. En cirkulationsplats möblerar upp gaturummet och innebär generellt sänkta hastigheter då alla anslutande vägar har väjningsplikt. En viktig avvägning i val av trafiklösning är fördelningen av utrymmet i vägområdet, så att en så trafiksäker och tillgänglig lösning som möjligt väljs med hänsyn till framkomlighet och kapacitet. För att cirkulationsplatsen ska kunna trafikeras av buss och andra större fordon måste ytterdelen av rondellen vara överkörningsbar.

Programmet föreslår att lokalgatorna Tändkulevägen, Enspännarvägen, Fabrikörvägen och Jakobsdalsvägen alla kompletteras med gångbana på ena eller båda sidor för att möta upp föreslagen ny bebyggelse och bättre anpassas till ökade trafikflöden. De ska också kompletteras med vändplats av kommunal standard.

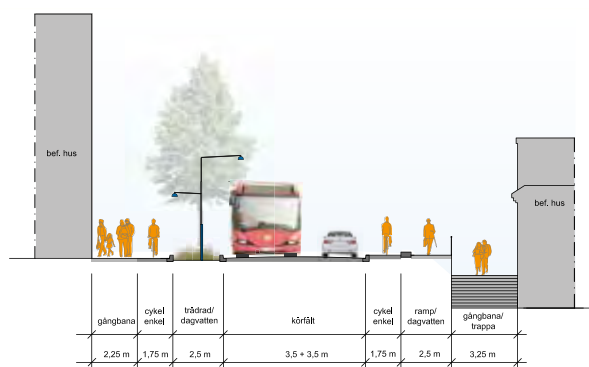
I samband med Nacka kommuns övertagande av gatorna i Nacka strand kommer befintlig "skateboardramp" vid torget, över Augustendalsvägen i förlängningen ned mot kajen, att byggas bort. Det är inte trafiksäkert att blanda ytor så uppenbart avsedda för lek och vistelse med trafik. Biltrafiken ska dock fortfarande ske på de gåendes villkor

och även fortsättningsvis ska man som gående känna sig fri att röra sig över gatan fram till utsiktsplatsen i torgets förlängning.

Den nya utformningen av Augustendalsvägen innebär att parallellgatan för angöring utmed södra sidan, i höjd med mässan, tas bort.



Principsektion Augustendalsvägen i höjd med busshållplatserna.



Principsektion Augustendalsvägen i höjd med mässan.

Gång och cykel

I programarbetet har utgångspunkten för nya trafikförslag varit att förbättra tillgängligheten och framkomligheten för gående och cyklister. Det avses bland annat uppnås genom att anlägga separerade cykelbanor på huvudgatorna Augustendalsvägen, Lokomobilvägen och Jarlabergsvägen, samt gångbana på ena eller båda sidor av alla lokalator

Programmet föreslår att Augustendalsvägen kompletteras med cykelbanor på respektive sida. Till entrékorsningen ansluter den till befintlig dubbelriktad cykelbana utmed Vikdalsvägens södra sida. Cyklister in till Nacka strand leds i entrékorsningen över Augustendalsvägen till ny cykelbana utmed norra sidan eller i blandtrafik in på Cylindervägen. På det inre torget, bakom det böjda kontorshuset, föreslår programmet en cykelparkering. Platsen kan även vara en lämplig lokalisering av en framtida möjlig låncykelstation. Vidare in i Nacka strand, från Augustendalsvägens korsning med Tändkulevägen, bedöms cykling kunna ske i blandtrafik med hänsyn till låga trafikflöden. Möjligheten att anlägga cykelkörfält ska studeras under detaljplaneprocessen.

I det västra kajområdet föreslår programmet att stigen mellan befintliga hus på Fabrikörvägen ned till kajen förstärks med trappor och breddas till en normal gångväg. Gång- och cykelvägen som programmet föreslår i den övre nivån ovanpå tunneln, ger en ny koppling och förstärker en befintlig stig. Den möjliggör också att hämtning- och avlämning av elever till Engelska skolan kan ske i någon av vändplatserna på Enspännarvägen eller

Tändkulevägen. Att hämtnings- och avlämningsplatsen kan flyttas är fördelaktigt av trafiksäkerhetsskäl men också nödvändigt då Augustendalsvägen utformad som en stadsgata enligt programförslaget, inte längre kan inrymma en separerad, trafiksäker avlämningsplats.

"Jag promenerar regelbundet ner från Jarlaberg, via berget och ner mot Ellensvik sommartid, annars via trappan ner från busshållplatsen ner mot kajen. Går sedan längs strandpromenaden mot Marinstaden och sedan tillbaka upp förbi Vikdalen"

I Nacka strand behövs också cykelparkeringsplatser av god standard på flera platser, framförallt på kajen i anslutning till båttrafiken och i anslutning till torget. Den tillkommande bostadsbebyggelsen förutsätts ordna cykelparkering inom den egna fastigheten.

Kollektivtrafik

Nacka strand är välförsörjt med kollektivtrafik, både båt och flera busslinjer trafikerar området med hög turtäthet och med förbindelse till andra kommuner. Andelen kollektivtrafikresande i Nacka strand är också relativt hög.

Buss

Programmet föreslår att J V Svenssons torg byggs om till en stadsgata med integrerade hållplatser och genom plats för fler hållplatslägen ge möjlighet till ökad kapacitet för busstrafiken. Genom att flytta befintlig nedfart till garaget till under ny föreslagen bergbebyggelse, delområde 1, frigörs utrymme i vägområdet. Genom att fördela ut busshållplatserna utmed respektive sida kan ytterligare två hållplatslägen få plats och torgmiljön levandegöras

genom att båda sidor av gatan tas i anspråk och befolkas av resenärer. I mitten av vägen lämnas plats till ett körfält i respektive riktning som idag. En annan avsikt är också att det ska bli tydligare för resenärerna var bussarna kommer och går och att väderskydd ska rymmas i den nya utformningen.

För att möjliggöra en så effektiv omstigning mellan buss och båt som möjligt har en möjlig bussväg ner till kajen utretts, se PM Bussgata till kaj (WSP 2014-03-14) som utgör underlag till programmet. Även möjlighet att koppla samman Nacka strand och området vid Bergs oljehamn via Ellensviksvägen med buss har ingått i utredningen. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard och den tvära kurvan vid Ellensvik breddas. Om man istället skulle välja en högre standard och en busskoppling mellan Bergs oljehamn och Nacka strand skulle det innebära omfattande ingrepp i gatu-, natur- och kulturmiljön som inte har bedömts försvarbara. Utredningen visar att värdningsmöjlighet för buss skulle kunna ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angöringsplatsen för båttrafik, men är förenade med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. I kommande detaljplanering för området behöver en bussväg ner till kajen studeras närmare avseende tidsvinster, kostnader och påverkan på park- och strandmiljö.

Båt

Programförslaget innehåller flera åtgärder för att förbättra trafiksituationen för båttrafiken och dess resenärer. En viktig del i att skapa attraktiv kollektivtrafik på vattnet är

att anslutningen till båtarna är lätt att lokalisera och har god tillgänglighet. Programmet föreslår ett nytt gemensamt läge för SjöVägen och övriga bolags båttrafik vid en ny kajdel. Den nya kajdelen föreslås ligga mellan dagens två bryggor. För att tillgodose behoven av att förbättra trafikeringen så bör den nya samlingskajen ha plats för 2-3 angörande båtar samtidigt.

Kollektivtrafik till sjöss kommer troligen att fortsätta utvecklas och hur väl busstrafiken passar mot båttrafiken är en viktig parameter då det innebär en möjlighet att skapa nya kopplingar och resvägar till intilliggande kommuner. I Nacka strands fall blir det särskilt relevant under tiden för Slussens ombyggnad men även senare när tunnelbanan byggs ut. Resenärsservice som cykelparkeringsplatser, väderskydd, aktuell trafikinformation i realtid etc. är andra viktiga faktorer som programmet föreslår ska anordnas i anslutning till båttrafiken. Förutsättningar för ombyggnad av kajen och kompletteringar i infrastrukturen behöver studeras vidare i kommande detaljplan för området.

"Kajen borde kompletteras med ett rejält väderskydd för båttrafikanterna"



Exempel på ny gemensam angöringskaj på Kvarnholmen.

Tunnelbanan

Utbyggnad av tunnelbana till Nacka ligger, trots redan pågående planering, långt fram i tiden, troligen runt år 2018-2025. Det innebär att beräkningar om tunnelbanans kapacitet och överflyttning av trafikanter från framförallt bil till tunnelbana är för tidigt att uppskatta. Det finns i dagsläget flera osäkerheter dels i stationslägen och uppgångar och dels hur bytesmöjligheter till andra trafikslag ska tillgodoses. Med anledning av dessa osäkerheter har programmet för Nacka strand inte haft möjlighet att ta med de resandeförändringarna som tunnelbanan kan medföra i beräkningar och trafikprognoser för framtiden. Ett stationsläge i Nacka Forum är på gångavstånd från Nacka strand men det är rimligt att anta att en stor del av busstrafiken kommer att fortsätta gå till Nacka strand.

Parkering

Ett parkerings-PM har sammanställts i samband med programarbetet och däri beskrivs parkeringssituationen mer utförligt.

I samband med att kommunen övertar huvudmannaskapet för gatorna övergår också ansvaret för parkeringsutbud och reglering på allmän plats. I Nacka strand behöver främst allmänna cykelparkeringsplatser av god standard tillkomma, framförallt på kajen i anslutning till båttrafiken och på den övre nivån i anslutning till torget. En del befintlig kantstensparkering för bilar kan behöva tas bort på grund av förändrade trafikflöden. Tids- och avgiftsreglering på gatorna förändras sannolikt också till förmån för korttidsparkering och besöksparkering. Överslagsberäkningar för framtida parkeringsbehov i

området visar att både parkeringsplatser för bil men framförallt cykel måste tillkomma i detaljplaneringen av området. Beroende på grad av samutnyttjande mellan parkering för bostäder och kontor kan parkeringsbehovet enligt beräkningarna justeras. I detaljplanering av området måste säkerställas att all tillkommande bebyggelse tillgodoser sitt eget parkeringsbehov, både för cyklar och bilar, antingen på den egna fastigheten eller i utbyggt gemensamt garage genom gemensamhetsanläggning. Parkering i garage är nödvändigt för Nacka strands tillkommande bebyggelse, dels för att markparkering i större omfattning inte är effektivt ur markutnyttjandesynpunkt, särskilt inte i så attraktiva lägen som Nacka strand, och dels på grund av områdets kuperade terräng.



Kantstensparkering utformas med fördel kombinerat med träd i gaturummet.



Exempel på en grön cykelparkering.

Avfallshantering

Avfallshanteringen i Nacka strand ska genomsyras av ett hållbarhetstänk och ligga i framkant avseende sortering av olika fraktioner som t ex matavfall. Gestaltningen av återvinningskärl, offentliga papperkorgar etc ska utformas med ett pedagogiskt inslag för att uppmuntra till ökad medvetenhet.

I arbetet med programmet har en avfallsutredning tagits fram se PM Avfallsteknik (Atkins 2013-08-16). I Nacka kommun har insamling av matavfall påbörjats under 2012 och hushållsavfall föreslås hämtas i fastigheterna likt idag. Kommunen ska ansvara för att erbjuda bostadsnära återvinning och sortering på lämpliga platser. Förslag på lämpliga platser återfinns i utredningen.

Sophämningsfordon ska ges förutsättningar för framkomlighet och ytor enligt krav i Handboken för avfallsutrymmen (Avfall Sverige, rapport 2009), vilket innebär att många av vändplatserna i Nacka strand kan behöva ses över i samband med att man planlägger området.

Det är kritiskt att avfallshanteringen och logistiken kring den kommer in tidigt i planeringen av ny bebyggelse.

NACKA STRAND OCH KULTURMILJÖVÅRDENS INTRESSEN

RIKSINTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN

Planprogrammet tillhör ett större område som är av riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § miljöbalken, Stockholms farled och inlopp. Områden av riksintressen ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön.

Motivering till riksintresset är: *”Farledsmiljö utmed inloppet till Stockholm via Vaxholm, som speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning och rekreativt liv, som speglar levnadsbetingelserna för innerskärgårdens befolkning alltsedan medeltiden och som speglar Stockholms utbyggnad mot öster. Här kan levnadsförhållanden för olika sociala skikt utläsas, liksom utvecklingen inom transportteknik och arkitektur.”*

Uttryck för riksintresset är bl a: *”Skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum. De i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida i kontrast till de mer låglänta landskapspartierna på farledens norra sida, dit bebyggelsen huvudsakligen lokaliserats, och den varierade landskapsbild detta skapat.”*

Nacka strand tillhör den del av riksintresset vars kärn-

vården främst utgörs av industrihistoriska uttryck från sekelskiftet 1900 i form av stora, varierande byggnadsvolymer med tillhörande bostadsdelar, samt vissa inslag av före detta sommarvillor närmare vattnet. Till riksintresset hör även det karaktäristiska sprickdalslandskapet med branta bergssidor.

KOMMUNALT INTRESSE FÖR KULTURMILJÖVÅRDEN

Delar av området är av lokalt intresse för kulturmiljövården, utpekade i kommunens kulturmiljöprogram (miljö nr 25, sid 172ff). Programmets förhållningssätt anger att områdets historiska perioder ska respekteras på ett sådant sätt att avläsbarheten kan kvarstå. Vidare sägs att tidsty-pisk utformning ska behållas på befintliga hus, ändringar utföras varsamt och anpassas samt natur- och parkmark respekteras. Arbetarbostädernas enhetliga utformning anges också som bevarandevärd. Den äldre bebyggelsen omfattas av olika typer av varsamhets- och skyddsbestäm-melser i nuvarande detaljplaner.

FORNLÄMNINGAR

En fornlämningsregistrering finns inom program-området med Raä-nummer Nacka 48:1. Det är en fyndplats för skelettdelar från människa, påträffade på 1990-talet nära entrén till tornvillan Ellensvik. Fornläm-ningslokaler kräver kommunikation med Länsstyrelsen

inför eventuella markarbeten. Länsstyrelsen ska även kontaktas vid åtgärder som berör undervattensmiljö som inte har inventerats arkeologiskt. Det farledsnära läget har hög marin arkeologisk fyndpotential och kan därför kräva marin arkeologisk förundersökning. Länsstyrelsen fattar beslut om detta.

RESONEMANG KRING NACKA STRANDS RELATION TILL RIKSINTRESSET IDAG

Nacka strand – där Stockholms inre vattenrum möter fjärdlandskapet

Nacka strand är en del av den västra, inre delen av den riksintressetförklarade farleden, vars södra kust kännetecknas av bl a tunga bebyggelsefronter kring tidigare industriområden. Det finns även inslag av institutionsbyggnader, där Danvikshems monumentala byggnad har varit en landmärkesbyggnad sedan 1915. Kustzonen utmärker sig genom ett dramatiskt sprickdalslandskap som fortsätter in till Stockholms innerstad. Den södra delens kuperade landskap kontrasterar mot norra strandens flacka, glest bebyggda parklandskap på Djurgården. Befintlig bebyggelse förhåller sig till sprickdalslandskapet med oftast lägen i strandnivå eller i krönlägen. I sluttningszonen mellan bebyggelsen uppstår i vissa delar av området en ”grön fot” med olika typer av vegetation. Topografins

utseende har historiskt sett haft en tydlig roll, något som har blivit mindre framträdande genom de senaste årens förtätningar.

Nacka strand möter både fjärden Lilla Värtans öppna skärgårdslandskap och det smala inloppet till Stockholm vid Blockhusudden. Nackakusten är en del av Stockholms vattenlandskap, men Nacka strand ligger i utkanten av de mest centrala vattenrummen. Ur ett Stockholmsperspektiv berör området landskapsvyer från Djurgårdens östra del och då främst Blockhusudden. Från Stockholms innerstad är Nacka strands bebyggelse mindre märkbar. Men vattentornet utgör en tydlig siluett från Slussen, och tornbyggnaden med veckad fasad syns från Södermalm. Dessa inslag utgör idag i likhet med Kvarnholmens bagerisilo solitärbyggnader vid Nackas norra kust, men har sammantaget en förhållandevis låg profil. Nacka strand berör även utblickar från Lidingös södra kust.



Nacka strandområdet sett från Kvarnholmen. Den gröna foten och höjdplatans grönområde möter här Svindersvikens inlopp. Vattentornet med sin cylinderform utgör en av landskapsprofilerna.

Bebyggelsebildsanalys

Områdets sjöfront har en annan karaktär än det närliggande Kvarnholmen som också har varit ett industriområde. Under 1800-talets sista årtionden bebyggdes Augustendal, som Nacka strand kallades då, med sommarvillor av trä och sten för välbeställda stockholmsborgare. Husen klättrar i sluttningen och där terrängen tillåter finns även parkliknande miljöer. När Augustendal, namnet härrör från ett sommarnöje från 1860-talet, omvandlades till en motorfabrik omkring 1900 placerades fabriken ovanför sommarvillorna utan vattenkontakt, i en sänka mellan höjdryggarna. Fabriken fick därmed inte samma synliga och farledsnära läge som t ex Kvarnholmens ångkvarn.

Den "gröna foten" mellan strand och höjdrygg kan fortfarande avläsas i Nacka strand. Avsaknaden av en sjönära bebyggelsefront är möjligen resultatet av att fabriken grundare hade planer på att dra ett stickspår från



Foto Bertil Nordahl

Den nyare bebyggelsens storskaliga huskroppar antar en böjd "kamform" med högsjala gavlar mot farleden som bryter upp bebyggelsefronten.

Saltsjöbanan. Den gröna foten mellan kajnivå och övre nivå försvagades åren kring 1990 när industriområdet omvandlades till ett kombinerat arbetsplats- och bostadsområde. Men genom att de nya huskropparna fick en uppbruten, öppnare struktur mot sjösidan möjliggjordes gårdsbildningar med bevarade träd och terrassmurar.

Den gröna foten är som bredast och betydelsefullast som landskapselement kring Ellensvik/Tornvillan och Fabriksörsvillan. Här finns större grupper av ädellövträd som t ex ek och bok. En del av ekarna kan vara från tiden när platsen var ängs- och betesmark som är belagt i kartmaterial från 1600-talet. Fabrikörsvillan ligger i en brantare sluttning, där parken har kunnat skapas genom att terrängen terrasserats, vars murverk och trappor skapar en värdig inramning till den gamla chefsbostaden.



Foto Bertil Nordahl

Den gamla motorfabriken omges av höga byggnadsvolymer från omvandlingen omkring 1990. Vattentornet markerar Nacka strands entré mot motorleden. Den står på en skogsklädd höjdstreckning som hänger ihop med Vikdalen och höjdstreckningen i väster.



Fabrikörsvillan är en del av den gröna foten ovanför kajen. Kring huset finns miljöskapande terrassmurar och trappor.



Områdets entré vid Augustendalsvägen får en stark industrihistorisk prägel genom den långa verkstadshallen från 1910-talet.



Tändkulevägen med före detta arbetarbostäder från 1908-1910 är ett viktigt industrihistorisk uttryck. Miljön kompletterar bilden av Augustendals äldre historia. I kommande planläggning bör skyddet ses över, samt hur nya hus ska förhållas till trähusbebyggelsen.



Gröna fotens östra del får stor prägel av tornvillan Ellensvik från 1890. Kring villan finns en medvetet utformad parkmiljö med planterade träd.



Vid gröna fotens västra del står villan Gustafshög från 1878 på klippkanten. I bakgrunden skymtar områdets större närreklamationsområde, en skogsklädd höjdrygg mot Vikdalen.



Före detta järngjuteribyggnad från 1916 som tillhört J V Svensons motorfabrik. Byggnaden om- och påbyggdes 1942. Huset tillhör områdets entrémiljö vid norra tunnelmynningen.

Den nyare bebyggelsens relation till landskap och kulturvården

Ett viktigt mål vid planeringen av Nacka strand i slutet av 1980-talet var att spara betydelsefulla landskapselement och närgrönområden.

Bebyggelsen kom att koncentreras i tre områden. En omfattande förtätning skedde närmast den äldre industrianläggningen, som är kringbyggd med i huvudsak högre husvolym vilket gör det befintliga till ett ”platt landmärke”. Bara delar av denna bebyggelse är synlig från farleden. Nästa större bebyggelseområde är de stora kontors- och bostadsvolymer som klättrar i sluttningen ovanför den gröna foten. Dessa byggnader bildar den mest synliga bebyggelsefronten mot vattnet. På kajplanet, nedanför den gröna foten, ligger det tredje området med låga träbyggnader med restaurang- och kontorsverksamheter. Här finns också tilläggsplatser för turbåtar, en småbåtmarina och på en utbyggd pir står det offentliga konstverket ”Gud fader på himmelsbågen”. Den ger en identitet åt området sjöentré, i likhet med vad tunneln och vattentornet gör för landsidans entré.



Småskalig träbebyggelse på kajen som för tankarna till gamla fiskebodan ger Nacka Strand en maritim karaktär.

FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR RIKSINTRESSET OCH LOKALA KULTURVÅRDEN

Planprogrammet föreslår dels konvertering av befintliga kontorsvolym till bostäder dels att ny bostadsbebyggelse uppförs i området. Programmet möjliggör att en del av 1990-talsbebyggelsen öppnas upp/rivs/byggs om för att skapa öppningar mot farleden. Detta gäller ett parti vid bergbanan, norr om torgbildningen vid bussvändplatsen.

Konverteringen av de relativt nytillkomna kontorshusen bör innebära små förändringar i upplevelsen av riksintresset. Husen präglas idag av en ganska sluten tegelarkitektur med kvaliteter i utförandet. För att en konvertering ska lyckas bör den ske på ett sätt så att hänsyn tas till befintlig arkitekturs kvaliteter. De föreslagna påbyggnaderna på de tvärgående skeppen behöver studeras vidare i den kommande detaljplaneprocessen för att säkerställa att de inte inverkar negativt på vyerna från farleden.

Tillkommande bebyggelse ges en relativt sammanhållen horisontell prägel inom ramen för de höjder som finns i området landskap. Några volymer får en högre punkt-husform, men är ur ett farledsperspektiv inte problematiska. Ett högt hus nedanför de arbetarbostäderna kommer påverka upplevelsen lokalt av denna småskaliga gatumiljö, till detta kommer det storskaliga bostadskvarter som planeras för gatans södra sida som idag är obebyggd (område 3). En volym föreslagen i anslutning till den äldre sågtandade byggnadens östra gavel får genom sin placering och höjd en direkt påverkan på den industrihistoriska kärnan (område 4).



Panorama från Blockhusudden på Djurgården.

En förtätning av J V Svenssons torgs västra del kommer skära in i områdets högsta höjdrygg (område 1). Dessa byggnader kommer att synas ovanför den främre bebyggelsefronten. Huskropparna blir dock inte högre än höjdryggens skogsriddå.

Befintliga utsiktsplatser är en kvalitet som bevaras. En ny byggnad vid bergbanan, eller ombyggnad av befintlig byggnad, kan betyda en öppning i bebyggelsefronten, men även en högre och mer profilskapande arkitektur i ett centralt, farledsexponerat läge. Utsiktsklippan vid villa Grönkulla får troligen en viss påverkan men bevaras.

Längre västerut, nära utsiktsplatsen ”Emmas berg”, tillkommer byggnader bakom en befintlig rad av punkthus (område 6). Delar av naturmarken vid denna del av

höjdryggen påverkas genom långsmala volymer som skär in i höjdkurvorna. Här finns också inslag av ekar vid foten av höjdens barrskog, även en liten ravin med gångstig mot arbetarbostäderna. Kompletteringen kommer att ge ett intryck av förstärkning av befintlig bebyggelsebild. Justeringar i placeringar kan tona ner denna effekt och öka luftigheten. Kvarvarande stigar och höjdplatåer med utsiktsplatser bör säkerställas i kommande detaljplaneläggning.

Nedanför på kajplanet är det utsprängda området bakom de låga kajhusen tänkt att bebyggas (område 5). Volymerna blir inte högre än sprängkantens krön. Påverkan på riksintresset bör betraktas som begränsad.

Gröna fotens östra del kring Tornvillan har en parkkaraktär med höga kulturhistoriska värden. Här finns

ett av områdets viktigaste bestånd av ädellövträd. Rester av terrassmurar förstärker den kulturhistoriska prägel. Föreslagna dagvattendammar kan med god gestaltning bli ett positivt tillskott. Trädbeståndet betyder mycket för upplevelsen av den gröna foten och upplevelsen av områdets sommarvillamiljö. De representerar både 1800-talets parkmiljö men minner även om att sänkan varit hag- och betesmark. Föreslagen volym (område 7) innebär en förtätning i ett redan litet område och försvagar något upplevelsen av den gröna foten.

Byggnadsvolymer på höjdryggen ovanför Tornvillan (område 9), vid nuvarande förskolan, får ett mot farleden exponerat läge. Läget framför befintlig bebyggelse mildrar intrycket, men läget ställer höga krav på gestaltning.

PROGRAMFÖRSLAGETS MILJÖKONSEKVENSER

Grundläggande målsättning

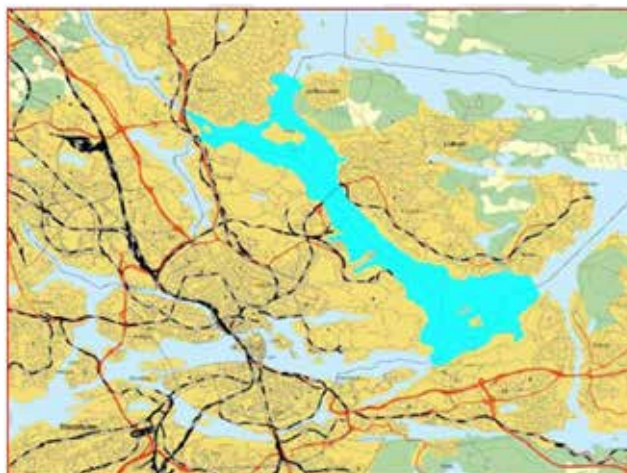
Vid planeringen av Nacka strand ska ledstjärnan vara en långsiktig hållbar utveckling, detta gäller i alla skeden, programskedet och detaljplanearbete samt kommande projekterings- och förvaltningsarbete. Hållbarhetsaspekten ska beaktas i överväganden och beslut om placering av nya byggnader, val av byggnadsmaterial, uppvärmning etc.

Att arbeta för en långsiktig hållbar utveckling ligger i linje med de nationella miljömålen och Nacka kommuns övergripande mål.

Nedan beskrivs de konsekvenser på miljön som ett genomförande av programmet kan innebära. Viktiga miljöaspekter identifieras för att beaktas i de kommande detaljplanerna. Något lagkrav på miljöbedömning (upprättande av miljökonsekvensbeskrivning, MKB) för ett planprogram finns inte.

Dagvatten och ytvatten

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har beslutat om kvalitetskrav och åtgärder för alla så kallade vattenförekomster i distriktet. Det innebär att det har fastställts miljökvalitetsnormer som ska uppnås till år 2015 eller senare om vattenmyndigheten har bedömt att det inte är rimligt att uppnå målet till 2015.



Vattenförekomsten Lilla Värtan.

Lilla Värtan utgör ett övergångsvatten som gränsar mot flera kommuner (Nacka, Danderyd, Lidingö, Solna och Stockholm) och har klassificerats som ett kraftigt modifierat vatten på grund av den påverkan som följer av

hamnverksamheten. Vattenförekomsten har miljöproblem i form av både övergödning och miljögifter (tennföreningar och kvicksilver).

Den ekologiska potentialen är måttlig och den kemiska statusen är satt till *uppnår ej god kemisk ytvattenstatus*.

Miljökvalitetsnormerna för Lilla Värtan är:

- God ekologisk potential med en tidsfrist till 2021.
- God kemisk ytvattenstatus 2015 (exklusive kvicksilver), förutom för tributyltennföreningar som har en tidsfrist till 2021.

För att uppnå god status så måste belastningen på vattenförekomsten minska. Detta kan vara en utmaning samtidigt som regionen växer och belastningen på vattenområdena ökar. Det är därför angeläget att vid nyexploatering utreda förutsättningarna noga för att minska belastningen från befintlig bebyggelse och planera så att ny bebyggelse inte innebär en ökad belastning av föroreningar.

Stora delar av programområdet utgörs idag av berg i dagen och de bebyggda områdena utgörs av hårdgjorda ytor såsom vägar, byggnader etc. En förtätning av Nacka strand innebär ökade mängder förorenat dagvatten och snabbare avrinning om inte åtgärder vidtas. Klimatför-

ändringarna innebär att större nederbörds mängder kommer att komma under kortare perioder.

En dagvattenutredning (Sweco, Hållbar Dagvattenhantering Nacka strand 2013-06-12) har tagits fram som redovisar möjligheter att rena och fördröja dagvattnet så att belastningen av föroreningar till Lilla Värtan från området kan minskas när detaljplaneprogrammet genomförs.

Principförslaget för att lösa dagvattenhanteringen innebär att dagvattnet från kvarteretsmark inklusive lokalgata kan omhändertas med hjälp av gröna tak, stuprör-utkastare, rännor, permeabla beläggningar, småskalig grön LOD och skelettjord (jordfylld makadambädd). Liknande lösningar kan tillämpas för gaturum och på allmän platsmark så som torg. Från kvarteretsmark, torg och gaturum leds överskottsvattnet vidare till kommunal dagvattenledning och sedan till dagvattendamm för rening. Efter en viss uppehållstid i dammen leds ett renat dagvatten till Saltsjön.

Dagvattenlösningarna ska samordnas med övrig planering och utnyttjas som en resurs för planteringar och övrig grönstruktur.



Exempel på en dagvattendamm i en bostadsmiljö



Exempel på infiltrationsyta i gaturummet.



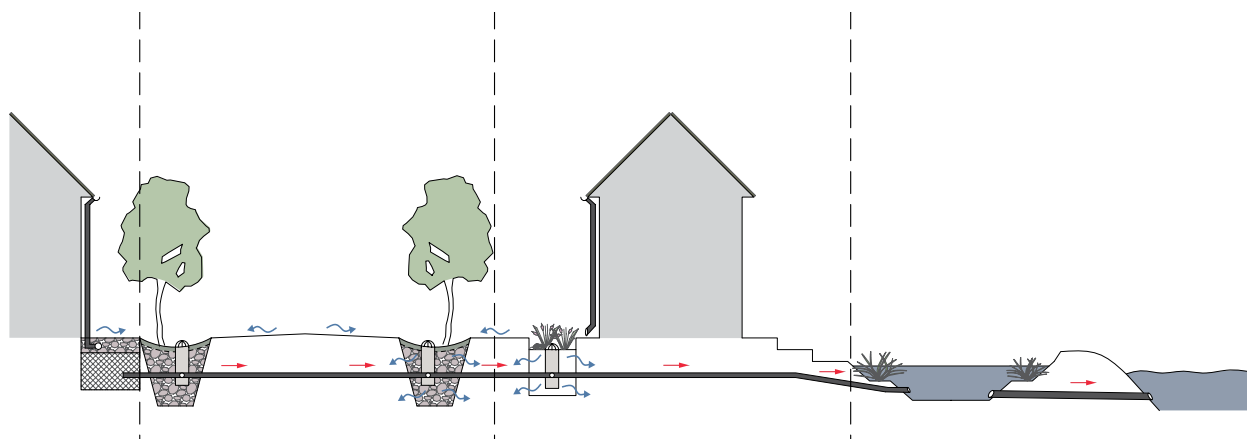
Exempel på dagvattenränna för ytlig avledning



Exempel på dagvattenränna integrerat med trappa



Exempel på grön gårdsmiljö på taken.



Principlösning för dagvattenhantering i Nacka strand.

Markföroreningar

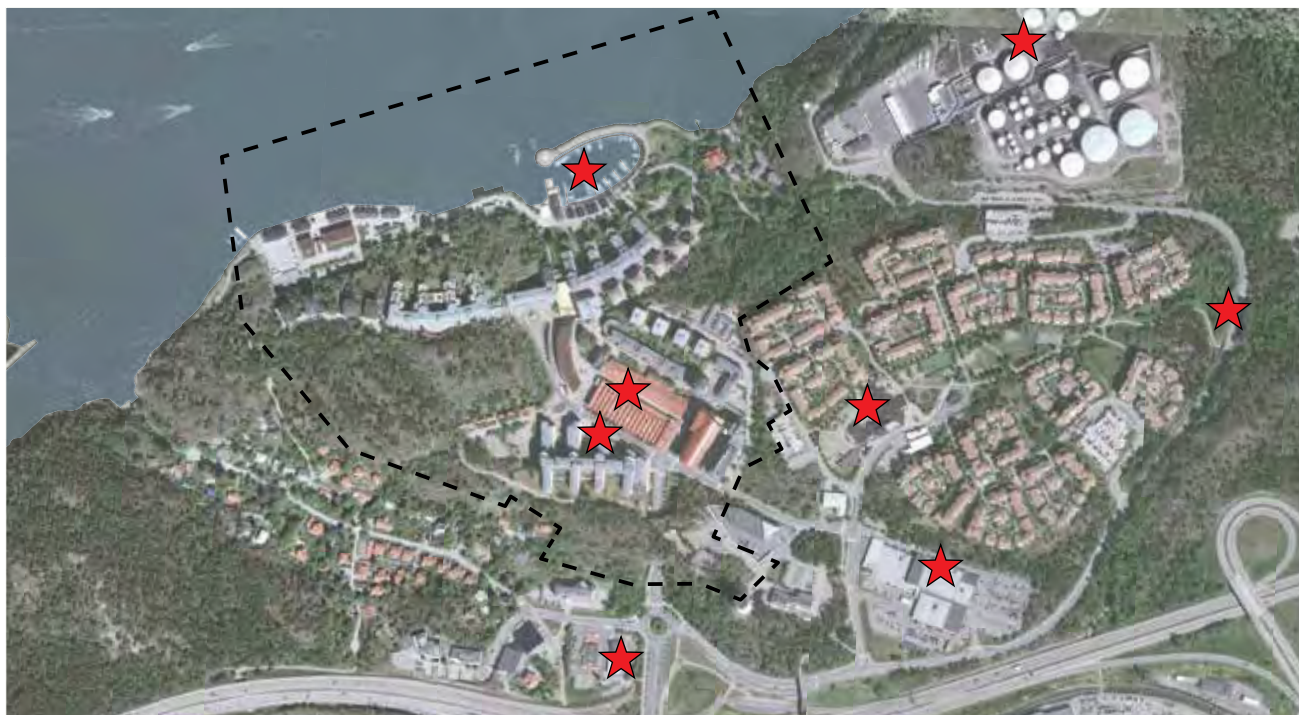
Inom området fanns tidigare ytbehandlings- och verkstadsindustri. De har främst varit lokaliserade i lägen för nuvarande mässlokalen och restauranger. Spill, läckage och eventuella dumpningar i omgivningarna kan inte uteslutas. Provtagningar har konstaterat förekomst av PAH, klorerade kolväten, cyanid och tungmetaller. Avrinning från området sker norrut i dalsänkan till Lilla Värtan. Saneringar har genomförts, bland annat i anslutning till verkstadslokaler på Automobilfabriken/ Cylindervägen 1, i samband med uppförandet av hus på Augustendalstorget samt vid stängning av bensinstation på Augustendalsvägen 1-15. Åtgärderna har dock inte haft sanering av hela området som mål. Saneringen av verkstaden var begränsad till byggnadens nordöstra del och dess invändiga avloppsledning. Byggnationen på Augustendalstorget sågs som en byggnadsåtgärd där mycket massor avlägsnades, men utan några uttalade föroreningsinriktade riskbedömningar eller åtgärdsåtgärder. Miljökontrollen var därför inriktad på hur avfallsmassor skulle tas om hand, medan det saknades beskrivning av vad som fanns på plats. När bensinstationen lades ner så rengjordes och sandfylldes cisternerna, men det är oklart om föroreningar kontrollerats.

Eftersom det saknas en heltäckande undersökning av området kring Automobilfabriken, så är det svårt att säga hur det ser ut utanför de platser som har åtgärdats. I samband med bygget vid Augustendalstorget så noterades dock att det rann in lösningsmedel med grundvattnet från schaktets östra kant. Det är en tydlig indikation på att det finns höga föroreningshalter inom området.

Naturvårdsverket har arbetat fram en metodik för inventering och riskklassning av förorenad mark. Metoden kallas för MIFO-modellen som står för **metodik för inventering av förorenade områden**. Enligt EBH-stödet (tidigare MIFO-databasen, nationell databas för markföroreningar) finns inom området ett riskklassat objekt (Automobilfabriken m.fl.) på platsen samt tre som fått en preliminär riskklass utifrån den verksamhet/bransch som funnits på platsen. Länsstyrelsen har nyligen gett Automobilfabriken högsta riskklassen (klass 1) och fört upp objektet på länets prioriteringslista. Främsta anledningen till riskklassen är att mycket farliga kemikalier

har hanterats under lång tid, att bara delsaneringar finns dokumenterade och att byggnaderna idag används av både yrkesverksamma och gymnasieelever.

I samband med framtagande av kommande detaljplaner bör markundersökningar genomföras. Syftet med undersökningarna är att visa att detaljplanerna går att genomföra med avseende på markföroreningar. Eventuella markföroreningar ska saneras i samråd med tillsynsmyndigheten.



Objekt enligt MIFO-databasen.

Buller

Området utsätts huvudsakligen för buller från Världöleden men även från det lokala vägnätet inom Nacka strand.

I Nacka kommuns översiktplan finns generella riktlinjer för planering och byggande, och även för buller. Vid byggande ska en så bra ljudnivå som möjligt alltid eftersträvas. Vid nyexploatering och förtätning tillämpas i första hand de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat.

Vid tät stadsbebyggelse på Sicklaön kan i undantagsfall även Länsstyrelsens avstegsfall A och B tillämpas i goda kollektivtrafiklägen. Skäl för att tillämpa avstegsfall B i

området är att det ligger inom promenadavstånd (500 m) till ett närcentrum med stort serviceutbud och att det är goda kollektivtrafikförhållanden Nacka strand uppfyller dessa kriterier, avståndet till närmaste köpcentra är ca 500 meter och området har god tillgång till både buss och färja.

En översiktlig bullerutredning visar att kommunens riktvärde för buller överskrids inom delar av programområdet. I det fortsatta planarbetet är det viktigt att utformning av bebyggelsen utgår från bl.a. bullersituationen så att bästa ljudmiljö skapas. I det fortsatta planarbetet kommer bostädernas placering och utformning studeras med hänsyn till bullersituationen samt eventuell byggnation av bullerdämpande åtgärder såsom bullerskärmar.

Luftföroreningar

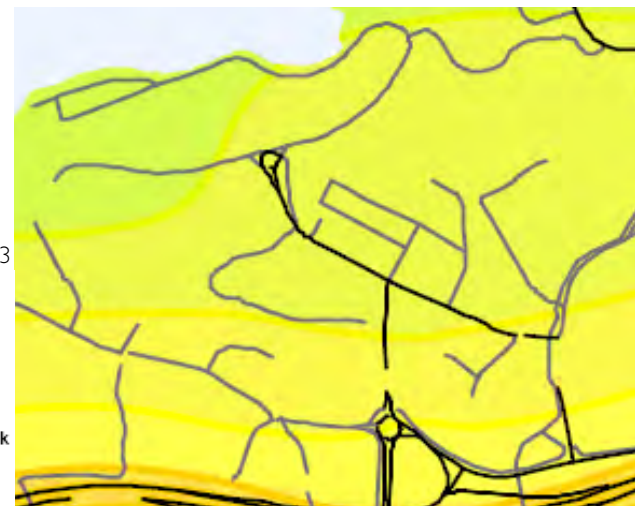
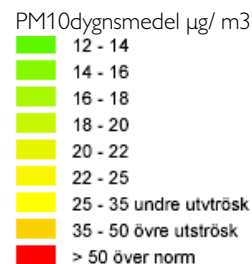
Någon fördjupad studie av luftsituationen i området har inte utförts.

Planområdet gränsar till Bergs oljedepå. Inom depån lagras, lossas och lastas en stor mängd petroleumprodukter. Verksamheten orsakar ett årligt utsläpp till luft av ca 20 ton flyktiga organiska föroreningar (VOC).

Med utgångspunkt från den översiktliga kartläggning av kvävedioxid, partikelhalter och bensen som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har tagit fram bedöms miljö kvalitetsnormen (MKN) för dessa ämnen att klaras på grund av bra ventilationsförhållanden vid vägarna samt att planområdet ligger relativt långt från större trafikleder, Värmdöleden. Under det fortsatta planarbetet bör en studie av luftsituationen utföras i det fall att bebyggelse planeras i närheten av Bergs oljedepå.



Ekvivalentnivåer i dB(A) ca 2 meter ovan markytan enligt kommunens översiktliga bullerkartläggning: mörkblå > 80, ljusblå > 75, lila > 70, mörkrött > 65, rött > 60, orange > 55, brunt > 50, gult > 45.



Klimatanpassning

Klimatfrågan behöver vägas in i planering av Nacka strand. Regionen förväntas få ökad och mer intensiv nederbörd, förhöjd havsnivå samt fler värmeböljor och längre vegetationsperiod. Området är starkt kuperat och de naturliga förutsättningarna är mycket berg i dagen. Planeringen måste ta hänsyn till att stora flöden av dagvatten kan uppkomma. Bebyggelsen på kajplanet måste ta hänsyn till höjda havsnivåer. Vegetationsytor, särskilt tillsammans med vatten, har visat sig kunna ha en klimatutjämnande förmåga genom skuggande och svalkande effekter.

SMHI har som underlag för detaljplaneprogrammet tagit fram en vindstudie (*Bedömning av vindmiljön vid Nacka Strand*). I utredningen lyfts vissa platser fram som extra utsatta för nordliga vindar och som behöver ses över ytterligare under planläggningen. Bl a nämns torgets norra del, parkområdet vid dagvattendammarna och området vid förskolan på Jakobsdalsvägen.

Då Nacka strand delvis ligger i norrläge och då såväl befintlig som planerad bebyggelse är förhållandevis storskalig, bör boendemiljöerna även studeras ur ett solljusperspektiv i det fortsatta detaljplanearbetet.

Lek och rekreation

Programförslaget visar en hög ambitionsnivå för hur Nacka strand kan utveckla möjligheterna för lek och rekreation. Med många fler boende i Nacka strand, ställs höga krav på att dessa typer av anläggningar verkligen kommer till.

Med föreslagen utbyggnad/förbättring av attraktiva gångstråk, lekmiljöer samt säkerställande av vackra utsiktsplatser, kommer Nacka strand att kunna bli en uppskattad boendemiljö.

Från Nacka strand kan man förhållandevis snabbt och enkelt ta sig till det mycket uppskattade naturreservatet Nyckelviken samt till Ryssbergen.

Idrottsanläggningar finns bl.a. i centrala Nacka vid skolområdet. Dessa anläggningar är dock redan mycket intensivt utnyttjade, så någon större ledig kapacitet är inte att räkna med i dagsläget. Det är därmed betydelsefullt att just frågan om idrottsanläggningar särskilt behandlas i det fortsatta detaljplanearbetet.

Naturvård och vegetation, barriäreffekter

En utveckling av Nacka strand enligt med förslaget, innebär att den biologiska mångfalden i området minskar. Detta gäller framförallt vid eventuell exploatering av hållmarkerna i anslutning till tunneln och öster därom. Samtidigt innebär programförslaget att befintlig biologisk mångfald kan säkerställas i nya alternativt ändrade detaljplaner. Detta främst genom att tidigare kvartersmark eller gemensamhetsanläggning omvandlas till allmän plats park eller natur.

Då gällande detaljplaner till stor del togs fram för länge sedan, saknar dessa bestämmelser för skydd av vegetation. Detta kan nu införas i de nya detaljplanerna.

Som tidigare nämnts ligger Nacka strand i den innersta delen av den av Stockholmsregionen RUFSS 2010 (Lands-tinget) utpekade gröna kilarna Nacka – Värmdökilen. Enligt riktlinjerna för de gröna kilarna, bör varje grön kil hållas samman och dess funktioner och kvaliteter bör behållas och förbättras. Särskilda kvaliteter som bör uppmärksammas är tysta områden, vattenområden och stränder. Områden som knyter samman gröna kilar med lokal grönstruktur bör stärkas.

Delar av den gröna kilen (södra delen av Nacka strand) riskerar att påverkas negativt av en utbyggnad enligt förslaget. Genom att stärka den gröna kilen i norra delen av Nacka strand – i närheten av strandzonen, kan konsekvenserna av intrånget i kilen mildras och det gröna sambandet säkerställas.

Trygg och säker

Det ökade antalet bostäder bidrar till att levandegöra Nacka strand under större delar av dygnet. Den föreslagna placeringen av tillkommande bebyggelse ramar medvetet in gaturummet och medför att det som tidigare varit en mörk sida utan innehåll nu får liv och ljus.

Förbättrade förutsättningar i den byggda miljön för gående och cyklister genom utbyggda gång- och cykelvägar innebär också ett behov av ökad belysning av dessa. Flertalet platser och stråk behöver kompletteras med avseende på belysning.

Den bitvis branta terrängen och närheten till vatten innebär en förhöjd olycksrisk, som måste beaktas i det kommande detaljplanarbetet.

Hållbarhetskvaliteter hushållning med resurser

Planerad bebyggelse föreslås huvudsakligen inom mark som till stor del redan är ianspråktagen. Programområdet är relativt centralt beläget i Stockholmsregionen vilket möjliggör jämförelsevis korta resor och god kollektivtrafikförsörjning. Från energiförsörjningssynpunkt är området anslutet till befintligt fjärrvärmenät.

Föroreningar i mark kommer att omhändertas vilket innebär att diffus spridning till vatten och mark förhindras.

Belastningen av föroreningar på Lilla Värtan kan minskas när planen genomförs.

Följande bör beaktas i de fortsatta planarbetena:

- Hushållningsaspekterna, t ex avseende energihushållning och materialval.
- Möjligheter att öka kollektivtrafiken och turtätheten till området.
- Förstärka den gröna kilen, Nacka-Värmdökilen, som går genom området.

GENOMFÖRANDE

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

TIDPLAN

En preliminär tidplan för programmet har tagits fram enligt nedan:

Samråd planprogram	november-december 2014
Tillstyrkan efter samråd av planprogram MSN	april 2014
Godkännande av planprogram KS	juni 2014

Efter att programmet antagits kan detaljplanearbeten påbörjas.

HUVUDMANNASKAP

Inom programområdet föreslås Nacka kommun vara huvudman för allmän platsmark. Med allmän plats avses en gata, väg, park eller ett annat område som är avsett för ett gemensamt behov och som är tillgängligt för allmänheten. Under kommande planarbeten, inom de olika detaljplaneetapperna, kommer förslag till allmänna platsmarker och dess utformning att preciseras.

Kommunen föreslås även vara huvudman för vatten- och avloppsledningar. Omfattningen av dessa ledningar ska i detalj utredas inom respektive planarbete. Krav för övertagande av huvudmannaskap för va-ledningar är att nuvarande ledningsägare överlämnar relationshandlingar på befintliga ledningsnät till kommunen, utför TV-inspektioner samt säkerställer alla utbyggda ledningar över enskild mark med ledningsrätter. Kommunen ansvarar för utbyggnad samt drift och underhåll av anläggningar på allmän plats. Kommunens Tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet.

Iordningsställande av anläggningar inom kvartersmark åligger respektive exploatör. Det är exploatören eller den exploatören sätter i sitt ställe, som svarar för drift och underhåll av sina respektive anläggningar.

Resonemang kring framtida huvudmannaskap

Idag är största delen av Nacka strand utlagt som kvartersmark. Enligt gällande detaljplaner ska gemensamhetsanläggningar inrättas för skötseln av vägarna. Detta har dock inte genomförts och istället har anläggningarna skötts av exploatören, som äger större delen av området. Parkområden som nyttjas av allmänheten och upplevs som allmänt tillgängliga är inte skyddade i gällande detaljplan, då de är belägna på prickmark för kvartersmark, kontor, bostad och upplag bergrum.

I och med den utveckling som programmet föreslår får området fler bostäder och färre kontor, vilket bör leda till att fastighetsindelningen och ägandestrukturen förändras genom att området styckas upp och fördelas på fler ägare. De gemensamma anläggningarna kan då förvaltas av kommunen eller av gemensamhetsanläggningar. Huvudregeln i PBL är att kommunen ska vara huvudman för allmänna platser inom områden med detaljplan. För att kunna lägga ut dessa anläggningar på enskilt huvudmannaskap krävs särskilda skäl, exempelvis att området är avsett för fritidsbebyggelse. Nacka strand utpekas som tät stadsbebyggelse i översiktsplanen från 2012 och består av flerbostadshus, kontor, skolor, anläggningar för vård, idrott och rekreation, grönområden, parker och infrastruktur. Syftet med planläggningen är att förtäta

området med ytterligare drygt 1500 permanentbostäder, offentlig och kommersiell service och att tillskapa en väl fungerande stadsdel.

Kommunen gör bedömningen att det är lämpligt att ha kommunalt huvudmannaskap i Nacka strand. Några särskilda skäl till enskilt huvudmannaskap anses inte föreligga.

Allmänna anläggningar inom Nacka strand

Förslag på allmänna anläggningar som övertas av kommunen:

Vägar

Förslaget innebär att samtliga vägar inom Nacka strand förutom Automobilvägen och del av Cylindervägen övertas av kommunen. I samband med ny bebyggelse och detalj-planering av stora delar av området ska även standarden på gatorna höjas och anpassas med avseende på trafiksäkerhet och trafikflöden. Automobilvägen och del av Cylindervägen är idag lokala kvartersstråk som endast försörjer de omkringliggande verksamheterna. I programmet föreslås inga åtgärder som ändrar karaktären på detta område och det är därav lämpligt att anläggningarna även i fortsättningen är belägna inom kvartersmark och förvaltas av fastighetsägarna i området, förslagsvis genom att bilda en gemensamhetsanläggning. Gränsdragning och detalj-studie av vägarna genomförs vid detaljplane-läggning.



Bild från Automobilgatan.



Bild från Google Maps på Cylindervägen.

Parker

De parker och grönområden som planeras att finnas kvar i Nacka strand fyller ett allmänt behov, i synnerhet när området kommer få en så stor ökad mängd boende. Det är därför viktigt att dessa skyddas och att allmänhetens tillträde säkras vid framtagande av nya detaljplaner över området, vilket uppnås genom att planlägga områdena som park eller natur i detaljplan. Parker och grönområden i Nacka strand behövs även för att säkerställa att den gröna kil som går genom Ryssbergen och vidare till Nyckelviken inte försvinner.

Kajer

Allmänhetens tillträde till strandkanten ska säkerställas med en strandpromenad. Lämpliga lösningar och gränsdragningar får studeras närmare vid planläggning.

Övriga anläggningar

Allmänna dagvattenanordningar och övriga anläggningar som möjliggör naturliga gångstråk mellan olika delar av området, såsom trappor, gång- och cykelvägar, bergbanan med mera. Bergbanans driftsäkerhet bör dock utredas och alternativa lösningar studeras t ex en snedbanehiss alternativt en vanlig hiss. Även möjligheten att komplettera och förstärka de allmänna kopplingarna mellan torg och kaj genom ytterligare åtgärder som t ex rulltrappor bör studeras vidare i utformningen av eventuell ny bebyggelse i anslutning till dagens bergbana.

Förslag på nya allmänna anläggningar inom Nacka strand

Den öppna dagvattenhanteringen i gatu/torgmiljön samt nya parken med dagvattendammarna. Se en mer utförlig beskrivning under *Miljökonsekvenser, dagvatten* och *Programförslag, Natur och rekreation, dagvattenparken*.

Ny gemensam angränsningskaj för pendelbåtarna och Waxholmsbolaget placerad mellan befintliga angränsningsplatser. Se mer under *Programförslag, Trafik och Teknik, Kollektivtrafik, Båt*.

Programmet föreslår utbyggnad av en cirkulationsplats i korsningen Lokomobilvägen-Augustendalsvägen för att lösa dagens trafikproblem och förebygga framtida problem i anslutning till tunneln. Se mer under *Programförslag, Trafik och Teknik, Gatustruktur*.

Ombyggnad av Augustendalsvägen med nya cykelbanor och ny sänkt gångbana i anslutning till mässan och öppen dagvattenhantering samt komplettering i belysning. I samband med detaljplanering av ny bebyggelse mot Lokomobilvägen ses även den sektionen över och kompletteras till Augustendalsvägens nya standard med gång- och cykelbanor på båda sidor, belysning och dagvattenhantering.

Ombyggnad av tunneln, bullerdämpning, bättre belysning och konstnärlig utsmyckning för att öka trivsel och trygghet. Se mer under *Programförslag, Offentliga rum, Entrén*

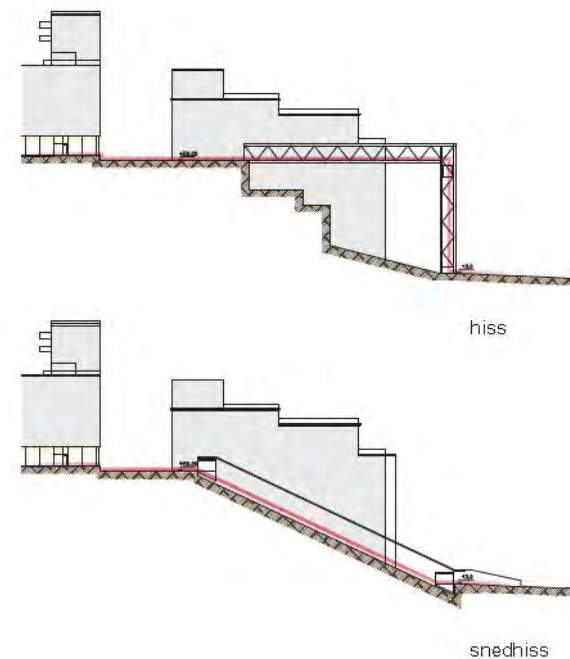
Busstorget byggs om för att ge plats för ny bebyggelse. Hela vägområdet disponeras om när garagedriften flyttas till Tändkulevägen och även den korsningen behöver byggas om (utreds i detaljplanering). Med anledning av underliggande garage blir busstorget en konstbyggnad med anläggningsprinciper anpassade för det. Ny gångbana byggs på västra sidan med busshållplatser och på-avstigningszon. Vädskydd anläggs på båda sidor av gatan i anslutning till hållplatser. Planteringar och synligt dagvatten, anläggs framförallt utmed västra sidan. Ombyggnaden ska ske i samband med nyexploatering i anslutning till torget.

En ny kapacitetsstark och driftsäker vertikal koppling mellan torg och kaj behövs när området byggs ut. Se mer under *Programförslaget, Offentliga rum, koppling torg-kaj*.

Västra hållmarksparken, Dagvattenparken, Terrassparken och del av grönstråket utmed gröna foten föreslår programmet får en ny utformning med fler funktioner och ökad tillgänglighet. Se mer under *Programförslaget, Offentliga rum, Grönstruktur och rekreation*

Lokalgator byggs om i samband med ny bebyggelse för att uppfylla nya behov och anpassas till kommunal standard, kompletteras med gångbanor på ena eller båda sidor samt vändplats av kommunal standard. Tändkulevägen behöver troligen också förlängas runt det nya kvarteret i samband med utbyggnaden av den nya bebyggelsen utmed gatan.

Under detaljplanearbetena utreds och beslutas vilka allmänna anläggningar som behövs.



Alternativ 1 ny hiss, alternativ 2 snedbanehiss.

EXPLOATERINGSKOSTNADER

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

Kostnaderna för föreslagna åtgärder ska stå i proportion till exploateringsgradens storlek och fördelas likvärdigt mellan dessa exploateringar.

KOSTNADSFÖRDELNING FÖR ALLMÄNNA ANLÄGGNINGAR

Kostnaderna för allmänna anläggningar ska fördelas mellan kommande exploateringar inom planområdet och ske i relation till exploateringsgrad. Programmet särskiljer inte utbyggnaden av bostäder eller kontor, lager etc. utan utgår från att respektive utbyggnad medför ett likvärdigt behov av åtgärder av allmänna anläggningar.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsrättsliga frågor såsom servitut, ledningsrätt och fastighetsbildning utreds under planskedet för respektive detaljplaneetapp. Behov av servitutsavtal mellan Nacka kommun och exploatör eller upplåtandet av ledningsrätt för exempelvis allmänna dagvattenledningar regleras vidare i exploateringsavtal innan en detaljplan antas. Likaså

fastställs eventuell fastighetsbildning samt reglering av förrättningskostnader i exploateringsavtalet.

Inom kvartersmark kommer det troligen inom vissa detaljplaneetapper finnas anläggningar som är gemensamma för flera fastigheter. Sådana gemensamhetsanläggningar kan t.ex. vara tillfartsväg till fastigheterna, ytor för rekreation, tekniska anläggningar eller mindre markparkeringsplatser. I enlighet med anläggningslagen ska exploatören eller exploatörerna inom en detaljplaneetapp i förekommande fall ansöka om lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar.

Fastighetsbildningsåtgärder, inrättande av gemensamhetsanläggningar och övriga fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun.

Servitut och nyttjanderätter

Programområdet berörs av flertalet servitut, nyttjanderätter och ledningsrätter. De detaljplaner som tas fram inom programområdet ska vara utformade med skäligen hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande. Vid framtagande av en detaljplan ska planhandlingarna redovisa hur varje fastighet med tillhörande rättigheter berörs.

Gemensamhetsanläggningar

Det finns inte några gemensamhetsanläggningar inom programområdet.

AVTAL

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

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

För två befintliga kontorsbyggnader i området planeras användningen ändras från kontor till bostäder, vilket föreslås möjliggöras genom att detaljplaner tas fram för respektive byggnad. Arbetet beräknas kunna initieras före programmet antas, dock ska ett detaljplaneavtal och eventuellt en principöverenskommelse ha träffats mellan exploatören och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar innan arbetet påbörjas.

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

ETAPPER

Programområdet är stort och omfattar såväl oexploaterade områden som befintliga planerade miljöer. Detta innebär många olika problemlösningar varför detaljplaneläggning och genomförande behöver ske i etapper och under en lång tidsperiod. Genomförandets tider och utbyggnadstakt påverkas även av faktorer såsom marknadssituation och konjunkturcykler, vägnätets kapacitet inom och utanför programområdet samt åtgärder som åläggs exploitörerna via exploateringsavtal.

För samtliga föreslagna exploateringsområden ska kommunens parkeringspolicy, miljökrav etcetera samt övriga myndigheters krav och regler uppfyllas. Inom de områden som kommunen äger finns dock möjligheten att ställa hårdare krav än gällande lagar och byggnormer. Sådana krav kan t.ex. gälla upplåtelseform, energiförbrukning av tillkommande bebyggelse eller krav på parkeringsköp i samband med markförsäljning. Då kommunen innehar mark i programområdet kommer troligtvis markförsäljningar ske via anbudsförfarande. Detta förfarande tillsammans med ovan nämnda krav kan påverka tidsaspekten för genomförandet av detaljplaneläggning där kommunal mark ingår.

I den första etappen ligger tyngdvikten på Nacka strands mest centrala delar utmed Augustendalsvägen. Omvandlingen av entrén, huvudgatan med angränsande torg, koppling ner till kajen, en gestaltad dagvattenhantering och de större nya parkmiljöerna kommer tillsammans med den nya bebyggelsen skapa en livskraftig kärna och bas för de kommande etapperna. Fokus har varit att

använda redan idag hårdgjorda ytor för att tillskapa mer värden i området. I andra etappen fortsätter planeringen i västra delen av området, både på kajplanet och utmed Fabrikörvägen. I tredje etappen ingår den nya bebyggelsen utmed Jakobsdalsvägen. Här ingår också bebyggelse på och i anslutning till tunneln, för att på så sätt länka samman Nacka strand med den stad som växer fram i Centrala Nacka och möta upp en ev överdäckning och ny tunnelbana på andra sidan tunneln.

De vitstreckade linjerna i kartan redovisar en möjlig indelning i detaljplaner.

Etappindelningen och den föreslagna avgränsningen för detaljplanerna är preliminär och kan komma att ändras om förutsättningarna förändras över tid.



Etappindelning; Grönt etapp I, blå etapp II och orange etapp III. Vit streckad linje illustrerar en möjlig indelning i detaljplaner.

Etapp I

Etapp I omfattar omvandling och påbyggnad av befintliga kontorsbyggnader på Augustendalsvägen. Vidare omfattar etapp I den centrala delen av Nacka strand, med en kraftig om- och tillbyggnad av kontorshuset närmast bergbanan (alternativt rivning och nybyggnad), nya byggnader vid J V Svenssons torg, ny nedfart till garaget under torget, nya bostäder längs Augustendalsvägen i anslutning till dagvattenparken samt nya byggnader vid korsningen Augustendalsvägen/Lokomobilvägen innanför tunneln. I denna etapp ingår ombyggnad av tunneln, ny cirkulationsplats vid entrékorsningen, ny sektion för Augustendalsvägen och omfattande ombyggnad av bussgatan och torget. Sektionen utmed del av Lokomobilvägen kompletteras och kopplas ihop med Augustendalsvägen vid detaljplanering av bebyggelsen vid entrékorsningen. Även dagvattenparken inkl dagvattenhantering i Augustendalsvägen ligger inom denna etapp liksom en ny mer driftsäker och



Etapp I.

kapacitetsstark vertikal förbindelse mellan torg och kaj samt Västra hållmarksparken. I denna etapp ingår även Engelska skolans lokaler med flyttade entréer samt anläggande av en gång och cykelväg i parkmark ovanpå tunneln mellan Enspännarvägen och Tändkulevägen samt en vändplan i förlängningen av Enspännarvägen.

Etapp 1 inkluderar även nya bostäder på Tändkulevägen samt en fristående förskola i dess förlängning. I denna etapp ingår kompletteringar av strandpromenaden, ny angringskaj för den reguljära båttrafiken till Nacka strand, nya och ombyggda gator samt gång- och cykelvägar i anslutning till de nya bebyggelseområdena. Standarden på Ellensviksvägen behöver ses över för att kunna hantera byggt transporter och övrig framtida trafik. Kustremsan längst i öster planläggs för att i framtiden kunna ansluta och kopplas samman med en strandpromenad mot och förbi Bergs oljehamn.



Etapp II.

Etapp II

Etapp 2 omfattar befintliga och nya byggnader på hamnplan inklusive de västra delarna av strandpromenaden. De nya bostäderna söder om Fabrikörvägen, samt grönytorna och trappkopplingen mellan dem och kajplanet ingår även i den andra etappen. Nya gator med gångbanor i anslutning till området ingår också.

Etapp III

Etapp 3 omfattar dels nya byggnader längs Jakobsdalsvägen, dels ny bebyggelse på den övre nivån på respektive sida om tunneln. Jakobsdalsvägen byggs om och kompletteras med gångbana och större vändplats i samband med ny bebyggelse. Ny lokalgata kopplar ihop Enspännarvägen och Tändkulevägen över tunneln och ny bebyggelse utmed denna ingår också i etapp tre.



Etapp III.

Medverkande i framtagandet av programmet

Programarbetet har bedrivits av en projektgrupp på Nacka kommun bestående av representanter inom plan, exploatering, trafik, kulturmiljö, Natur/park, miljö, väg och VA(vatten och avlopp).

Sofia Thuresson Rudenschöld, projektledare, planenheten
Sara Bolander, delprojektledare, exploateringsenheten
Jerk Allvar, planarkitekt, planenheten
Johan Aspfors, kommunantikvarie, planenheten
Elisabet Rosell, landskapsarkitekt, parkenheten
Birgitta Held Paulie, miljöstrateg, miljöenheten
Rafael Mancera, entreprenadingenjör, vägenheten
Jan-Åke Axelsson, VA-ingenjör, VA-enheten
Anna Hedman, förrättningslantmätare, lantmäterienheten
Katarina Kjellberg, trafikplanerare, trafikenheten
Elisabeth Klingmark, kommunikatör, teknik- och stadsbyggnadsstaben

Programmet har tagits fram i samarbete med BSK Arkitekter (Svante Bergman, Elinor Holgersson m fl), SWECO (Agata Banach, Shira Jacobs och Emma Wiklund m fl), TAM Group, (Charlotta Rosén m fl), och representanter från The Carlyle Group (Henrik Orrbeck m fl).

Illustrationsmaterial har tagits fram av BSK Arkitekter, Sweco och Nacka kommun.

Underlag

Landskapsanalys, 2013-02-23, WSP Landskap (Marie Åslund)

Inventering av naturvärdesträd, 2013-03-10, Pro Natura (Tomas Fasth)

Trafikunderlag, 2013-10-11, rev 2014-03-14, Katarina Kjellberg

PM Korsningsanalys, 2013-08-19, SWECO (Emma Wiklund)

PM Parkerings, 2013-07-04, rev. 2013-02-14, SWECO (Emma Wiklund)

PM Dagvatten, 2013-06-12, SWECO (Agata Banach)

PM Avfallsteknik, 2013-08-16, ATKINS (Leif Lundin)

Vindmiljöbedömning, 2013-09-24, SMHI

PM Bussgata till kaj, 2014-03-14, WSP (Marie Åslund)

Produktion

Nacka kommun, planenheten och kommunikationsenheten

Korrektur: Elisabeth Klingmark och Therese Sjöberg

Form: Sofia Thuresson Rudenschöld, Jerk Allvar och Ricardo Abarza

Foto

Omslag: perspektiv BSK, Bertil Nordahl och Sofia T Rudenschöld

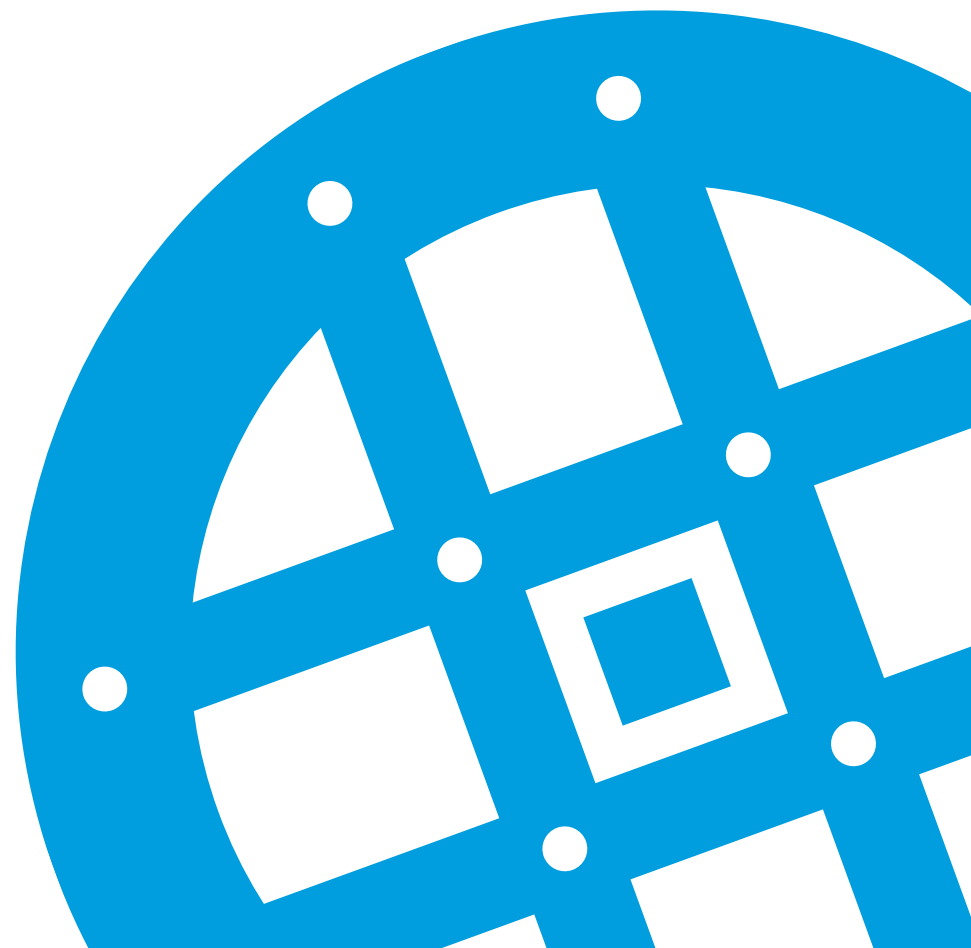
Inlaga: Om inget annat angivits är bildkällan - Sofia T Rudenschöld, Jerk Allvar, Johan Aspfors, BSK Arkitekter eller Sweco.

Detaljplaneprogram för Nacka Strand

Nacka kommun

Miljö och Stadbyggnad

KFKS 2012/495-214



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplaneprogram för Nacka Strand på Sicklaön, Nacka kommun

Sammanfattning

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden mm. Programmet för Nacka strand ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad.

För den tillkommande bebyggelsen redovisas ett antal utvecklingsområden. Huvudinriktningen är att den befintliga infrastrukturen, och därmed redan gjorda investeringar, ska kunna tillvaratas på ett bra sätt. I programmet föreslås en utveckling där ca. 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen kommer att få en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service och kollektivtrafik.

Programarbetet startades i december 2012 och ett förslag var utskickat för samråd under november och december 2013. Under samrådet har två ”öppet hus” arrangerats på plats i Nacka strand. I samband med dessa har också samrådspromenader genomförts.

Från remissinstanserna har de viktigaste synpunkterna under samrådet handlat om påverkan på den gröna spridningskorridoren och riksintresset, anpassning till kulturmiljön, samordning av kollektivtrafik, trafikstruktur och buller.

Ett mycket stort antal samrådsyttranden har kommit in från boende i och i anslutning till området. Deras synpunkter har främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Föreslagen bebyggelse på kajen, söder om Fabrikörvägen samt längst ute på Jakobsdalsvägen har mött kraftig kritik från de närboende.

Programsamrådet har föranlett ett antal ändringar av programförslaget:

- Vid Augustendalsvägen-Tändkulevägen (delområde 1) har placering och utbredning av den högre volymen vid Tändkulevägen justerats för att sambandet mellan arbetarbostäderna och fabriksbyggnaden ska framträda tydligare i stadsbilden. Vid Fabrikörvägen (delområde 1) prövas ytterligare bebyggelse i branten upp mot berget.

- I kvarteret vid Tändkulevägen (delområde 3) redovisas ytterligare ett våningsplan på den högsta delen närmast det befintliga kontorshuset.
- Bebyggelsen på kajen (delområde 5) har justerats avseende höjden för att rymmas inom det utsiktsservitut som finns mellan fastighetsägaren för kajen och bostadsrättsföreningen på Fabrikörvägen.
- Förslaget för ny bebyggelse på Fabrikörvägen (delområde 6) har omarbetats för att bättre anpassas till den befintliga bebyggelsen på norra sidan om Fabrikörvägen. Byggnadsvolymernas placering och utbredning har justerats så att skuggning och insyn minskas samt att lamellerna mot söder inte tar så stor del av grönområdet i anspråk. Minskningen av exploateringen har medfört att bebyggelse även prövas längre österut på Fabrikörvägens södra sida (inom delområde 1).
- Den föreslagna bebyggelsen vid Jakobsdalsvägen (delområde 8 och 9) har justerats. Delområde 9 har omarbetats helt och en ny struktur föreslås som innebär mindre påverkan på utsikt och som tar mindre yta i anspråk, exploateringen minskar även i omfattning. Ett parkområde samt en allmän utsiktsplats har lagts till. I delområde 8 har en påbyggnad på ett befintligt kontorshus lagts till.
- Etappindelningen har reviderats så att föreslagen bebyggelse på kajen läggs i etapp 2 istället för etapp 1. De centrala delarna med bebyggelse längs Augustendalsvägen, viktig infrastruktur, vissa allmänna platser samt området vid mässan har tidigare lagts från etapp 2 till etapp 1. Etapp 3 är oförändrad.
- Utemiljön för Engelska skolan har bearbetats, i programmet illustreras och beskrivs hur skolans utemiljö ansluter till närliggande park- och bebyggelseområden.
- Antalet tillkommande förskoleavdelningar har setts över och ytterligare en förskola (4 avdelningar) har tillkommit i delområde 11, i programmets sista etapp.
- Till följd av samrådsyttrandet från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har förutsättningarna för busstrafik ned till kajen och vidare mot det framtida utvecklingsområdet vid Bergs oljehamn utretts inom ramen för detta programarbete. Utredningen i form av ett PM biläggs som underlag till programmet. Till följd av detta har ändringar gjorts i avsnittet om kollektivtrafik.
- De två stora kontorshusen i norra Nacka strand som föreslås konverteras till bostäder har redan idag viss byggrätt för påbyggnad i gällande detaljplaner. Dessa byggrätter redovisades inte i samrådsförslaget men nu finns de med i kartor och illustrationsmaterial. Justeringar har dock gjorts så att byggnaderna illustreras på ett likartat sätt, med påbyggnad på lamellerna, inte i bakkant.
- I övrigt har programmet uppdaterats där förutsättningarna ändrats samt att redaktionella ändringar av mindre betydelse har gjorts.

Ärendet

Programområdet ligger på västra Sicklaön och gränsar mot Saltsjön, Bergs oljehamn, Jarlaberg, Vikdalen samt Centrala Nacka och Värmdöleden. Området har idag blandade funktioner som bostäder, service och besöksmål, tyngdpunkten ligger dock vid olika typer av verksamheter.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 december 2012 § 351 att tillstyrka startpromemoria för detaljplaneprogram. Kommunstyrelsen beslutade den 17 december

2012 § 319 att anta startpromemoria för programmet samt att delegera tecknandet av ett programavtal med fastighetsägaren till planchefen. Programavtalet tecknades i oktober 2013.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 november 2013 § 315 att sända förslag till detaljplaneprogram på remiss och samråd.

Samråd har pågått under tiden 22 november 2013 – 23 december 2013. Två ”öppet hus” har hållits den 3 och den 7 december 2013 där de som berörs av programförslaget bjudits in. Berörda har fått träffa representanter för Nacka kommun, exploitören samt arkitekterna. I anslutning till de öppna husen anordnades samrådspromenader i området. Vid promenaderna berättade kommunens tjänstemän om programförslaget samt Nacka strands bakgrund och historia.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Ärendet	2
Innehållsförteckning	3
Samrådsförslaget.....	3
Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet	5
Synpunkter på programmet från remissinstanser, intresseorganisationer och föreningar	8
Synpunkter på programmet från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning	39
Synpunkter på programmet från boende inom och i anslutning till programområdet .	42
Bilagor	73

Samrådsförslaget

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

Programområdet ligger på västra Sicklaön och gränsar mot Saltsjön, Bergs oljehamn, Jarlaberg, Vikdalen samt Centrala Nacka och Värmdöleden. Området har idag blandade funktioner som bostäder, service och besöksmål, tyngdpunkten ligger dock vid olika typer av verksamheter.

För att hantera befintliga förutsättningar och framtida utvecklingsidéer har ett antal målområden tagits fram:

- En tät, blandad och levande stad
- Ett sammankopplat och integrerat stadsrum
- Attraktiva och kvalitativa rekreativmiljöer
- En stadsdel med stark identitet och en egen attraktionskraft
-

Dagens Nacka strand präglas av en mångfald och det finns en variation i bebyggelse, miljöer och gatustrukturer. Området har tydliga spår av flera historiska epoker där Nacka strand har förändrats. Stadsdelen har länge fungerat som en enhet med en tydlig entré och med få kopplingar till angränsande områden. Strukturen kan spåras till den tidigare användningen som fabrik, men också till den senare storskaliga kontorsbebyggelsen. Delar av programområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljö samt angränsar till riksintressen för kommunikationer.

I programförslaget har stort fokus legat på det offentliga rummet, dvs. gator, torg, parker, strandpromenad mm och hur det framtida Nacka strand kan komma att upplevas.

För den tillkommande bebyggelsen redovisas ett antal utvecklingsområden. Huvudinriktningen är att den befintliga infrastrukturen, och därmed redan gjorda investeringar, ska kunna tillvaratas på ett bra sätt. För de föreslagna utvecklingsområdena skisseras schematiska volymer och resonemang om förhållningsätt till bland annat stadsbild och naturmiljö presenteras. I programmet föreslås en utveckling där ca 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen får en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service och kollektivtrafik.

I ett tidigt skede, i samband med att projektet startade, genomfördes en enkätundersökning för att få inspel och åsikter om Nacka strands kvalitéer och utvecklingsmöjligheter. En utveckling av det offentliga rummet och den tillkommande bebyggelsen är till stora delar en förutsättning för varandra. En huvudpunkt i programmet är fokuset på det centrala stråket från tunneln och ner längs Augustendalsvägen och vidare ner till kajen. Här blir tätheten som störst och underlaget väntas ge möjligheter för utvecklad service. Kopplingen mellan J V Svenssons torg och kajen behöver få en utökad kapacitet för att möjliggöra en snabbare förbindelse och därmed ett attraktivare kollektivresande.

När programmet genomförs är det viktigt att avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark görs på ett medvetet sätt för att säkerställa den långsiktiga funktionen av det som ska vara till för allmänheten. Inriktningen är att kommunen ska ta över gator och parker mm samt att kommande exploateringar ska bekosta åtgärder inom det som planläggs som allmän plats. Programmet föreslår även en etappindelning som anger vad som görs i vilken ordning.

Samrådet

Samrådet genomfördes den 22 november - 23 december 2013. Under perioden var förslaget utställt på Nacka stadshus, biblioteket i Nacka Forum och på Augustendalsvägen 7 i Nacka strand. Förslaget fanns även på Nacka kommuns hemsida och information skickades ut till boende och fastighetsägare inom och i anslutning till programområdet. Två ”öppet hus” har

hållits den 3 och 7 november 2013 på Augustendalsvägen i Nacka strand. Till de två mötena kom totalt ca 200 personer. Vid mötet presenterades förslaget i en utställning och i en stor fysisk modell över hela programområdet. Vid de öppna husen fanns kommunens tjänstemän från olika sakområden representerade samt exploatören och deras arkitekter tillgängliga för frågor.

I anslutning till de öppna husen anordnades två samrådspromenader i området. På promenaderna deltog totalt ca 50 personer. Promenaderna utgick från tunneln och ner via Augustendalsvägen till kajen. Tre representanter från projektgruppen ledde promenaderna. Johan Aspfors, kommunantikvarie, berättade om Nacka strands industrihistoriska arv och om byggnadernas historia och sammanhang. Planarkitekt Sofia Thuresson Rudenschöld och trafikplanerare Katarina Kjellberg berättade parallellt om programförslaget.

De öppna husen och promenaderna besöktes i huvudsak av boende i och i anslutning till programområdet. Diskussionerna och frågorna handlade mycket om placering av ny bebyggelse, trafik, tidplan och förtätningsgrad.

Samrådsenkäten

Under samrådet fanns möjligheten att svara på en webbaserad samrådsenkät. I samrådsenkäten gavs möjlighet att svara på vad man tyckte var positivt med programförslaget respektive vad som var mindre bra samt en öppen fråga i slutet där man fick framföra övriga kommentarer. Efter vissa tekniska problem med enkäten beslutades att hålla den öppen ytterligare tre veckor efter samrådstiden gått ut, för att alla som ville skulle få chans att besvara den. 160 synpunkter om förslaget lämnades via webbformuläret. Av dem som skickat in synpunkter via webbformuläret är 68 procent boende i Nacka strand och 20 procent boende i angränsande område. Övriga har sin arbetsplats i Nacka strand eller företräder en organisation eller företag. De som har tyckt till om förslaget har både positiva och negativa synpunkter. En sammanfattning av de synpunkter som inkom i samrådsenkäten redovisas på sid 7 längre ner i denna samrådsredogörelse. En fullständig rapport över alla inkomna svar se bilaga 1.

Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet

Under samrådet inkom remissvar med synpunkter från 14 myndigheter och företag samt från 7 föreningar och bostadsrättsföreningar. Ca 40 skrivelser har inkommit via mail eller post från boende inom eller i anslutning till området samt ca 300 namn insamlade på olika

listor. 160 synpunkter om förslaget lämnades via webbformuläret. Många har lämnat synpunkter både via webbformuläret och separata skrivelser.

Många remissinstanser är generellt positiva till både programmets innehåll och att kommunen arbetar med planprogram inför detaljplaneringen, så att viktiga övergripande frågor kan belysas i ett tidigt skede.

När det gäller riksintresset har länsstyrelsen inga invändningar mot programförslaget i sin helhet utan anser att ny bebyggelse kan tillkomma på de platser och i den omfattning som programmet redovisar, men att extra omsorg krävs på vissa punkter i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen lyfter fram vikten av en helhetssyn för kollektivtrafiken i området och att både båt, buss och tunnelbana behöver samordnas för att utgöra ett effektivt och attraktivt alternativ till bilen. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade i sitt yttrande under samrådet att programmet bör möjliggöra omstigning mellan buss och båt direkt nere på kajen för att få en mer effektiv bytespunkt. En möjlig bussväg, både via Augustendalsvägen och via Ellensviksvägen-Skönviksvägen har utretts efter samrådet. Möjlighet finns att angöra kajen via Nacka strand utan allt för stora ingrepp även om det innebär viss påverkan på strandmiljön och stora investeringar, men att koppla bussväg från Bergs oljehamn visade sig innebära så stora negativa konsekvenser att det inte bedömdes rimligt att föreslå.

Tekniska nämnden lyfter fram att programmets fokus på det offentliga rummet är mycket positivt, men poängterar samtidigt vikten av att vissa frågor utreds i ett tidigt skede bl a övertagande och driften av allmänna anläggningar, dagvattenhanteringen, VA-anslutning och parkering. Ett samordningsprojekt kommer att startas upp efter programmet har antagits för att på ett effektivt och samordnat sätt vidare utreda övergripande frågor som berör hela programområdet.

Påverkan som den föreslagna nya exploateringen har på de lokala naturvärdena och den redan svaga länken mellan Ryssbergen och Nyckelviken lyfts fram av flera natur- och miljöorganisationer. Även Länsstyrelsen betonar vikten av att det i den ”gröna foten” mot norr i princip inte ryms ny exploatering. Den föreslagna byggnadsvolymen, som länsstyrelsen syftar på har reviderats efter samrådet för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren.

Trafikverket påtalar vikten av en helhetssyn och att utformningen av det lokala vägnätet utformas så att den regionala trafiken på Värmdöleden och bussar i linjetrafik prioriteras. Etappindelningen har sedan samrådet justerats så att de föreslagna större infrastrukturella åtgärderna kommer i den första etappen, vilket gör det möjligt att förebygga och begränsa påverkan av den ökade trafik som en utbyggnad av området medför.

Trafikbuller, både lokalt från bl a buss och från trafiken från Värmdöleden, är en fråga som lyfts av många remissinstanser. Det utgör också ett av de områden som behöver utredas vidare under planprocessen för att en så god ljudmiljö som möjligt ska kunna uppnås, både för befintlig och ny bebyggelse.

Från de boende har synpunkterna främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Programmets förslag för

bebyggelse i delområde 1 har bland annat mött kritik för att den påverkar arbetarbostäderna och kulturmiljön i övrigt, efter samrådet har justeringar gjorts av den södra delen så att den tillkommande bebyggelsens läge justeras. Föreslagen bebyggelse på kajen (delområde 5) har kritiserats främst på grund av befarad påverkan på utsikt, att ny bebyggelse skulle ge ökad insyn och att det servitut som finns mellan bostadsrättsföreningen på Fabrikörvägen och fastighetsägaren på kajen inte följs. Efter samrådet har bebyggelsen på kajen setts över och redovisas i antagandehandlingarna en våning lägre än tidigare förslag. Föreslagen bebyggelse söder om Fabrikörvägen (delområde 6) har mötts av stort motstånd främst eftersom påverkan på utsikt, solljus, ekonomiska värden och närmiljön anses vara orimlig. Efter samrådet har bebyggelsen justerats så att avståndet till befintlig bebyggelse ökat, placeringen i öst-västlig riktning justerats samt att lamellerna mot berget har minskat i antal från 4 till 2. Den föreslagna bebyggelsen i dagvattenparken (delområde 7) har kritiserats eftersom flera boende anser att den påverkar utsikt och närmiljö på ett negativt sätt. Efter samrådet har den illustrerade volymen och dess placering justerats för att uppnå en bättre anpassning till befintlig bebyggelse och parkmiljö. Även den föreslagna bebyggelsen vid Jakobsdalsvägen (delområde 8 och 9) har kritiserats med hänvisning till påverkan på befintlig bebyggelse och omgivningen i övrigt, påverkad utsikt, solljus och fastighetsvärden mm har lyfts fram. Efter samrådet har delområde 9 omarbetats helt och en ny struktur föreslås som innebär mindre påverkan på utsikt och som tar mindre yta i anspråk, exploateringen minskar även i omfattning. En större park samt en allmän utsiktsplats har lagts till. I delområde 8 har en påbyggnad på ett befintligt kontorshus lagts till.

Även att förtätningen av Nacka strand inte finns med i Nacka kommuns översiktsplan från 2012 har uppmärksamats och ifrågasatts av boende och föreningar i området.

I övrigt har synpunkter från de boende kommit in angående trafikfrågor, offentliga platser, konst, byggstök och buller, naturområden/parker, skolor och förskolor och anpassning till Vikdalens bebyggelse mm. Dessa synpunkter bemöts tematiskt och vissa har föranlett mindre justeringar i programmet.

Vidare har programsamrådet tydligt visat att ett antal frågor är viktiga att utreda och studera vidare i det kommande planarbetet, till exempel;

- Påverkan på regionala ekologiska spridningssamband och ekosystemtjänster
- Buller, både från busstrafik och från Värmdöleden
- Parkeringen, möjliga gemensamma lösningar
- Fördjupade studier för entrékorsningen, busstorget, kopplingen ner till kajen
- Markundersökningar för att säkerställa att marken är lämplig för föreslagen bebyggelse
- Utformning av bussväg till kajen

Sammanfattning av synpunkter från samrådsenkäten

Här följer en sammanfattning av de vanligaste synpunkterna under samrådsenkäten, dessa kommenteras inte separat, men eftersom liknande frågor har kommit upp i de skrivelser som lämnats in kan kommentarer hittas längre ned i samrådsredogörelsen, under kapitlet ”Synpunkter på programmet från boende inom och i anslutning till programområdet” på sid. 43 där skivelserna från boende bemöts.

Vad är bra med förslaget?

Många av de som bor, arbetar och vistas i Nacka strand gillar Augustendalsvägens nya utformning med nya gång- och cykelbanor samt att trafiksäkerheten höjs när korsningen Lokomobilvägen görs om till cirkulationsplats. Vidare är man positiv till åtgärderna att skapa ökad båttrafik till och från Nacka strand. Att kopplingen mellan kaj och torg stärks är positivt och många önskar en driftsäkrare transportlösning än bergbanan som finns idag.

Vad gäller den nya bebyggelsen tycker många att det är bra att bygga bostäder närmast tunneln och att tomma kontorslokaler görs om till bostäder. Dock är det viktigt att hänsyn tas till den kulturhistoriska bebyggelsen och naturen i området. Torgets nya utformning, utvecklingen av kajområdet samt satsningarna på parker och mötesplatser är också något som flera uppskattar. Dagvattenparken är ett plus. Att Nacka strand kan utvecklas till en mer levande stadsdel med fler människor som ger underlag till livsmedelsbutik, kaféer och service ser många som mycket positivt.

Vad är mindre bra med förslaget?

Många av de som har lämnat synpunkter på förslaget är kritiska till den nya bebyggelsen på Jakobsdalsvägen och Augustendalsvägen (delområde 7, 8, 9). Man anser att den planerade bebyggelsen kommer skymma utsikten för de som bor i området och orsaka att lägenheterna faller i värde. Flera av de boende vill också att kommunen låter förskolan Pyslingen ligga kvar i stället för att flytta den till nya lokaler som föreslås.

Även bebyggelsen på södra sidan om Fabrikörvägen (område 6) är ifrågasatt eftersom naturmarken exploateras. Många är oroliga för att skärgårdsmiljön närmast vattnet ska försvinna i och med den planerade bebyggelsen på västra kajen. Många har uttryckt att kommunen bör följa det utsiktsservitut som finns för västra kajområdet.

Trafikfrågorna engagerar många boende och det finns oro för ökad trafik och att parkeringsplatserna inte kommer att räcka till. Buller och byggstök under genomförandetiden är också olägenheter som bekymrar många.

Synpunkter på programmet från remissinstanser, intresseorganisationer och föreningar

1. Länsstyrelsen

Allmänt

Länsstyrelsen ser mycket positivt på kommunens ambitioner att utveckla Nacka strand och att detaljplaneringen föregås av ett planprogram som belyser viktiga övergripande frågor. Trots osäkerhetsfaktorer rörande avvecklingen av Bergs oljehamn, tunnelbanans sträckning, eventuell överdäckning av Värmdöleden mm bedömer Länsstyrelsen att programmet belyser viktiga planeringsförutsättningar i planområdet och att det utgör en bra grund för fortsatt detaljplanering.

Riksintressen för kulturmiljövården

Länsstyrelsen har inga invändningar mot programförslaget i sin helhet utifrån riksintresset utan anser att ny bebyggelse kan tillkomma på de platser och i den omfattning som

programmet redovisar. Länsstyrelsen vill ändå lyfta fram ett antal punkter där påverkan på riksintresset kräver extra omsorg i det fortsatta arbetet.

- Konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljövården behöver studeras noggrant när det gäller påverkan på vyer från farleden. Detta gäller särskilt det höga huset i delområde 10.
- Industrimiljön är identitetsskapande och unikt för Nacka strand och bör tas tillvara och utvecklas. Målsättningen i det fortsatta arbetet bör vara att öka förståelsen för områdets historia genom en omsorgsfull placering och gestaltning av nya byggnader, gator och platser.
- Den byggnad som föreslås i delområde 4 riskerar att på ett olyckligt sätt ytterligare stycka upp det tidigare fabriksområdet i två skilda delar. Det är angeläget att detta förhållande beaktas och hanteras när det gäller placering och utformning av tillkommande byggnad.
- I delområde 1 och 3 isoleras arbetarbostäderna ytterligare från resten av miljön genom att nya betydligt större byggnader uppförs runt omkring. Länsstyrelsen anser att situationen kan förbättras genom att den höga byggnaden vid foten av Tändkulevägen dras tillbaka något så att den inte skymmer raden med små arbetarbostäder.
- I planprogrammet sägs att det historiska arvet och det maritima inslaget är viktiga för områdets identitet och ska stärkas. Länsstyrelsen saknar dock kopplingar till industri- och kulturarvet, t ex omnämns inte hur man vill förhålla sig till industrimiljön eller sommarvillorna i de gestaltningsprinciper som presenteras.

Farligt gods

Den södra delen av programområdet ligger i anslutning till Skönviksvägen som är rekommenderad sekundärled för farligt gods. Så länge Bergs oljehamn finns kvar måste riskfrågorna därmed beaktas i planeringen. Detta berör i huvudsak delområde 11 och 12.

Buller

Kommunen avser att tillämpa avsteg från de nationella riktvärdena för buller. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det centrala och kollektivtrafiknära läget kan utgöra motiv för avsteg. Kommunen bör dock alltid sträva efter att så långt som möjligt planera för en god ljudmiljö där avstegsfall tillämpas restriktivt. Länsstyrelsen vill även framhålla vikten av att säkerställa en god ljudmiljö i skolor, på skolgårdar och lekplatser samt i områdets parker.

Förorenade områden

Inom eller i anslutning till området finns tre objekt i Länsstyrelsens databas över eventuellt förorenade områden. Aktuella objekt tillhör branscherna verkstadsindustri med klorerade lösningsmedel och ytbehandling av metaller fritidsbåtshamn och förorenade sediment, oljedepå och hamnar - handelstrafik med miljöfarliga varor och drivmedelshantering. J. V. Svenssons Automobilfabrik m.fl. hanterade kemikalier med mycket hög farlighet som t.ex. klorerade lösningsmedel. Klorerade lösningsmedel påträffades vid provtagning av

jordmassor innan byggnation 1998 och risken för att de och dess nedbrytningsprodukter har spridits till omgivande miljö är stor. J. V. Svenssons gamla industriområde är riskklassat till en riskklass I, mycket stor risk för människors hälsa och för miljön. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att utreda och undersöka vidare de områden som har riskklassats till 1 för att kunna verifiera förekomst av eventuella föroreningar. Länsstyrelsen anser att undersökningar bör utföras i ett tidigt skede i processen för att identifiera riskområden och på så sätt minska riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markingrepp och förändrad markanvändning.

Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN) och dagvatten

Recipienten Lilla Värtan är kraftigt förorenad beroende på både gamla och pågående utsläpp. I det fortsatta planarbetet bör status i berörd vattenförekomst samt kommunens bedömning av möjligheterna att uppnå MKN för vatten redovisas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att bifogat dagvatten-PM utgör ett bra grunddokument i det fortsatta arbetet med att planera för dagvattenhantering. Eftersom det är kraftigt påverkade recipienter som berörs är det önskvärt att kommunen i det fortsatta planarbetet utvecklar och detaljerar dagvattenhanteringen så att den verkligen klarar att rena dagvattnet i enlighet med kommunens ambitioner. Anläggningarna för dagvatten kan behöva prövas enligt miljöbalken. Det är positivt att dagvattenanläggningar föreslås dimensioneras för att klara ett förändrat klimat med ökade nederbörds mängder. I dagvatten-PM används förslag till riktvärden för dagvatten som underlag för beräknat reningskrav för dagvattnet. Riktvärde 1S föreslås, vilket representerar förslag till halter om dagvattenutsläppet sker till större sjöar eller hav. Länsstyrelsen anser dock att de något strängare riktvärdesförslagen IM bör användas, eftersom Lilla Värtan är en kraftigt överbelastad och känslig recipient som är i stort behov av avlastning. Av dagvattenutredningens redovisning synes flertalet parametrar kunna klara riktvärde IM om föreslagna reningsåtgärder genomförs.

Strandskydd

Inom kvartersmark är strandskyddet upphävt genom tidigare planläggning. Vid en framtida planläggning återinträder strandskyddet automatiskt för att åter prövas. Strandskydd gäller även i vattenområdet. Den nya kajen som föreslås för kollektivtrafik på vatten kommer även att fordra anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. MB.

Gröna kilar

Programmet beskriver risken för negativ påverkan på den gröna Nacka-Värmdökilen i den södra delen av Nacka strand. Kommunen anser dock att genom att stärka den gröna kilen i norra delen av Nacka strand - i närheten av strandzonen, kan konsekvenserna av intrånget i kilen mildras och det gröna sambandet säkerställas. Enligt Länsstyrelsens bedömning är det gröna sambandet mellan Ryssbergen och Nyckelviken redan idag så pass svagt att ytterligare exploatering i princip inte ryms här om kilens funktioner och värden ska bevaras. Den föreslagna exploateringen i delområde 7 riskerar exempelvis att helt stänga av en möjlig spridningsväg mellan Ryssbergen och Nyckelvikens naturreservat. Länsstyrelsen anser att om man ska bygga i södra delen av Nacka strand så bör det gröna sambandet i norr säkerställas och utvecklas i den kommande planprocessen .

Trädinventering

Trädinventeringen visar på höga naturvärden knutna till enskilda träd och skogspartier inom i stort sett alla planerade bebyggelseområden. Genomförande av programmet kommer att

medföra att flera värdefulla miljöer för biologisk mångfald mer eller mindre förloras. Vid detaljplanering bör dessa konsekvenser studeras närmare och minimeras.

Formalia

Flera detaljplaner i Nacka strand har genomförandetid som löper ut först år 2018-2019. Enligt kap. 4, § 39 PBL (2010:900) får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det.

Planenhetens kommentarer:

Konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljövården kommer fortsätta att studeras under detaljplaneprocessen när det gäller påverkan på vyer från farleden. Nacka kommun har intentionen att se över skyddet av den industrihistoriska miljön/byggnaderna vid ny planläggning och delar Länsstyrelsens syn på dess roll för stadsdelens identitet och karaktär. Byggnaden i delområde 4 är placerad i ungefär samma läge där det historiskt funnits en byggnad i ca 3 våningar, se bild till höger. Exakt höjd och relation till den omgivande industrihistoriska bebyggelsen ska studeras vidare i planarbetet.

För att arbetarbostäderna ska synliggöras från Augustendalsvägen har den högre byggnadsvolymen i hörnan Tändkulevägen- Augustendalsvägen getts en mer tillbakadragen placering i programförslaget sett från Tändkulevägen.

Exakt placering och höjd kommer utredas vidare i planprocessen. Gestaltungsprinciperna har kompletterats med ”Kulturvärdena och de olika historiska skikten i den fysiska miljön ska bevaras, förvaltas och utvecklas.”

Placering av bebyggelse och planlösningar för bostadshus kommer att beakta bullersituationen och riskavstånd för farligt gods. Ev. avstegsfall kommer motiveras. Målsättningen är att befintlig och kommande bostadsbebyggelse ska få en så god ljudmiljö som möjligt.

Kommunen kommer tidigt under detaljplaneskedet utföra nödvändiga markundersökningar för att säkerställa att marken är lämplig för föreslagen bebyggelse. Om saneringar blir nödvändiga att utföra kommer detta att ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

I detaljplaneskedet kommer dagvattenfrågan utredas ytterligare. Utgångspunkten för kraven på dagvattenrening kommer då att utgå från att dagvattenutsläppen till recipienten ska klara nivån 1M.

Byggnaden i dagvattenparken (del av delområde 7) behålls i programmet, men har reviderats bl a för att få ett mindre ”fotavtryck” i dagvattenparken. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att byggnadens placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren utmed vattnet.

Trädinventeringen kommer att användas i det kommande detaljplanearbetet. Befintlig vegetation kommer, i de bebyggda delarna, att till viss del säkerställas med särskilda planbestämmelser. Värdefulla sammanhängande naturområden som ej bebyggs kommer att säkerställas och utvecklas som allmän plats – natur. Kompletterande naturinventeringar kommer att genomföras i detaljplaneskedet.

2. Trafikverket

Buller

Av programhandlingarna framgår att delar av programområdet är utsatt för buller från Värmdöleden. Enligt den översiktliga bullerutredning som programmet hänvisar till överskrids riktvärdena för buller inom delar av programområdet.

Kommunen skriver att en utgångspunkt för kommande planarbeten är att avstegsfall A och även avstegsfall B enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska tillämpas. Trafikverket anser att den av riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53 ska följas för bostäder vilket innebär:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Trafikverket anser att avsteg från riksdagens riktvärden för buller enbart får förekomma i undantagsfall och då i vissa definierade områden och endast under förutsättning att en god boendemiljö kan åstadkommas trots att riktvärdet för buller utomhus vid fasad inte uppnås vid alla fasader i den planerade bebyggelsen.

I de fall då kommunen motiverat att avsteg från riktvärden kan vara rimligt anser Trafikverket att bebyggelsen ska uppfylla nedanstående ljudnivåer för att det ska finnas förutsättningar för en god boendemiljö. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden även ha tillgång till en tyst eller luddämpad sida. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60 och 65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida. Det ska särskilt utredas och redovisas att den maximala ljudnivån på den tysta sidan inte överstiger 70 dBA (L_{max}). Inomhusnivån bör minst uppfylla ljudklass B13 enligt Svensk standard SS 25267:2004 för bostäder. Vid ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus bör överhuvudtaget inga nya bostäder eller skolor få planeras.

Trafikverket vill även påtala vikten av att en mer djupgående bullerutredning görs inför kommande detaljplanering.

Luftkvalitet

Trafikverket strävar efter att kriterier och riktvärden i miljökvalitetsmålet Frisk luft uppnås. I fortsatt planarbete måste frågan hanteras med detaljerade spridningsberäkningar för partiklar och kvävedioxid. Oavsett användningsområde ska det säkerställas att tillgången till godtagbar luftkvalitet kan erhållas inom planområdet så att överskridanden eller risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer inte sker. Utredningarna ska även inkludera prognoser för framtida trafikflöden.

Trafik

I överenskommelsen om finansiering av utbyggnad av tunnelbanan till Nacka åtar sig kommunen att år 2014-2030 färdigställa 13 500 bostäder på Västra Sicklaön, vars detaljplaner antas från och med 2014. För att trafiksystemet ska fungera med den byggnadstakt som planeras är det oerhört viktigt att lyfta fram helheten och inte enbart diskutera varje programområde eller detaljplaneområde för sig. Det är därför positivt att kommunen och Trafikverket för en dialog kring möjligheterna att göra en åtgärdsvalsstudie för centrala Nacka.

Rubricerat programområde trafikförsörjs via Nacka strandstunneln med anslutning från Vikdalsvägen och Värmdöleden (väg 222). Väg 222 nås via Nacka trafikplats vilken är hårt belastad under rusningstrafik. I den förstudie som Trafikverket färdigställde juni 2012 för Trafikplats Kvarnholmen konstateras att cirkulationsplatsen på södra sidan i Nacka trafikplats är hårt belastad och att det under rusningstrafik uppstår köbildning på avfartsrampen i Nacka trafikplats. Trafikverket vill påtala vikten av att utformningen av det lokala vägnätet inom och utom rubricerat programområde utformas så att den regionala trafiken på väg 222 och bussar i linjetrafik prioriteras.

Bebyggelsefritt avstånd

Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Avståndet varierar beroende på vilken typ av väg det är och vilken hastighet som råder på sträckan. En byggnadsfri zon är nödvändig, inte bara för att skapa goda vägmiljöer, utan också för att bevara en viss handlingsfrihet, för att nå normer och riktvärden för miljöstörningar samt av trafiksäkerhetsskäl. Trafikverket presenterar i sitt remissyttrande en tabell med avstånd som ska användas vid upprättande av detaljplan och förutsätter att kommunen kommer följa dessa.

Risk och farligt gods

Väg 222 är transportled för farligt gods vilket måste beaktas i planarbetet.

Byggnadshöjd

Trafikverket vill påminna kommunen om att uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) kan komma att påverka luftfarten varför en lokaliseringsbedömning i så fall ska göras. Trafikverket anser att kommunen ska kontakta Swedavia i frågan och klargöra hur denna flyghinderanalys ska genomföras.

Sjöfartsfrågor

Kommunen har gjort bedömningen att programmet inte medför några negativa effekter för farleden av riksintresse. Trafikverket anser dock att det är viktigt att denna aspekt beaktas i kommande planarbete.

Planenhetens kommentarer:

Kommunen strävar alltid efter att så långt som möjligt planera för en god ljudmiljö där avstegsfall tillämpas restriktivt. Inom programområdet är det dock svårt att klara de nivåer som anges i riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53. Avsteg från riktvärden för buller kommer därför behöva tillämpas i undantagsfall. Placering av bebyggelse och planlösningar för bostadshus kommer att beakta bullersituationen. Ev. avstegsfall kommer att motiveras. Målsättningen är att befintlig och kommande bostadsbebyggelse ska få en så

god ljudmiljö som möjligt. Mer djupgående bullerutredningar kommer att genomföras i kommande detaljplaner som berörs av buller.

I det forstsatta planarbetet kommer luftutredningar att tas fram. Kommunen delar Trafikverkets uppfattning om att strävan efter att kriterier och riktvärden i miljökvalitetsmålet Frisk luft uppnås

Behov av ytterligare trafikutredningar har belysts i programmet och det lokala vägnätets påverkan på väg 222 och möjligheterna att prioritera kollektivtrafiken kommer att vara viktiga aspekter att beakta i det utredningsarbetet. Genom en fullständig trafikplats vid Nacka forum i enlighet med utredningen för Kvarnholmsförbindelsen så bör tillkommande trafik från Nacka strands påverkan på närområdet bli avsevärt mindre än om dagens trafiksystem består vid ett fullt utbyggt Nacka strand. Nacka kommun emotser möjligheten att tillsammans med Trafikverket inom en snar framtid påbörja en åtgärdsvalsstudie för centrala Nacka.

Kommunen har efter samrådet ändrat etappindelningen. Den nya utformningen av entrékorsningen ligger nu i den första etappen, vilket gör det möjligt att minska belastningsgraden i korsningen och begränsa utvecklingens negativa påverkan på trafikflödet i korsningen i ett tidigt skede.

Planenheten kommer i kommande detaljplanering att ta hänsyn till Trafikverkets rekommenderade bebyggelsefria avstånd samt riskavstånd för farligt gods.

I de detaljplaner där hus över 20 meter planeras kommer kommunen kontakta Svedavia och en flyghinderanalys genomföras vid behov.

3. Trafikförvaltningen (SL)

Övergripande synpunkter

Trafikförvaltningen anser att det är positivt att Nacka planerar för förtätning och utveckling av västra Sicklaön. Det är väsentligt att åtgärder görs för att stärka den centrala regionkärnan med tillkommande bostäder och verksamheter. Programmet följer intentionerna i Nackas översiktsplan samt i RUF 2010.

Det är positivt för kollektivtrafiken att det skapas fler bostäder vilket medför en bättre balans i resandet som idag till stora delar består av arbetsresor till och från området. Nacka bör i kommande planering verka för att fördelningen inte slår över till en majoritet bostäder, vilket skapar en ny obalans.

Det är mycket positivt att gång- och cykelnätet byggs ut och att tillgängligheten ska förbättras inom Nacka strand. Det är också utmärkt att kopplingar till närliggande stadsbebyggelse stärks. Allt detta medverkar till att stärka kollektivtrafikens förutsättningar samt mer livaktiga stadsrum. I det sammanhanget är det viktigt att verka för att tillgängligheten för samtliga medborgare är utgångspunkten i den fortsatta planeringen av Nacka strand.

Det är positivt att det offentliga rummet ska planeras för att underlätta resande och byte med kollektiva färdmedel. Trafikförvaltningen emotser konkreta förslag för detta i kommande detaljplaner. Trafikförvaltningen anser att fortsatt bussförsörjning är viktig för programområdet, oaktat en tunnelbaneutbyggnad. Nacka bör överväga att ändra hotbilden som anges i områdesanalysen på sida 22 i programmet.

Busstrafik

Trafikförvaltningen konstaterar, liksom även programmet gör, att busstrafiken är en bärande del för Nacka strands kollektivtrafikförsörjning, oaktat en tunnelbaneutbyggnad.

Det är positivt att ett finmaskigt nät av gång- och cykelbanor föreslås eftersom detta ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken. Det är dock viktigt att kollektivtrafiken kan trafikera tydliga och starka stråk som är beständiga över tid. Detta gynnar kollektivtrafikens attraktion och konkurrenskraft.

Augustendalsvägen, Lokomobilvägen och Jarlabergsvägen trafikeras idag av buss. Åtgärder på dessa vägar ska utformas enligt Ribuss.

J V Svenssons torg används idag för vändning av bussar vilket påverkar omgivningen och också den föreslagna utformningen. Det är av största vikt att busstrafikens förutsättningar inte försämras utan snarare förbättras. Närliggande verksamheter och aktiviteter på torget behöver ta hänsyn till busstrafiken. Vidare behöver bussar tidsreglera inför nästa körning någonstans i direkt anslutning till hållplatsläget.

Omybyggnationen av korsningen Augustendalsvägen/Lokomobilvägen till en cirkulationsplats är det förslag i korsningsanalysen som uppfyller kapacitetskraven vid ett fullt utbyggt framtida Nacka Strand, dock med låg standard i den mest kritiska relationen. Ytterligare åtgärder bör därmed utredas som medverkar till en långsiktigt hållbar kapacitet för trafiklösningen. Om inte riskerar busstrafikens framkomlighet att försämras. Övriga lösningar av korsningen som har analyserats är inte tillräckliga för den framtida buss- och biltrafiken. Omybyggnaden av korsningen planeras att genomföras i etapp 2. Eftersom korsningen är överbelastad redan idag bör etapp 1 innehålla åtgärder som underlättar för busstrafikens framkomlighet.

Sjötrafik/ bytespunkt

Nacka strand är en intressant strategisk bytespunkt mellan buss och båt. Tidsanpassade byten mellan trafikslagen är svåra att anordna som följd av avståndet mellan hållplatser och kaj. Hisslösningen motverkar i delar det fysiska avståndet. Det är positivt att Nacka planerar för en samlad plats för sjötrafiken samt att denna ges en god kapacitet. Det är viktigt att möjlighet för expansion av kajlägen reserveras. Kajen ska vara tillgänglig för alla medborgare och resenärer.

Tunnelbana till Nacka

Förstudien för tunnelbana till Nacka leds av trafikförvaltningen med deltagande från berörda kommuner samt Trafikverket. Tunnelbanestationen i Nacka Forum och dess uppgångars läge är inte bestämda varför det i dagsläget är svårt att bedöma Nacka strands framtida avstånd till tunnelbanan. Det är troligen ingen omöjlighet att delar av Nacka strand får ett acceptabelt gångavstånd till en entré till tunnelbanestationen i Nacka Forum.

Tunnelbanan till Nacka Forum innebär att busstrafiken till och från Slussen sannolikt kommer att förändras.

Trafikbuller

På sida 66 i programmet anges att kommunens riktvärde för buller överskrids i delar av programområdet. Detta riktvärde bör skrivas ut i programhandlingen och relateras till nationella riktvärden eftersom dessa ska vara utgångspunkt för hantering av trafikbuller. Vid planering av bostäder utmed bussgata bör utformning av byggnad ske för att säkerställa innehållande av allmänna råd avseende lågfrekvent buller i sovrum (SOSFS 2005:6).

Trafikbuller från busstrafiken inom Nacka strand behöver tas hänsyn till. Detta gäller både vid körning, vid start och stopp samt vid tomgångskörning vid hållplats. Programmet anger vilka delområden där särskild hänsyn behöver tas vad gäller trafikbuller från busstrafiken. Detta är en bra ansats inför kommande detaljplanering. Delområde 10 bör kompletteras med en sådan skrivelse.

Övrigt

Det är positivt att Nacka ska arbeta för att stärka tillgängligheten i det kuperade Nacka strand. God tillgänglighet till kollektivtrafikens bytespunkter är väsentligt för en attraktiv kollektivtrafik. Eftersom Nacka strand är kuperat kan inte tillgängligheten anses vara helt tillfredsställande. Detta behöver beaktas i den fortsatta planeringen och åtgärder som gynnar samtliga medborgares möjligheter till kollektiva resor bör genomföras så långt det går.

Det är väsentligt att den hisslösning som planeras ersätta bergbanan, samt gångbanor som kopplar hisslösningen med kollektivtrafikens infrastruktur, är fullt tillgänglig för att denna ska kunna fungera som en del i hela resan. Hisslösningen måste också vara trygg för alla medborgare och resenärer.

På sida 26 bör endast kollektivtrafik anges snarare än kollektivtrafik, buss och båt. Om kollektivtrafikens olika fordonsslag ska särredovisas bör det göras fullt ut.

Stockholms stads arbete med Slussen behöver redovisas under parallella projekt.

Planenhetens kommentarer:

Programmets utgångspunkt har varit att området ska förtätas med fler bostäder för att nå en balans mellan boende och verksamma och programmet har utformats därefter.

Planenheten har noterat synpunkten om en delvis reviderad hotbild i områdesanalysen tillhörande detaljplaneprogrammet. Tunnelbanan är dock en mycket viktig förutsättning för att tillkomst av bostäder och även stadsutvecklingen i hela Nacka ska kunna fortskrida enligt både vad som pekats ut i RUF2010 och i Nackas översiktsplan. Stora delar av programområdet ligger inom rimligt gångavstånd till en möjlig tunnelbanestation i Nacka Forum och tunnelbanan anses därför kunna medföra stora förändringar inom området. Nacka kommun anser dock att den fortsatta trafikeringen med buss och båt till och från området är likafullt viktiga för ett mer hållbart resande.

Bussarna har idag möjlighet att tidsreglera vid en för ändamålet särskilt avsedd plats på Jarlabergsvägen. Det vore önskvärt med en avsatt plats för tidsreglering även nere i Nacka strand men med hänsyn till intilliggande planerad bostadsbebyggelse är det inte lämpligt. Möjlighet till korttidsreglering på hållplats kvarstår dock.

Ombyggnationerna av Augustendalsvägen inklusive entrékorsningen och bussgatan kommer att behöva ske samordnat och relativt tidigt i processen. Programmet har reviderats avseende etappindelningen och dessa åtgärder ligger nu i den första etappen.

Detaljplaneringen kommer att föregås av en kapacitetsutredning för bussgatan och en fördjupad trafikanalys för entrékorsningen.

Avsikten med att skriva ut kollektivtrafik, buss och båt på sid 26 i programmet var en ansats att lyfta fram att Nacka kommun ser båttrafiken som kollektivtrafik likvärdig buss och inte enbart för nöjes-/fritidsresor.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard. Om man istället ska utgå från en bättre standard innebär detta omfattande ingrepp i gatu- natur- och kulturmiljön som inte har bedömts försvarbara. Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss skulle kunna ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angöringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” WSP daterad 2014-03-14.

Kommunen strävar alltid efter att så långt som möjligt planera för en god ljudmiljö där avstegsfall tillämpas restriktivt. Inom programområdet är det dock svårt att klara de nivåer som anges i riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53. Avsteg från riktvärden för buller kommer därför behöva tillämpas i undantagsfall. Placering av bebyggelse och planlösningar för bostadshus kommer att beakta bullersituationen. Ev. avstegsfall kommer att motiveras. Mer djupgående bullerutredningar kommer att genomföras i kommande detaljplaner som berörs av buller. Vid planering av bostäder utmed bussgata kommer utformning av byggnad ske för att säkerställa innehållande av allmänna råd avseende lågfrekvent buller i sovrum (SOSFS 2005:6).

Delområde 10 har kompletterats med ”Bebyggelsen behöver utformas med hänsyn till bullersituationen, både från Värmdöleden och lokal busstrafik, om bostäder ska vara lämpliga.”

Programmet har kompletterats med Slussen som ett av de projekten som presenteras under rubriken parallella projekt.

4. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket tycker att programmet är överskådligt med tydliga kartor och ger en bra bild över hur området är tänkt att utvecklas under kommande år. Den allmänna farleden 540 är utpekad av Trafikverket som riksintressen för trafikslagets anläggningar, beslutat i november 2010. Farleden är en klass 1 farled, avsedd för den tunga yrkestrafiken. För att undvika negativa konsekvenser på riksintressena är det viktigt att kommande exploatering sker så att buller, svall, påseglingsrisk, skyddsavstånd till farligt gods, för sjöfarten störande belysning m.m. hanteras av kommande planer och genom teknisk utformning av byggnader

och verksamheter. Anpassning av planerna måste ske på ett sådant sätt att verksamheterna inte kommer att störas av fartygstrafiken i farleden, vilket på sikt skulle kunna leda till klagomål och krav på inskränkningar för sjöfarten.

Sjöfartsveket delar programförslagets positiva syn på vattenburen kollektivtrafik och dess möjligheter att bidra till ett hållbarare transportsystem och attraktiv kollektivtrafik. Attraktiva väntmiljöer, smidiga bytesmöjligheter och ett ”hela resan” perspektiv är av stor vikt för att skapa ett större mervärde för resenären. Därför är det glädjande att programmet tar upp fler åtgärder som syftar till att förbättra bland annat kopplingen till busstrafiken. Ytterligare större och mindre åtgärder för att förbättra för sjöfarten kan finnas i projekt Sjövägens slutrapport.

Planenhetens kommentarer:

Frågor som buller, svall, påseglingsrisk, skyddsavstånd till farligt gods, för sjöfarten störande belysning m.m. kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser och i dialog med Sjöfartsverket.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard. Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss kan ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angoringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” WSP daterad 2014-03-14.

5. Fortum Värme

Fortum Värme stöder generellt riktlinjerna i det framtagna förslaget, men vill dock lämna nedstående kommentarer.

Detaljplaneprogrammet beskriver den tänkta kommande utvecklingen uppdelat på olika områden. Fortum Värme föreslår ett utökat stycke om värmeförsörjningen i området med en tydligare beskrivning av den spetsanläggning som finns. En spetsanläggning körs inte i normal drift utan endast när temperaturen är låg och värmen från de större anläggningarna inte räcker till. Vidare fungerar en spetsanläggning också som en reservanläggning, vid problem eller revision av någon av de andra pannorna. Körtiden för pannan är därför i normalfallet låg, men behovet av den är fortfarande mycket stort och hänsyn till detta måste tas i den kommande planeringen.

Fortum Värme efterfrågar vidare att programmet lyfter fram vilken framtida inriktning som ska gälla rörande värmeförsörjning av den nya bebyggelsen. Vi kan erbjuda fjärrvärme men hänsyn måste tas till befintligt system i området.

Planenhetens kommentarer:

Programmet har kompletterats med en tydligare beskrivning av Fortums spetsanläggning i Nacka strand. Intentionerna för värmeförsörjningen för den nya bebyggelsen på kajen beskrivs under delområde 5.

6. Skanova (TeliaSonera)

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Planenhetens kommentarer:

Planenheten noterar informationen till kommande planprocess och genomförande.

7. Nacka Energi

Nybyggnation

Elförsörjningen till ny utökad bebyggelse inom Nacka Strand kräver att Nacka Energi får tillgång till mark inom området för uppförande av flera transformatorstationer. Vill exploitören/kommunen ha ett avvikande utseende så bekostas detta av exploitören. Nacka Energi ser gärna att kommunen bokar en träff när det blir aktuellt att mer specifikt placera ut E-områden.

Schakt för elkablar inom området bekostas av exploitören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar.

Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Normalt tecknas avtal om anslutningsavgifter med exploitören innan byggstart sker.

Tillfälliga anläggningar, ändring av befintliga anläggningar

Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploitören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

Planenhetens kommentarer:

Planenheten noterar informationen till kommande planprocess och genomförande.

8. Kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott (KSSU)

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplaneprogram för Nacka strand på västra Sicklaön, utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen: bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark, ekonomi samt genomförandefrågor.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade också att planprogrammet bör möjliggöra att bussar kan angöra bryggorna nere vid Saltsjön, så att resenärer enkelt kan stiga om enkelt till båttrafik, t.ex. Sjövägen.

Planenhetens kommentarer:

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss, men det förutsätter att SL frångår sina krav i Ribuss08 och godtar en mindre god standard (alternativ 1a enligt ”PM Bussgata till kaj” från WSP, 2014-03-14). Fysiska åtgärder behöver dock oavsett vidtas; breddning av vägen i kurvan ned till kajen, borttagning av farthinder mm. Utredningen visar att användningsmöjlighet kan ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma

angöringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar.

Om man istället ska utgå från en högre standard (alt 1b) och en eventuell möjlig koppling med buss mellan Nacka strand och Bergs oljehamn (alt 1c och alt 2) innebär detta en mycket stor ombyggnad av Augustendalsvägen med omfattande ingrepp i gatu-, natur- och kulturmiljön som följt samt kräver inlösen av en befintlig byggrätt med pågående genomförandetid. Dessa alternativ har inte bedömts som försvarbara på grund av de negativa konsekvenser de medför.

Utredningen visar således att en direkt omstigning mellan buss och båt är möjlig, men behöver utredas vidare i det kommande planarbetet. Den faktiska tidsvinsten för resenärerna behöver analyseras, funktionaliteten utredas, den framtida tunnelbanans påverkan på bussnätet (t ex busslinjer, sträckningar och små matarbussar) studeras samt vilka ingrepp i parkmiljön som en breddning av kurvan innebär.

9. Tekniska nämnden (TN)

Tekniska nämnden inleder med att konstatera att Nacka strand främst är planerat för verksamheter. Programförslaget genomfört innebär att Nacka strand även ska bli en hållbar bostadsmiljö. De tycker att programmet är väl genomarbetat och frågor som rör det offentliga rummet har fått stor uppmärksamhet vilket de framhåller som positivt.

Parkanläggningar

De konstaterar att det i dagsläget finns få allmänna anläggningar i området som sköts av kommunen. Det är i stort sett bara parken nere vid hamnen samt strandpromenad med en liten park i väster. Enligt programmet utökas kommunens ansvar med ansenliga ytor och funktioner.

Tekniska nämnden slår fast att det gemensamma utrymmet mellan husen bör vara sådant som kommunen ansvarar för. Kommunens åtagande ökar därmed markant varför det är av största vikt att krav ställs på anläggningarnas skick vid övertagande och att en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna görs innan exploateringsavtal tecknas och detaljplan antas.

Höga naturvärden

Tekniska nämnden tycker att det är positivt att programmet föreslår förbättrade kopplingar mellan olika delområden i Nacka strand - särskilt för gående. Även att utsiktsplatser görs tillgängliga och nya parkavsnitt samt att lekmöjligheter finns med. De tycker dock det är negativt att den föreslagna bebyggelsen planeras på områden som har höga naturvärden eller andra värden som ekosystemtjänst. Om det är möjligt ur tidssynpunkt anser de att en utvärdering bör göras innan detaljplan fastställs enligt den modell för analys av ekosystemtjänster som är under framtagande.

Drift av allmänna anläggningar

Tekniska nämnden konstaterar att topografin är mycket brant i Nacka strand och tillgängligheten för rörelsehindrade är ett problem. För att få en driftsäker och tillgänglig kommunikation mellan busstorg och kaj med bl.a. båttrafik föreslås att bergbanan byggs om eller ersätts av t ex en hiss med hög kapacitet. Eftersom förslaget bygger på att kommunen

kommer att vara huvudman för all allmän plats i framtiden kommer detta att ställa stora krav på teknisk genomgång och ev. upprustning av de anläggningar som ska tas över. Det kommer också att ställas stora krav på organisationen för drift och underhåll.

Dagvattenhantering

Tekniska nämnden konstaterar att programmets dagvattenhantering bygger på fördröjning och rening genom bl.a. småskalig grön lokalt omhändertagande, LOD samt att dagvattenlösningarna ska samordnas med övrig planering och utnyttjas som resurs för planteringar och övrig grönstruktur.

Tekniska nämnden vill även framhålla att vattenavrinningen och stående vatten är vanliga skadeorsaker för betong- och stålanläggningar och att åtgärder bör vidtas för att optimera vattenavrinningen och skydda konstruktionselement mot fukt och stående vatten. Om inte ett medvetet val görs utifrån långsiktigt funktionellt och ekonomiskt tänkande vid planering och utbyggnad kommer överraskningar att belasta framtida boende i området och skattebetalare generellt.

VA-ansvaret utökas

Tekniska nämnden konstaterar att befintliga VA-ledningar som idag ligger på kvartersmark och inte är allmänna delvis kommer att tas över till allmänt underhåll och ägande. Tekniska statusen på dessa ledningar är inte känd och en översyn av övergripande VA-struktur bör göras innan varje specifik detaljplan påbörjas. I detta ska ingå en bedömning av vilken kapacitet det samlade systemet ska ha i framtiden. Omfattningen på behovet av utbyggnad respektive omläggning av ledningar samt anläggningar ska klargöras tidigt. Utökad ansvar för allmänna ledningar medför ökade kostnader för drift och underhåll. Om inte ett medvetet val görs utifrån långsiktigt funktionellt och ekonomiskt tänkande vid övertagande kommer överraskningar att belasta VA-kollektivet. Principer för fördelning av kostnader för omläggning och kapacitetsförstärkningar bör klargöras tidigt.

Avfallshantering i förändring

Tekniska nämnden anser att områdets potentiellt starka attraktionskraft förtjänar en samordnad syn på systemval för avfallshanteringen. Idag utgår hanteringen från de behov som verksamheter och kontor har. En utveckling mot kraftigt ökat antal bostadslägenheter ställer helt andra krav på avfallshanteringen. T ex bör hanteringen inom området av källsorterade fraktioner och kvartersnära insamlingspunkter för grovavfall studeras i tidiga skeden. Om inte en tidig översyn av avfallshanteringen görs riskerar man att i ett sent skede i byggprocessen vara låst och enbart hänvisad till hanteringssystem som inte kommer att uppfattas som hemmahörande i ett attraktivt nyutvecklat område som Nacka strand.

Trafik kring utevistelser

Tekniska nämnden noterar att det i programförslaget inte finns någon bollplan redovisad (däremot finns förslag på en idrottshall), vilket kan bli ett problem i ett område med flera tusen boende. I "Västra hållmarksparken" föreslås funktioner såsom yta för spontanidrott, äventyrsbana, utegym, grillplats etc., vilket de tror kommer kunna utvecklas till ett uppskattad lek- och rekreationsområde.

Konsekvenserna av ökade trafik

I programmet föreslås att korsningen vid Augustendalsvägen – Lokomobilvägen byggs om till en cirkulationsplats för att klara av den ökade trafiken. Programmets trafikanalys visar att inkommande trafik i cirkulationsplatsen är ojämna. Även om kapacitetsberäkningarna visar att cirkulationsplatsen klarar av kapaciteten teoretiskt så har ofta i praktiken trafiken på de tillfarter som har mindre trafikmängder, svårt att komma ut. I kommande detaljplanearbete för både entrékorsningen och bussgatan bör ytterligare fördjupade trafikstudier göras.

Cykelutrymmen

Tekniska nämnden konstaterar att avsaknaden av separata cykelutrymmen på Augustendalsvägen, mellan Tändkulevägen och Fabrikörvägen, innebär låg standard och sämre trafiksäkerhet för cykeltrafiken på den aktuella sträckan.

Lågt parkeringstal framtida parkeringsproblem

Programmet föreslår 0,8 parkeringstal för de befintliga bostäderna och 0,7 för ombyggda respektive nybyggda bostäder. Det är positivt att parkeringsutredningen föreslår ett samutnyttjande med platser för arbetsplatser men Tekniska nämnden bedömer att utredningen räknar med en alldeles för stor grad av samutnyttjande. Redan i programmet bör det redovisas hur tillgången till parkeringsplatser i garageanläggningarna kan säkerställas juridiskt. Tekniska nämnden anser att även de nybyggda lägenheterna ska ha ett parkeringstal på 0,8 eller att byggherren i särskild parkeringsutredning visar på att alternativa åtgärder sätts in för att motverka behovet av egna bilar i området. Parkeringstal på 0,7 istället för 0,8 motsvarar ca 150 bilplatser vilket innebär hög risk för att det uppstår brist på parkeringsplatser för de nya boende och därmed ett parkeringsproblem som riskerar att spilla över på allmän platsmark.

Övergripande synpunkt

För att kunna utvärdera möjligheten till övertagande av allmänna anläggningar så behöver flertalet tekniska utredningar utföras innan detaljplanering av vissa delområden börjar. Tekniska nämnden behöver få klarhet i vilka utredningar som behövs och ekonomi att utföra dessa i tid. Hjälp bör kunna hämtas från motsvarande arbete som pågår för andra liknande områden på Sickalön där kommunen undersöker möjligheterna att ta över anläggningar med enskilt huvudmannaskap.

Ekonomiska konsekvenser för utbyggnad och ombyggnad av de allmänna anläggningar som programmet förutsätter behöver tydliggöras och möjlighet till kostnadsfördelning utredas. Respektive lokalgatas utbyggnad förutsätts dock ingå i utbyggnad av aktuellt delområde. De konstaterar att sådant som berör hela området är: kompletteringar i tunneln, ny cirkulationsplats, ny utformning av gatusektionen Augustendalsvägen, kopplingen till garaget samt ny utformning av bussgatan, vertikala förbindelsen och hela kajen.

Planens kommentarer:

Besiktningar, tillståndsprovningar och andra nödvändiga utredningar ska genomföras på anläggningar som ska övertas av kommunen och de anläggningar som är sammanbyggda med framtida allmänna anläggningar. Utredningarna ska ligga till grund för exploateringsavtal, där även krav ska ställas på ovan nämnda anläggningar inför övertagande. Drift- och underhållskostnader ska tas fram innan exploateringsavtal och detaljplaner antas. Ett samordningsprojekt kommer att startas upp efter att programmet har

antagits för att på ett effektivt och samordnat sätt vidare utreda övergripande frågor som berör hela programområdet.

En modell för analys av ekosystemtjänster i Nacka kommer att vara klar att använda, innan kommande detaljplaner som innebär nyexploatering, är klara för samråd.

En genomgång av enskilda VA-ledningar är påbörjad för att avgöra vilka delar av det enskilda VA-nätet som ska övertas av kommunen. VA-ledningarnas status och områdets framtida behov ska utredas i ett samordningsprojekt. Arbetet ska vara färdigställt innan någon berörd detaljplan i området skickas ut på samråd. Ramavtalet för Nacka strand ska innehålla principer för fördelning av kostnader för omläggning och kapacitetsförstärkning, för att sedan specificeras närmare i respektive exploateringsavtal.

Planenheten har tagit till sig synpunkten om parkeringstal 0,8 för hela området i utredningen och har kompletterat parkerings-PM med nya siffror för jämförelse. Utredningar för hur ett samutnyttjande av parkeringsplatserna i området ska kunna organiseras och säkerställas juridiskt ska vidtas i ett samordningsprojekt. Arbetet med detta ska vara klart innan någon detaljplan som berör samutnyttjandet skickas ut på samråd. Vidare ska besiktningar och tillståndsprövningar på allmänna anläggningar såsom bergbana, kajer, strandskoningar, torggaraget med mera genomföras i samordningsprojektet, såväl som filmning, besiktning och andra nödvändiga utredningar för enskilda VA-ledningar och dagvattenledningar. Vidare ska även utredningar genomföras för att utredning hur nya byggnader ska anslutas till kommunalt VA och det framtida kapacitetsbehovet. De ombyggnationer eller nyanläggningar som krävs för de anläggningar kommunen ska ta över eller är sammanbyggda med framtida allmänna anläggningar, ska respektive exploatör bekosta i förhållande till erhållen byggrätt. Kostnadsfördelningsprinciper ska fastställas i kommande ramavtal.

Augustendalsvägens sektion mellan Tändkulevägen och Fabrikörvägen är trång med mycket innehåll. Programmet har gjort avvägningen att inte vidga sektionen så mycket som skulle behövas för att inrymma cykelbanor i det här snittet. Cykelbanorna skulle i så fall också behöva dras mellan busshållplatserna och gångbanorna på båda sidor av bussgatan vilket inte är bra ur en trafiksäkerhetssynpunkt för busstrafikanterna och gående på gångbanan. I det fortsatta arbetet och i trafikutredningen för bussgatan ska ändå plats för cykelbanor fortsatt ses över och möjligheten till målade cykelfält i gatan i den här sektionen kan utredas som ett alternativ.

Om man utgår ifrån detaljplaneprogrammets intentioner behövs följande utredningar med avseende på trafik:

- Kapacitetsutredning för bussgatan inklusive nedfart till garaget och korsningen med Tändkulevägen
- Fördjupad korsningsanalys för Entrékorsningen
- Utredning av förbindelsen mellan kajplan och torgnivå, hiss i kombination med bergbana, rulltrappa etc.

10. Utbildningsnämnden (UBN)

Utbildningsnämnden beslutade att tillstyrka detaljplaneprogram för Nacka strand, under förutsättning att utbildningsnämndens synpunkter beaktas. Det innebär att detaljplanen ger goda möjligheter till bra utemiljöer vid förskolor och skolor.

För att möta kommande behov av förskoleplatser krävs ca.15 nya förskoleavdelningar. Det är dock oklart om det för Nacka strands förskola beräknas en utbyggnad om fyra avdelningar. Om så inte är fallet saknas det fyra avdelningar för att tillgodose behovet av antalet förskoleplatser.

Behovet av skolplatser kommer att öka i området. I programmet står det att Nacka strands skola har 200 elever i förskoleklass till årskurs tre. Det stämmer inte då Nacka strands förskola och skola har sammantaget 200 barn och elever. Pyslingen förskolor och skolor AB har uttryckt en önskan om att utöka skolverksamheten vilket vore positivt för utbudet av skolplatser i området.

Planens kommentarer:

Programmet har utgått från att både skolor och förskolor inom Nacka strand ska kunna erbjuda möjligheter till utevistelse. De föreslagna lägena för nya förskolor har utgått från platser där det är nära och enkelt att ta sig till de lite större gröna och rekreationsområdena i Nacka strand, Västra hällmarken och Östra skogen. Detta gäller särskilt de förskolor som föreslås inrymmas i flerbostadshus. Där programmet föreslår fristående förskolor ska dessa uppföras i två våningar för att frigöra så mycket yta som möjligt för utevistelse och lek. Programmet har även kompletterats med skisser som redovisar hur utemiljön för Engelska skolan kan utformas.

Programmet har kompletterats med en ny föreslagen lokalisering av förskola i delområde 11. Sammantaget föreslås 15 nya avdelningar exklusive de befintliga avdelningarna i Nacka strands förskola som föreslås få nya lokaler i bottenvåningen i delområde 9. Texten som redovisar antalet elever i Nacka strands skola har ändrats till ca 100.

11. Fritidsnämnden (FRN)

Fritidsnämnden konstaterar att det i stort sett inte finns några kommunala anläggningar inom programområdet förutom vägen för bussen samt strandparken. Nacka strand är från början planerat för enbart verksamheter och bostäderna har tillkommit senare. På grund av detta är Nacka strand inte planerat som en bostadsmiljö.

Fritidsnämnden anser att programmet är väl genomarbetat och frågor som rör det offentliga rummet och rekreationsmöjligheter har fått stor uppmärksamhet vilket är positivt.

Nacka strand är bitvis starkt kuperat och det är svårt att hitta områden för ytkrävande anläggningar. I programförslaget finns ingen bollplan redovisad, vilket kan bli ett problem i ett område med flera tusen boende. I väster - i "Västra hällmarksparken" föreslås funktioner såsom yta för spontanidrott, äventyrsbana, utegym, grillplats etc. Detta område kommer att kunna utvecklas till ett uppskattat lek- och rekreationsområde.

För att kompensera för att det inte finns någon allmän bollplan i området samt för att erbjuda skolorna i området goda idrottsmöjligheter, behöver kommunen utreda möjligheterna att bygga en sporthall. Det är av stor vikt att någon sportlokal kommer till

stånd, om kommunen ska kunna erbjuda Nacka strandborna möjligheter till inomhusidrott under den kalla årstiden. Hallen bör byggas i ett tidigt skede av utbyggnaden och om den föreslagna placeringen visar sig vara mindre lämplig, måste annan placering inom Nacka strand tas fram. Vidare bör man undersöka om det finns tillgång i området på tomma och lämpliga lokaler, för eventuell anpassning till en enklare sporthall. Huvudmannaskap, finansiering och parkering är frågor som bör klarläggas i ett tidigt skede.

Planenhetens kommentarer:

Under kommande detaljplanearbete, kommer Fritidsnämnden genom den nya Kultur- och fritidsförvaltningen, att erbjudas möjlighet att aktivt delta i arbetet – för att i ett tidigt skede kunna säkerställa möjligheterna till framförallt en eller flera sporthallar.

12. Värmdö kommun

Värmdö kommun är positiv till att Nacka kommun utvecklar ett väl beläget, men stagnerat arbetsplatsområde genom komplettering med ytterligare bostäder. Läget mellan Nacka Forum och Saltsjön ger förutsättningar att skapa mycket attraktiva boendemiljöer samtidigt som arbetsplatsområdet ges mera liv.

Nacka strands läge längs en vattenväg in mot Stockholm och ut mot skärgården bör uppmärksammas i planarbetet för att öka förutsättningarna att nå området med attraktiva kollektiva transporter i form av snabba pendelbåtar. I detta arbete bör möjligheterna till byte till andra kollektiva färdmedel stärkas så att attraktiva kombinationer mellan land och vattenvägar kan utvecklas. Här bör en satsning ske relativt omgående för att skapa alternativa färdvägar när Slussen byggs om.

På sikt kommer områdets attraktivitet att öka ytterligare när det finns tunnelbana till Nacka Forum och ny bebyggelse överbrygger barriärer som Värmdöleden.

Värmdö kommun anser det värdefullt att Nacka i planarbetet fokuserar på effektivare resursanvändning samtidigt som man satsar på områdets miljökväligheter med målsättningen att realisera en mera hållbar stadsmiljö.

Planenhetens kommentarer:

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard.

Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss skulle kunna ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angöringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” från WSP daterad 2014-03-14.

Trafikenheten för en dialog med fastighetsägaren och Trafikförvaltningen om möjligheten att erbjuda tillfällig infartsparkering för båtpendling i garaget närmast kajen under en övergångstid medan detaljplanering pågår.

13. Stockholm Stad

Stockholms stad välkomnar programmet och ser positivt på att Nacka kommun utvecklar Nacka strand med fokus på att skapa en tät, blandad och levande stad med fler bostäder

som kan bidra till regionens bostadsförsörjning. Programmet visar på höga ambitioner för den komplettering och utveckling av Nacka strand som planeras. Inför det fortsatta arbetet vill Stockholms stad framföra följande synpunkter:

Fokus på kollektivtrafik, gång och cykel

En huvudpunkt i programmet är att förbättra kollektivtrafiken bland annat genom att stärka busstrafiken och kopplingen till den planerade tunnelbanan. Planer finns också att förbättra förutsättningarna för båttrafiken med bra bytespunkter. Stockholm vill betona vikten av att bra kollektivtrafik och väl fungerande cykelstråk till Stockholm kan ordnas i det nya området.

Regionala ekologiska spridningssamband

Nacka strand ligger inom en av de utpekade regionala grönkilarna: Nacka-Värmdökilen. Förslaget visar på ambitioner att stärka kilen nära stranden, vilket kan mildra effekterna av de intrång som görs. Det är viktigt att påverkan på de regionala spridningssambanden fortsatt analyseras, då de kan ha betydelse för bland annat Stockholms biologiska mångfald. Enligt Nacka kommuns grönstrukturprogram finns också en koppling till norra Djurgården av betydelse för ädellövträdsbestånden.

Strandpromenad

Långa sammanhängande strandpromenader är mycket uppskattat och knyter samman regionens parker och grönområden till större rekreationslandskap. Det är positivt att strandpromenaden i Nacka strand kopplas ihop med Svindersvik, så som skisseras i programmet.

Stockholms farled och inlopp

Nacka strand är en del av riksintresseområdet Stockholms farled och inlopp, som delas med Stockholms stad. Det är viktigt att den nya bebyggelsens påverkan på landskapsbilden fortsatt analyseras.

Planenshetens kommentarer:

Områdets roll i Nacka-Värmdökilen kommer fortsätta att bevakas och analyseras i det samordningsprojekt som kommer att startas samt inom respektive detaljplaneprocess. Påverkan på riksintresset kommer fortsätta analyseras under kommande detaljplaneprocess och dialog föras med länsstyrelsen.

14. Stockholms läns museum

Stockholms läns museum anser att detaljplaneprogrammet för Nacka strand på ett övergripande plan tar god hänsyn till platsens förutsättningar och kulturhistoriska värden. Dock finns det två delar i programmet som läns museet ser som problematiska. Den första delen berör punkthuset som är tänkt att placeras invid "De gröna villorna", det vill säga de gamla arbetarbostäderna utmed Tändkulevägen. Läns museet anser att den föreslagna höjden på punkthuset kommer att ha allt för stor negativ inverkan på den viktiga lokala miljön och dess värden. Den andra delen gäller den föreslagna byggrätten inom parkmiljön som omger bland annat Ellensvik, tornvillan från 1890-tal. Trots den förhållandevis låga exploateringsgraden som den föreslagna byggrätten ger kommer den att ha en stor menlig inverkan på området då ett redan litet utpekat grönområde minskar i storlek samt att den allmänt tillgängliga miljön kan komma att upplevas som privatiserad och ianspråktagen.

Planenhetens kommentarer:

För att arbetarbostäderna ska synliggöras från Augustendalsvägen har den högre byggnadskroppen i hörnan Tändkulevägen-Augustendalsvägen dragits tillbaka i förhållande till Tändkulevägen. Exakt placering och höjd kommer utredas vidare i planprocessen.

Volymskisserna över byggnaden i dagvattenparken har reviderats för att bli ett mindre "fotavtryck" i dagvattenparken. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att byggnadens placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren utmed vattnet.

15. Naturskyddsföreningen i Nacka

Naturskyddsföreningen i Nacka anser att en viss förtätning i Nacka strand är möjlig samtidigt som ekologiska och rekreativa värden värnas.

Val av planeringsinstrument – Fördjupad översiktsplan bättre än planprogram

Naturskyddsföreningen i Nacka skulle gärna se att Nacka kommun istället för ett detaljplaneprogram gjorde en fördjupad översiktsplan (FÖP) för västra och centrala Sicklaön. De menar att det vore ett bättre sätt att hantera de mycket komplexa frågorna som måste hanteras om Nacka ska bygga stad på Sicklaön. En FÖP ställer andra krav på samråd med kommunmedborgarna då den ska sändas både på samråd och sedan utställning. En FÖP ska också miljöbedömas, alltså måste en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram vilket de menar är nödvändigt om Nacka stad ska kunna bli en hållbar stad. Miljökonsekvenserna behandlas visserligen i de program som tas fram men inte på samma sätt som om en MKB enligt miljöbalkens krav hade upprättats.

De anser också att avgränsningen av programområdena inte är optimala. Om Nacka kommun istället tog fram en FÖP, eller en för västra Sicklaön och en för centrala Sicklaön, skulle man lättare få en övergripande bild av hur Nacka stad ska byggas. Det skulle göra det lättare att planera för t.ex. hur grönstrukturen ska se ut och vilka områden som är särskilt viktiga att bevara för att området ska ha en fungerande grönstruktur. De ser flera fördelar med FÖP som planeringsinstrument istället för planprogram.

Planeringsförutsättningar – Landskap och naturmiljö

De anser att det är mycket bra att en trädinventering gjorts inför programarbetet. De anser att det är ett problem att inventeringen är gjord vintertid och att det vore önskvärt att beställningar av framtida inventeringar i Nacka kommun görs så att de kan utföras under vår, sommar eller tidig höst. De rekommenderar om kompletterande inventeringar som görs i trädinventeringen bör följas.

Inför all planering anser de att ekosystemtjänstanalyser bör utföras för att kartlägga vilka ekosystemtjänster som finns inom området så att planeringen sedan kan utgå från dessa. Detta för att man inte ska bygga bort viktiga ekosystemtjänster som reglering av vattenflöden, pollinering, klimatutjämning, rening av luft m.m. Med ekosystemtjänstanalyser kan planeringen istället bidra med att förstärka ekosystemtjänsterna. De anser att en beskrivning av ett områdes naturvärden inte ger en heltäckande bild över ett grönområdes betydelse. Ett grönområde kan ha stor betydelse för t.ex. vattenreglering eller klimatutjämning utan att för den skull hysa några rödlistade arter.

De vill även framhålla landskapsanalysen som de finner välgjord och vars rekommendationer bör tas på allvar.

Delområde 1 - Naturskyddsföreningen är tveksamma till exploatering enligt förslaget. Som påtalas i Landskapsanalysen är berghällarna och skogen ”av värde i gatubilden”. Exploatering enligt förslaget skulle innebära stora sprängningar samt att värdefulla ekar skulle försvinna.

Delområde 2-5 anser de kan bebyggas utan att stora värden försvinner.

Delområde 6 - De avstyrker bebyggelse i skogsområdet som kallas Västra hällmarken och hänvisar till landskapsanalysen och trädinventeringen som beskriver områdets natur- och rekreativvärden.

Helhetsbedömningen från deras sida är att Västra hällmarken bör bevaras i sin helhet. Om exploatering ändå sker förordar de i så fall att man bara bebygger området närmast Augustendalsvägen så att ingreppet i skogen minimeras. Att bygga husen med ”*litet fotavtryck*” som nämns i programmet är något som de starkt förordar i så fall.

Delområde 7 - Även detta område anser de bör utgå då påverkan på natur- och kulturvärden blir stora för mycket få antal bostäder.

Delområde 8-9 har de inga invändningar mot.

Delområde 10 och **delområde 11** och **12** anser de berör ett viktigt grönt stråk och hänvisar till landskapsanalysens beskrivning av områdets värde som ekodukt för både djur och människor. De hänvisar även till trädinventeringens beskrivning av att området kan jämföras med nyckelbiotopklass.

Naturskyddsföreningen i Nacka anser att om ekologiska samband ska värnas och ekosystemtjänster stärkas och utvecklas blir det svårt att bebygga Södra höjdryggen enligt programförslaget.

Planens kommentarer:

Nackas övergripande gröstruktur finns dokumenterad i Grönstrukturprogrammet från 2011. Nacka kommun arbetar förutom med olika detaljplaneprogram på västra Sicklaön även med en strukturplan, som är ett levande dokument som hela tiden uppdateras, där mer övergripande frågor som berör hela västra Sicklaön bevakas och utreds. Inom ramen för strukturplanen utreds gröstruktur sambanden på västra Sicklaön. Parallellt med detta genomförs även ett arbete med att kartlägga och analysera ekosystemtjänster inom västra Sicklaön. Projektet leds av Nackas kommunekolog. Ekosystemanalysen, den mer övergripande analysen av gröstrukturen och detaljplaneprogrammet kommer tillsammans utgöra underlag i kommande detaljplaneprocesser.

Inför kommande detaljplanearbeten kommer fördjupade naturinventeringar att genomföras. Detta bl.a. då utförd inventering gjorts under icke vegetationsperiod. En modell för analys av ekosystemtjänster i Nacka kommer att vara klar att användas, innan kommande detaljplaner som innebär nyexploatering, är klara för samråd. I det kommande

detaljplanarbetet kommer möjligheterna att förena en utbyggnad med bevarande eller ersättning av biologiska värden att studeras mer ingående.

Landskapsanalysen och dess rekommendationer har vägt tungt när kommunen under programarbetet analyserat vilka områden i Nacka strand som är lämpliga att förtäta. Bl a överensstämmer förslaget att bebygga bergsslutningen mot bussvändplatsen med landskapsanalysens rekommendationer (delområde 1). Bebyggelsen ramar in torget och skapar stadskvaliteter. För att kontakten mot berget inte ska gå förlorad föreslår programmet att bebyggelsekvarteret ska delas i två med ett generöst glapp mellan husen. I det glappet föreslås även en ny trappkoppling för att öka tillgängligheten till utsiktsplatsen på höjdplatån.

Bebyggelse längs södra sidan av Fabrikörvägen (delområde 6) har också stöd i landskapsanalysens slutsatser och rekommendationer. Bebyggelsen har dock justerats avseende utbredning och placering sedan samrådet bl a för att minska intrånget i grönområdet bakom och för att viktiga promenadstråk ska kunna bevaras.

Byggnaden i dagvattenparken (del av delområde 7) behålls i programmet, men har reviderats bl a för att få ett mindre ”fotavtryck” i dagvattenparken. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att byggnadens placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren utmed vattnet.

Den föreslagna bebyggelsen på Södra höjdryggen behöver ses tillsammans med den utveckling som sker i Centrala Nacka. Där planeras för en mycket tät stadsbebyggelse, bitvis överdäckning av Värmdöleden och en tunnelbanestation. Området kommer att utgöra en stor knutpunkt med en hög täthet. Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunnelområdet kommer att fungera sammanlänkande mellan stadsdelarna. Dagens gröna samband över tunneln är mycket smalt och mycket av det gröna som utgör spridningssambandet är redan detaljplanerad för bebyggelse. Att istället satsa på den gröna spridningskorridoren utmed kusten har varit en utgångspunkt i programmet. Landskapsanalysen ger även stöd för detta ställningstagande.

En utgångspunkt i programmet har varit att föreslå ny bebyggelse på redan i anspråkstagna hårdgjorda ytor och utmed befintliga vägar. På så sätt blir markanvändningen resurseffektiv och mer sammanhängande grönområden för rekreation har kunna sparas.

16. Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samtliga handlingar i ärendet och är försiktigt positiv till miljöambitionerna i programförslaget, men ser en rad tänkbara problem inför verkställandet av detaljplaneprogrammet vid för hög exploatering.

De vill uppmana till stor varsamhet vad gäller utbyggnaden, då området har stort riksintresse pga sitt läge intill vattnet och inloppet till Stockholm. Detta ställer höga krav på utformningen, särskilt vad gäller framträdande byggnader och bebyggelse på bergsplatåerna, där husen inte bör göras alltför höga.

Att bibehålla tunneln med infarten till Nacka strand ser de som väsentligt, för att bevara den gröna bergkanten ovanför, ingen bebyggelse bör heller placeras rakt över tunneln. Vidare

bör den kulturhistoriska bebyggelsen i Vikdalen inte störas med för framträdande och hög bebyggelse på berget ovanför.

Läget är också utsatt för väder och vind och på många ställen finns störande buller från motorvägen. Bullerskydd blir därför extra viktigt, men även placeringen och utformningen av byggnaderna så att störningarna minimeras. Akustiska åtgärder för att undvika buller rekommenderas och byggnaderna bör även av detta skäl bli lägre.

Området uppvisar stora höjdskillnader och topografin skapar svårigheter att bebygga platsen på det stadsmässiga sätt som eftersträvas, samt för snöröjning och omhändertagande av dagvattenströmmar. De förordar en högre grad av anpassning till terrängen, samt iakttagande av försiktighet för att inte inkräkta alltför hårt på de naturvärden som finns i området. Trafiken utgör också ett svårlöst problem, extra omsorg bör ägnas åt att förebygga stockningar, olyckor, halka och flaskhalsar.

En tidsplan som är samordnad med utvecklingen av kollektivtrafiken är väsentlig, eftersom bilberoendet måste minska och vägnätet är hårt belastat under rusningstid. Det finns ringa utrymme för ökade parkeringsytor, parkering bör företrädesvis förläggas i garage, och tillräcklig parkering i garage i anslutning till kajen skapas.

Vid en framtida utbyggnad av båttrafiken med pendelbåtar kan Nacka strand komma att bli en väsentlig nyckelpunkt. Här kan det vara viktigt att skapa ökad tillgänglighet för övergång till och från kollektivtrafik samt kompletterande garageutrymme för biltrafik kombinerat med båtpendling.

Nacka Miljövrådsråd ser positivt på möjligheten till en dubbel vertikal förbindelse mellan torget och kajen i form av en hiss parallellt med en förbättrad bergbana, vilka illustrerats som alternativ till varandra. De ser dem som kompletterande. De skulle kunna skapa en ny utsiktspunkt från hissbron, samtidigt som många som lider av höjdskräck kunde bruka alternativet bergbana. Vid störningar i den ena av dessa skulle den andra kunna fungera som alternativ.

Den trappfria gångbanan längs Augustendalsvägen ner till kajen är också viktig, särskilt om båda de nämnda alternativen är ur funktion! Gångbanan bör hållas snö och isfri med hög prioritet och kompletteras med cykelfil eller separat cykelbana. I samband med avvecklingen av oljehamnen kommer området att knytas ihop med framtida bebyggelse där länken mot Nyckelviken bör förstärkas. Det är viktigt att ta vara på detta samband och inte bygga igen stråk i denna riktning, då områdets rekreativvärden får ökad betydelse vid en utbyggnad.

Det är väsentligt att bevara ekosystemets spridningskorridorer, liksom att noga övervaka att värdefulla träd och framträdande naturvärden skyddas. Stadsmässig bebyggelse innebär inte att all natur i området skall omvandlas till park, eller att tillgänglighet till alla delar av naturen bör förstärkas så slitaget ökar alltför kraftigt. De vill ytterligare trycka på den höga förekomsten av naturvärdesträd och områdets stora betydelse som en viktig grön länk mellan Nyckelviken och Ryssbergen.

De ser att programmet utgör ett ambitiöst försök till utbyggnad, men undrar om det inte är dags för Nacka att skapa sin första egentliga miljöstadsdel, med en mer utpräglad

miljöprofil. Inom området bör möjligheter till återvinning och kretslopp förstärkas, liksom att effektiva skonsamma energialternativ för byggnaderna utvecklas. Gröna tak är en utmärkt åtgärd som de förordar.

Planenhetens kommentarer:

Påverkan på riksintresset har styrt föreslagna volymers placering och höjder i programmet. Hur området upplevs från vattnet kommer studeras vidare i de kommande planprocesserna.

Tunneln in i Nacka strand behålls i förslaget. Den föreslagna bebyggelsen på Södra höjdryggen behöver ses tillsammans med den utveckling som sker i Centrala Nacka. Där planeras för en mycket tät stadsbebyggelse, bitvis överdäckning av Värmdöleden och en tunnelbanestation. Området kommer att utgöra en stor knutpunkt med en hög täthet. Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunnelområdet kommer att fungera sammanlänkande mellan stadsdelarna. Dagens gröna samband över tunneln är mycket smalt och mycket av det gröna som utgör en del av spridningssambanden är redan detaljplanerad för bebyggelse. Att istället satsa på det gröna sambandet utmed kusten har varit en utgångspunkt i programmet. Landskapsanalysen ger även stöd för detta ställningstagande. Utformning och placering behöver studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Bullerproblematiken både från Värmdöleden och från lokala bussgator kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser.

Lokalklimatet har studerats av SMHI i en vindmiljöbedömning som kommer utgöra underlag i den kommande processen.

De föreslagna byggnaderna i programmet är endast volymsskisser. Anpassning till terräng, placering etc. kommer att prövas i detalj i kommande planprocesser.

Detaljplaneprogrammet uttrycker intentionen att all tillkommande parkering från bostäder och verksamheter ska förläggas i garage. Det innebär att gatumarksparkering frigörs för besökare till området.

Genom förbättrade förutsättningar för att resa med kollektivtrafik och för att gå och cykla så kan behovet av bilen som färdmedel minska. Detta är en avvägning också i bedömningen av vilket antal parkeringsplatser som bör tillskapas. Nacka strands gatustruktur bedöms inte i någon större utsträckning kunna bära tillkommande bilpendlare till båttrafiken. Parkeringsplatser i garage är dyra att anlägga och av plats- och stadsbildsmässiga skäl anses det inte försvarbart att förlägga parkering i marknivå i anslutning till kajen. Det kommer därför inte vara möjligt att anordna en traditionell infartsparkering i Nacka strand. Däremot tittar trafiknheten på kommunen tillsammans med fastighetsägaren och Trafikförvaltningen på tillfälliga lösningar för infartsparkering för båtpendling medan planläggning av området pågår.

Förbindelsen mellan kaj- och torgnivå ska utredas ytterligare i kommande arbete och Nacka kommun tar med sig synpunkten om en kompletterad förbindelse med både en hiss och en förbättrad bergbana. Om bebyggelsen närmast bergbanan rivs för att ersättas av en helt ny byggnad anger programmet att en integrerad koppling, t ex rulltrappor, mellan kaj och torg bör ingå.

Augustendalsvägens sektion, särskilt i sin sträckning ned mot kajen, är begränsad av befintlig bebyggelse. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h och trafikflödet är relativt sett litet, cyklisterna bedöms därför kunna färdas i blandtrafik.

Med 1500 nya bostäder i Nacka strand kommer de grönytor som sparats inom området behöva göras tillgängliga och iordningställas för rekreation. Att skapa nya gångvägar/stråk och lekplatser etc i det gröna ser kommunen snarare kan göra att grönområdena inte förstörs genom att man styr var och hur människor rör sig. Närheten till orörda naturområden i Nyckelviken och Ryssbergen finns på gångavstånd och får ses som ett komplement till de mer stadsnära parkmiljöerna i området.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Fastighetsägare och kommunen kommer tidigt i processen överens om ett antal målområden med ambition att nå ett mer långsiktigt hållbart projekt. Läs mer om Nacka kommuns riktlinjer för hållbart byggande på kommunens hemsida och om vilka målområden man valt att fokusera på i Nacka strand i programhandlingen på sida 9. När kommunen tar fram ett program för Centrala Nacka, där kommunen är stor markägare, har kommunen ännu större möjligheter att jobba med hållbarhetsfrågorna än i projekt där kommunens markinnehav är begränsat.

17. Vikdalens Villaförening

Vikdalens Villaförening önskar att följande kommentarer tas i beaktande inför den fortsatta exploateringen av Nacka Strand.

De vädjar till planenheten att bevara de naturvärden som finns i Vikdalens närmiljö. Speciellt det skogsområde/hällmarksområde som ligger mellan Vikdalen och Nacka Strand. De kilar av hus som planeras i område 6 anser de helt bör utgå då det i princip eliminerar 1/3 av hela den lilla orörda naturyta som idag frekventeras av både Vikdalsbor och Nacka strandsbor. Kommunen har redan klassat naturområdet som nyckelbiotop i ”Pro Natura” och det vore olyckligt att ersätta denna med en artificiell miljö i form av picknickområde med lek, ”spontanidrott och äventyrsskog”. Det skulle dessutom dra en hel del skattepengar för anläggning och löpande underhåll som kan komma bättre till pass på andra håll. Ett alternativ till byggnation anser de vore att bygga 3-4 punkthus längs Fabrikörsvägen närmast torget för att få en mer ”stadslik gata” och en pendang till de 5 punkthusen på Augustendalsvägen.

Vikdalens Villaförening anser att den huskropp som ligger närmast Tändkulevägen i delområde 1 är alldeles för hög och okänsligt nära placerad i förhållande till det första röda huset i början av gatan. Denna ”bruksgata” med säkert en av Nackas längsta syrenhäckar och charmiga små trähus, kommer helt att skymmas av denna byggnad. Deras förslag är att denna huskropp max ska anta 4 våningar och byggas i en arkitektur som tar upp de element av gammal industribyggnation som kännetecknar Nacka strand samt att avståndet till det första röda huset ökas. För att kompensera antalet planerade lägenheter som då utgår kan däremot huskroppen i hörnet av torget närmast Fabrikörsvägen byggas högre vilket möjliggör en fri utsikt över Värtan/Djurgården. De anser dock att stor hänsyn bör tas till de arkitektoniska uttrycken och att de gröna taken till del blir tillgängliga för allmänheten.

Det föreslagna kvarteret på södra sidan av Tändkulevägen anser de bör delas upp i mindre enheter och ges en låg profil mot Tändkulevägen. Anpassning i stil och dimension bör ske så att bruksgatan förstärks och känslan av gammal industrimiljö bibehålls. Deras förslag är att istället planera för 2-plans radhus ”a la” engelska industribostäder och dimensioner i stil med de hus som byggts i Järla Sjö eller t.ex Haga i Göteborg. Huskropparna kan flytta närmare Tändkulevägen alternativt ha små trädgårdar framför husen för att skapa en intim småstadskänsla och en harmonisk övergång till bebyggelsen i Vikdalen. På Tändkulevägens övre del bör huset/husen fortsätta i samma stil, och bör inte i markplan från Tändkulevägen sett vara högre än 2-3 våningar. Den massiva innegården bör utgå och ersättas av ytterligare radhus/lägre bostadshus med en småskalighet och intim känsla. De anser även att förskolan, som föreslås i Tändkulevägens förlängning, bör placeras så att barnen leker i ”skuggan” av den bullermatta som trafiken från Värmdöleden åstadkommer.

De föreslår att delområde 12 och framför allt de 3 västliga huskropparna helt utgår ur detaljplaneförslaget. Ska bebyggelse planeras i detta område, bör de utgöras av en småskalig bebyggelse med träfasader som på ett harmoniskt sätt ansluter och bidrar till att behålla karaktären mot Vikdalen.

De påtalar också att ett övergripande grepp bör tas för att begränsa bullret från Värmdöleden längs hela dess sträckning från Vikdalsvägen/bron över Värmdöleden fram till tunneln genom Ryssberget då dagens bullerskydd är helt verkningslöst.

Vikdalens Villaförening hänvisar till att det i översiktsplanen för 2012 finns en ambition till att förtäta Nacka Strand med 100 nya bostäder. I det nuvarande detaljplaneförslaget planeras istället 1500 nya bostäder. Om denna förtätning verkligen är önskvärd anser de att kommunen bör utreda andra områden istället för de som idag föreslås. Exempelvis borde Augustendalsvägen upp mot Skönviksvägen kunna bebyggas med bostadshus i 4-6 våningar för att ytterligare förtäta Nacka strand och skapa en mer stadslig bebyggelse som ansluter mot Jarlaberg och den framtida Bergs Oljehamn.

Deras förhoppning är att dessa kommentarer tas i beaktande inför den fortsatta planeringen av förtätandet av Nacka strand och att de kan bidra till att göra Nacka strand ännu attraktivare som bostadsområde i framtiden.

Planenhetens kommentarer:

Bullerproblematiken både från Värmdöleden och från lokala bussgator kommer hanteras i kommande detaljplaneprocesser. Bullerfrågan kommer även att utredas och samordnas med detaljplaneprogram och kommande detaljplaner för Centrala Nacka.

Efter samrådet har delområde 6 justerats och minskats. För att kompensera detta har bebyggelsen i den branta sluttningen i början på Fabrikörvägen utökats.

Med 1500 nya bostäder i Nacka strand kommer de grönytor som sparats inom området behöva göras tillgängliga och iordningställas för rekreation. Närheten till orörda naturområden i Nyckelviken och Ryssbergen finns på gångavstånd och får ses som ett komplement till de mer stadsnära parkmiljöerna i området.

För att arbetarbostäderna ska synliggöras från Augustendalsvägen har den högre byggnadskroppen i hörnan Tändkulevägen-Augustendalsvägen dragits tillbaka i programförslaget. Exakt placering och höjd kommer utredas vidare i planprocessen. Förslaget att ytterligare höja bebyggelsen vid torget är inte lämpligt på grund av det exponerade läget mot farleden och inverkan det skulle få på torgmiljön.

Den föreslagna bebyggelsen mitt emot arbetarbostäderna utgår från den skala som finns i gällande detaljplan, som ursprungligen är en fortsättning på det stora angränsande kontorshuset. Att gå ner mycket i skala på skulle göra det svårt att ta upp de stora höjdskillnaderna och läka den stora bergsskärning som finns där idag. Förslaget kvarter tar upp bruksgatans vinkel och trappar sig uppåt och anpassar sig på så sätt till bruksgatan. Exakt utformning och typologi på bebyggelsen behöver studeras mer i kommande detaljplaneprocess.

Den föreslagna förskolan söder om delområde 3 kommer att studeras vidare i kommande detaljplaneprocess och utformas med hänsyn till bullersituationen på platsen.

Delområde 12 har reviderats marginellt sedan samrådet, den mindre triangulära volymen längst i väster har tagits bort. Utformning, fasadmateriell, och placering kommer att studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Översiktsplanen anger ”tät stadsbebyggelse” för Nacka strand. Ett antal strategier lyfts fram för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. En av dessa är att ”skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön”. En utveckling och förtätning i Nacka strand ligger således i linje med översiktsplanens intentioner, även om översiktsplanen inte uttryckligen pekar ut Nacka strand som ett utrednings- eller förtättningsområde.

Programmet beskriver en möjlig framtida bilförbindelse mellan Nacka strand och Bergs oljehamn, men en utbyggnad av Bergs oljehamn ligger så pass långt fram i tiden att ev. bebyggelse utefter en framtida bilväg först kan bli lämplig att pröva när man kommit längre i processen med Bergs oljehamns utveckling.

18. Nacka Värmdö Hyresgästförening

Nacka Värmdö Hyresgästförening ser positivt på ökad bostadsbebyggelse i det aktuella området, men beklagar att det inte tydligt stipuleras att upplåtelseformerna bör ha en hög andel hyresrätter, då bostadsrätter och villor dominerar i Nacka. Här anser de att det krävs en tydlig politisk styrning som ser till samhällets totala behov, inte enbart accepterar marknadens finansieringsformer.

De anser att det bör skapas en bostadsförsörjningsplan för Nacka där hyresrätter bör vara ett väsentligt inslag för att skapa en blandad stad med låg grad av ekonomisk och social segregation. De betonar att kommunen har skyldighet att motverka och förebygga segregation. Fler hyresrätter är en rimlig åtgärd för detta.

Nacka Värmdö Hyresgästförening är positiv till miljöambitionerna i förslaget, men ser en rad problem vid för hög exploatering. Området utgör en viktig del av grönstrukturen som i rimlig utsträckning bör bevaras. De anser att miljön bör skyddas så långt som möjligt, för att skapa en god boendemiljö.

De ser att programmet utgör ett ambitiöst försök till utbyggnad, men undrar också om det inte är dags för Nacka att skapa sin första egentliga miljöstadsdel, med en mer utpräglad miljöprofil. I området bör möjligheter till återvinning och kretslopp förstärkas, liksom att effektiva energialternativ för byggnaderna utvecklas. Gröna tak är en åtgärd som de förordar för att minska miljöbelastningen.

De oroar sig för den kommande trafiksituationen, trängselproblem och okända ingrepp i grönstrukturen, miljöbelastning i form av buller och avgaser, samt kraftiga miljöstörningar och trafikproblem under byggtiden. Trafiken är ett svårlöst problem, mycket stor omsorg bör ägnas åt att förebygga stockningar, trängsel, olyckor, halka och flaskhalsar. De lyfter fram Nacka strandstunneln som ett problem, då nästan all trafik måste passera där. De efterfrågar en klok och genomtänkt lösning.

De vill uppmana till stor varsamhet vid utbyggnaden, området har stort riksintresse med sitt läge intill vattnet och inloppet till Stockholm. Detta ställer höga krav på utformningen, särskilt vad gäller framträdande byggnader och på bergsplataerna, där husen inte bör göras för höga. Läget är också utsatt för väder och vind och på många ställen finns störande buller från motorvägen. Bullerskydd blir därför extra viktigt, men även placeringen och utformningen av byggnaderna så att störningarna minimeras. Akustiska åtgärder för att undvika buller rekommenderas och byggnaderna bör även av detta skäl bli lägre.

Området har stora höjdskillnader, topografin skapar svårigheter att bygga på ett stadsmässigt sätt, samt problem för snöröjning och omhändertagande av dagvattenströmmar. De förordar hög grad av anpassning till terrängen, samt försiktighet för att inte inkräkta för hårt på de naturvärden som finns i området.

Att exploatera hela berget i anslutning till tunneln anser de som klart olämpligt. Bebyggelse av bergplatån bör begränsas, både i höjd och utbredning, p.g.a. både bullerstörningar från motorvägen, de avsevärda höjdskillnaderna samt närheten till Vikdalens villabebyggelse. Berget utgör också en naturmiljö som inte har oväsentliga värden trots närheten till motorvägen. De anser att den gröna bergskanten ska bevaras och förbli obebyggd. De anser att berget i första hand bör bebyggas med hyresrätter, som det råder stor brist på i Nacka.

Den gång- och cykelväg som förbinder området med Bergs oljehamn och Nyckelviken bör kvarstå som cykelväg för att inte uppmuntra genomfartstrafik och skona obebyggda ytor.

Dagvattenflöden, hårdgjorda ytor och snöröjning skapar fler problem som bör beaktas och förebyggas. En detaljplan med minskade hårdgjorda ytor till förmån för lämplig vegetation kan reducera dagvattenmängden. De ser med tillfredsställelse på de föreslagna åtgärderna för omhändertagande av dagvatten. De stöder åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen.

Nacka strand har inte idag en rent stadsmässig karaktär, och är svår att omvandla till tät stad, men utgör ett slags övergångsområde, en ö intill motorvägen, liksom många andra bebyggda områden i kommunen. De tipsar Nacka att studera stadsplaner från Göteborg, som har likartad kupering med bergknallar längs en stor vattenled.

De är tveksamma till om en utbyggd tunnelbana helt kommer att kunna lösa de uppkommande trafikproblemen i och med att en kraftig ökning av antalet bostäder aviserats.

De konstaterar att utbyggnaden kommer att skapa ökade lokala problem i form av ökad trafik och behov av parkeringsytor. Parkering anser de företrädesvis bör ske i parkeringshus eller i parkeringsgarage. Viss parkering i samband med båtpendling bör vara avgiftsfri och i första hand ske i garage under jord, i parkeringshus eller under bostäder/affärer.

Motorvägstrafiken förväntas öka genom högre exploatering i Nacka/Värmdö. Detta accentuerar behovet av en god kollektivtrafik, men också behovet av en god lokal infrastruktur. Stora brister finns i försörjning med kollektivtrafik som resultat ses ett stort bilberoende. En kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, inte bara i form av tunnelbana, utan även ett mer varierat utbud av andra färdmedel är central. Hållplatslägen för kollektivtrafiken bör utredas och förbättras. Scenarier för framtida trafikflöde är oklara beträffande trafikvolym. Fler busslinjer och framtida tunnelbana skapar förhoppningsvis avlastning från biltrafik, som ändå kan förväntas öka. Avgifter och färre parkeringsplatser i bostadsområdet kan minska trafikproblem som uppstår om kollektivtrafiken inte förbättras. En tidsplan som är samordnad med utvecklingen av kollektivtrafiken är väsentlig.

Vid en framtida utbyggnad av båttrafiken med pendelbåtar kan Nacka strand komma att bli en viktig nyckelpunkt. Här kan det vara viktigt att skapa ökad tillgänglighet för övergång till och från kollektivtrafik samt kompletterande garageutrymme för biltrafik kombinerat med båtpendling.

Nacka Värmdö Hyresgästförening ser positivt på möjligheten till en hiss mellan torget och kajen parallellt med en förbättrad bergbana, som kan komplettera varandra. De skulle kunna skapa en ny utsiktspunkt från hissbron, samtidigt som många som lider av höjdskräck kunde bruka alternativet bergbana. Vid störningar i den ena av dessa skulle den andra kunna fungera som alternativ. En gångbana längs Augustendalsvägen ner till kajen är också viktig, särskilt om båda de nämnda alternativen är ur funktion! Gångbanan bör hållas snö och isfri med hög prioritet och kompletteras med cykelbil eller separat cykelbana.

De konstaterar vidare att en blandad stad innebär förutom bebyggelse och trafikleder att tillräckliga bostadsnära grönområden bevaras och förstärks. Området kring Nacka Strand, Vikdalen och Nyckelviken innefattar viktiga rekreativområden, som är uppskattade och flitigt utnyttjade för fiske, motion och promenader, populärt hos dagisgrupper, utnyttjat av skolbarn, pensionärer och cyklister. De ser mycket positivt på de långa strandpromenader som anlagts, som genom att de undviker de starkt kuperade områden som finns ökar tillgängligheten, både för gående, cyklister, äldre och handikappade.

I samband med utvecklingen av Bergs oljehamn kommer området att knytas ihop med framtida bebyggelse där länken mot Nyckelviken bör förstärkas. Det är viktigt att ta vara på detta samband och inte bygga igen stråk i denna riktning, då områdets rekreativvärden får ökad betydelse vid en utbyggnad.

Det är väsentligt att bevara ekosystemets spridningskorridorer, liksom att noga övervaka att värdefulla träd och framträdande naturvärden skyddas. Stadsmässig bebyggelse innebär ej

att all natur i området ska omvandlas till park, eller att tillgänglighet till alla delar av naturen bör förstärkas så slitaget ökar alltför kraftigt. De vill ytterligare trycka på den höga förekomsten av naturvärdesträd och områdets stora betydelse som en viktig grön länk mellan Nyckelviken och Ryssbergen.

Planens kommentarer:

Kommunen kan inte styra upplåtelseformen av bostäder i ett program eller en detaljplan. I Nacka strand är majoriteten av de befintliga bostäderna hyresrätter. Ytterligare ca 130 hyresrätter är under uppförande på Lokomobilvägen, i direkt anslutning till Nacka strand. Kommunen kommer arbeta aktivt för att ytterligare hyresrätter kommer till i den planerade nyproduktionen i Nacka strand, så att en bra blandning av upplåtelseformer nås.

Nacka kommun har ingen separat bostadsförsörjningsplan, däremot finns riktlinjer för bostadsförsörjningen integrerade i Nacka kommuns översiktsplan från 2012.

Nacka kommun jobbar med hållbarhet, både ekonomisk, ekologisk och social i alla stadsbyggnadsprojekt. Nacka kommun har t ex tagit fram riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning och prioriterade hållbarhetsområden. Läs mer om Nacka kommuns riktlinjer för hållbart byggande på kommunens hemsida och om vilka målområden man valt att fokusera på i Nacka strand i programhandlingen på sida 9. Kommunen har inte möjlighet att ställa krav utöver de lagstadgade avseende t ex energianvändningen. Där kommunen själva äger marken finns det andra möjligheter att ställa krav.

Trafiksituationen har utretts i programarbetet och åtgärder för att förhindra just stockningar och flaskhalsar har föreslagits. Ett exempel på det är den cirkulationsplats som föreslås anläggas innanför tunneln, i entrékorsningen. Trafiksituationen ska också utredas vidare i kommande arbete.

Under byggskedet kommer åtgärder vidtas för att minimera påverkan på omgivningen och så att arbetet följer de lagar och regler som finns kring säkerhet och buller.

Den nya bebyggelsen kommer att utformas med hänsyn till trafikbuller, terräng och lokalklimat. Prövningen kommer ske i kommande detaljplaneprocesser. Programmet har särskilt fokuserat på en effektiv och väl gestaltad dagvattenhantering. I den ingår gröna tak och gröna lösningar i park- och gaturummet.

Påverkan på riksintresset har styrt föreslagna volymers placering och höjder i programmet. Hur området upplevs från vattnet kommer studeras vidare i de kommande planprocesserna.

Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunneln behöver ses tillsammans med den utveckling som sker i Centrala Nacka. Där planeras för en mycket tät stadsbebyggelse, bitvis överdäckning av Värmdöleden och en tunnelbanestation. Området kommer att utgöra en stor knutpunkt med en hög täthet. Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunnelområdet kommer att fungera sammanlänkande mellan stadsdelarna. Dagens gröna samband över tunneln är mycket smalt och mycket av det gröna som utgör en del av spridningssambanden är redan detaljplanerad för bebyggelse. Att istället satsa på det gröna sambandet utmed kusten har varit en utgångspunkt i programmet. Landskapsanalysen ger

även stöd för detta ställningstagande. Bullerproblematiken från Värmdöleden kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser. Bullersituationen kan dessutom komma att förändras om förslaget att däcka över Värmdöleden blir verklighet. Höjdskillnaderna på platsen avses överbyggas genom ny bebyggelse. Utformning och placering av bebyggelsen behöver studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Programmet beskriver att det i framtiden kan finnas skäl till att öppna upp den befintliga gång- och cykelvägen mellan Nacka strand och Bergs oljehamn för motorfordonstrafik. Vilka konsekvenser det skulle kunna få behöver utredas vidare i samband med en framtida planering av Bergs oljehamn.

Kommunen förutsätter inte att tunnelbanan ska lösa alla framtida trafikproblem till området, utan planerar för en kollektivtrafik med flera alternativa resvägar där buss och båt ses som ett viktigt komplement till tunnelbanan. Genom förbättrade förutsättningar för att resa kollektivt och för att gå och cykla så kan behovet av bilen som färdmedel minska. Detta är en avvägning också i bedömningen av vilket antal parkeringsplatser som bör tillskapas. Programförslaget bygger på att all bilparkering för befintlig och tillkommande bebyggelse sker i garage. Parkering utefter gatan ska tillgängliggöras för besökande till området.

Trafikenheten tittar tillsammans med fastighetsägaren och Trafikförvaltningen på tillfälliga lösningar för infartsparkering för båtpendling medan planläggning av området pågår.

Många av de åtgärder som föreslås för att förbättra infrastruktur och kollektivtrafik har sedan samrådet flyttats till den föreslagna första etappen för utbyggnaden av Nacka strand. På så sätt kan ev. trafikproblem till följd av många nyinflyttade Nacka strandsbor förebyggas och förhindras.

Förbindelsen mellan kaj- och torgnivå ska utredas ytterligare i kommande arbete och Nacka kommun tar med sig synpunkten om en kompletterad förbindelse med både en hiss och en förbättrad bergbana. Om bebyggelsen närmast bergbanan rivs för att ersättas av en helt ny byggnad anger programmet att en integrerad koppling, t ex rulltrappor, mellan kaj och torg bör ingå.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard. Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss kan ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angöringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” från WSP daterad 2014-03-14.

Augustendalsvägens sektion, särskilt i sin sträckning ned mot kajen, är begränsad av befintlig bebyggelse. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h och trafikflödet är relativt sett litet, cyklister bedöms därför kunna färdas i blandtrafik. En avsikt med hisslösning som en del av en kapacitetsstark förbindelse mellan torget och kajnivån är också att cykel ska kunna tas med i hissen.

Med 1500 nya bostäder i Nacka strand kommer de grönytor som sparats inom området behöva göras tillgängliga och iordningställas för rekreation. Att skapa nya gångvägar/stråk och lekplatser etc i det gröna ser kommunen snarare kan göra att grönområdena inte förstörs genom att man styr var och hur människor rör sig. Närheten till orörda naturområden i Nyckelviken och Ryssbergen finns på gångavstånd och får ses som ett komplement till de mer stadsnära parkmiljöerna i området. I den kommande planeringen kommer hänsyn tas till de identifierade naturvärdesträden.

Följande remissinstanser har inget att erinra/avstår från att yttra sig:

- 19. Försvarmakten**
- 20. Södertörns brandförsvarsförbund**
- 21. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**
- 22. Naturvårdsverket**
- 23. Vattenfall**

Synpunkter på programmet från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning

24. Brf Gustafshög (Fabrikörvägen)

Brf Gustafshög har inkommit med ett yttrande där förhållandena för deras fastighet i och med detaljplaneprogrammet beskrivs. Brf Gustafshög är lagfaren ägare till fastigheten Nacka Sicklaön 369:38 och kommer att påverkas av såväl delområde 5 som delområde 6 vilka kommunen enligt programmet planerar att genomföra som etapp I respektive etapp II. I skrivelsen menar de att förslaget kraftigt avviker från den nyligen antagna översiktsplanen samt att den inskränkning av grönytor och den höga exploatering av marken som föreslås inte är acceptabel i den aktuella miljön. De menar att förslaget inte har tagit hänsyn varken till de allmänna eller enskilda intressen som krävs vid en ny planläggning.

När det gäller delområde 5, bebyggelsen på kajen, lyfter de fram det utsiktsservitut som finns skrivet samt att gällande detaljplaner har pågående genomförandetid. De menar att den föreslagna bebyggelsen är oacceptabel. Även utan det gällande servitutet skulle en exploatering som tar bort del av utsikt från befintlig bebyggelse vara oacceptabel och något som de boende inte kunnat räkna med.

Föreningen är mycket kritisk till den föreslagna bebyggelsen inom delområde 6, södra sidan av Fabrikörvägen. De befarar att bebyggelsen kommer mörklägga befintlig bebyggelse, ta bort utblicken mot grönområdet samt medföra betydande insyn till de boende. De menar att de boende har haft anledning att räkna med att dagens utblick mot grönområdet ska bestå samt att den föreslagna bebyggelsen får mycket stor inverkan på bostadsrättsföreningens fastighet vilket inte är acceptabelt. Vidare beskriver de hur den föreslagna bebyggelsen skulle påverka grönområdet negativt och att det är i direkt strid mot de värden som ska prioriteras enligt översiktsplanen, programförslaget och landskapsanalysen. De menar att intrång i naturen inte kan ersättas genom att stärka andra gröna samband i norra delen av Nacka strand.

Bostadsrättsföreningen förutsätter att ingen exploatering av befintliga grönytor kommer att ske, detta med hänvisning till tidigare ställningstaganden i översiktsplanen och gällande detaljplaner.

Planenhetens kommentarer:

Efter de ändringar som har gjorts i detaljplaneprogrammet har nu även delområde 5 senarelagts och föreslås vara en del av etapp II.

Det är korrekt att gällande översiktsplan inte specifikt anger en förtätning av Nacka strand i den omfattning som redovisas i programmet. Stadsdelen pekades dock ut som en del av västra Sicklaön och som en del av området som ska utvecklas till en tätare och mer blandad stad. Sedan översiktsplanen togs fram har flera förutsättningar ändrats i grunden. Exempelvis har en ny ägare kommit in i Nacka strand som har andra utvecklingsidéer än tidigare ägare. Ägarbytet sammanföll i tid med att planerna för en utbyggnad av tunnelbana till Nacka blev allt mer konkreta vilket i sin tur ställer krav på kraftigt ökat bostadsbyggande. Dessa faktorer har gjort att ett helhetsgrepp har kunnat tas för Nacka strand, något som annars inte varit möjligt. När man tog detta helhetsgrepp framkom det att ny bebyggelse var möjligt i en större omfattning än vad tidigare bedömningar visat. Att det finns skillnader i jämförelse med översiktsplanen är en av anledningarna till att detta program har tagits fram.

Programmet innehåller en hög exploatering vilket har varit ett av syftena. De flesta platser där grönytor föreslås tas i anspråk för bebyggelse är, förutom närmast tunneln (delområde 11 och 12), privatägd mark som till övervägande del redan är planlagd som kvartermark och som redan idag angränsar till utbyggd infrastruktur. Det är rimligt att anta att sådan mark, i så pass centralt läge i regionen, blir aktuellt för kompletteringsbebyggelse. När det gäller naturvärden har detaljplaneprogrammet tagit hänsyn till de slutsatser som finns i den genomförda landskapsanalysen.

Planenheten är medveten om att flera av de gällande detaljplanerna i Nacka strand har pågående genomförandetid och att det innebär begränsningar för hur planerna kan ändras eller ersättas.

När det gäller delområde 5, har bebyggelsen sänkts en våning sedan samrådsförslaget. För ytterligare kommentarer om delområde 5, se nedan under generella synpunkter på sid. 45.

Placering av bebyggelse i delområde 6 har stöd i landskapsanalysens slutsatser. Programmet anger även att de delar som går upp mot höjden ska vara anpassade till naturen och ha en "lätt" utformning. Bebyggelsen inom delområdet har justerats efter samrådet, bland annat har bebyggelsen dragits tillbaka längre söderut samt att placeringen i öst-västlig riktning har ändrats något. Lamellerna som går upp mot höjden har kortats och minskats från 4 till 2 st. Skuggning under vissa tider och insyn kommer att innebära skillnader mot dagsläget, men inte så stora negativa konsekvenser att bebyggelse är olämplig. Den exakta placeringen, utformningen och höjden kommer att prövas i kommande detaljplaner, där kommer allmänna och enskilda intressen att vägas mot varandra och möjlighet kommer finnas att inkomma med synpunkter och möjlighet att överklaga finns för den sakägare som är berörd. Sammantaget är bedömningen att ett redan väl avvägt förslag har anpassats ytterligare för att minska påverkan på närmiljön och den befintliga bebyggelsen. Den negativa påverkan

som kan upplevas bedöms vara inom gränsen för det som får tålas. I övrigt när det gäller delområde 6, se nedan under generella synpunkter på sida 45.

25. Brf Illern (Jarlaberg)

Styrelsen för bostadsrättsföreningen Illern, Fyrspannsvägen 6-48 och 7-51, har inkommit med ett yttrande. De har även uppmanat sina medlemmar att komma in med egna synpunkter.

Styrelsen menar att programmets förslag för område 8, mellan Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen, har en för hög bebyggelse då den kommer att ta sol, ljus och rymd för de boende på andra sidan Fyrspannsvägen. De föreslår att bebyggelsen blir i samma höjd som de befintliga husen mitt emot. Då minskas de negativa konsekvenserna med insyn och skuggning, känslan skulle bli mer av ett småhusområde, vilket är ett av Jarlabergs kännetecken. Styrelsen ser även en risk med att föreslagen bebyggelse innebär en ökad trafik på Fyrspannsvägen och dess vändplats, exempelvis i samband med hämtning och lämning till den närliggande förskolan. Det kommer att upplevas som mycket störande för de boende i området.

Styrelsen är även mycket kritisk till utformningen av bebyggelsen i område 9. De vänder sig starkt emot exploateringen om den ska ske på bekostnad av de utblickar, den utsikt och den frihet från insyn som föreningens medlemmar har i dagsläget. För de befintliga lägenheterna mot norr är det redan idag begränsat solljus. Därför är det av största vikt att ny bebyggelse inte skymmer befintlig. De lyfter fram att många har betalat höga priser för sina bostadsrätter med anledning av just utsikten och det fria läget. Värdet kan alltså komma att påverkas negativt.

Utöver dessa delområden lyfter styrelsen fram några brister på kommunikationsvägar mellan Jarlaberg och Nacka strand. Att ta sig från torget till Jarlaberg är, varken idag eller i planen, handikapp- eller åldringsvänligt. Många skulle ha stor glädje av en ökad tillgång till Nacka strand, gärna med tydliga promenadstråk och med en välfungerande och snabb bergbana som betjänar hela Jarlaberg.

Planenhetens kommentarer:

Föreslagen bebyggelse i delområde 8 ligger till stor del inom Sicklaön 368:3 som ägs av Jarlabergs samfällighetsförening. Förslaget kommer att påverka sin omgivning. Programmet har som utgångspunkt att förändringen ska vara till det positiva för stadsmiljön som helhet och att bebyggelsen, tillsammans med trappor, ska fungera som en länk mellan Nacka strand och Jarlaberg. Trots eventuell negativ påverkan på befintliga bostäder bedöms delområde 8 vara lämpligt att pröva för i huvudsak bostadsbebyggelse. I programmet anges endast en grov volym, den slutliga utformningen och höjden kommer att prövas i kommande detaljplaner, då kommer synpunkter kunna lämnas och påverkan kommer att kunna vägas mot andra intressen. Till antagandeverSIONEN av programmet läggs en formulering till om att utformningen mot Fyrspannsvägen med fördel kan utformas mer småskaligt, som radhus eller liknande. Bebyggelsen föreslås angöras både från Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen. Trafikökningen som de nya bostäderna genererar bedöms inte bli större än att den föreslagna uppgraderingen av Jakobsdalsvägen till kommunal standard kompenserar för det och att trafiksituationen även i framtiden blir välfungerande.

När det gäller delområde 9 har bebyggelsen arbetats om sedan samrådsversionen. Istället för 4 punkthus i en mer utspridd form föreslås nu två lameller på en mer koncentrerad yta. För ytterligare kommentarer om utsikt, solljus och ekonomiska konsekvenser, se nedan under generella synpunkter sid 48.

I programmet ses gångstråk och kommunikationer över i hela Nacka strand. Kraven på tillgänglighet kommer att uppfyllas på det allmänna gatunätet samt på de gångstråk och trappor där det är möjligt. De viktigaste stråken inklusive dagens bergbana behandlas i programmet och åtgärder föreslås för att förbättra situationen. Flera av dagens kopplingar är dock privata anläggningar, möjlighet till säkerställande av dessa kommer att prövas i kommande detaljplaner.

26. Jarlabergs Samfällighetsförening

Jarlabergs samfällighetsförening konstaterar med viss förvåning att kommunen planerar att bygga på samfällighetsföreningens mark och att föreningen dessutom inte har inbjudits att delta i samrådet. De menar att det inte känns helt genomtänkt.

Planenhetens kommentarer:

Kommunen har skickat information om samråd till Jarlabergs samfällighet enligt den adress som finns i fastighetsregistret. Nacka kommun har efter samrådstiden löpt ut träffat Jarlabergs Samfällighet där bl a deras markinnehav i programområdet har diskuterats.

Synpunkter på programmet från boende inom och i anslutning till programområdet

Nedanstående generella synpunkter berör sådant som flera skickat in, både i samrådsenkäten och som separata skrivelser. Längre ned i samrådsredogörelsen på sid. 53 kommenteras specifika synpunkter som endast ett fåtal har berört.

Generella synpunkter

Allmänt

Processen

Några av de boende i Jarlaberg har synpunkter på processen och undrar varför de inte bjudits in att delta i den tidiga enkäten som genomfördes i januari 2013. Även att samrådstidens sista dag var 23 december ifrågasätts samt att inte alla som berörs i Jarlaberg fått information om programmet.

Förändrad stadsdel

Ett stort antal skrivelser inleds med att man ser positivt på utvecklingen av Nacka strand som helhet, även om samma skrivelser också innehåller mycket kritik. Många lyfter fram att Nacka strand redan idag är attraktivt på många sätt men att det är önskvärt med en mer levande stadsdel. Men av samrådsyttrandena framkommer även att en del flyttat till Nacka strand just för att komma bort från staden och till ett mer naturnära och lugnare boende. Ett fåtal har berört framtiden för Bergs oljehamn och menar att det området bör bebyggas med bostäder och att kollektivtrafik mm bör dimensioneras efter detta.

Kulturmiljö

Vissa har även fört fram den mer allmänna synpunkten att Nacka strands uttryck mot vattnet och stadsbilden behöver beaktas, att huskroppar inte ska förstöra kulturmiljön som är av riksintresse.

Helhetsperspektiv

Det har också kommit in frågor om det finns planer där man ser helheten av den kommunala utvecklingen, bland annat saknas en helhetsanalys där även exploateringarna på Kvarnholmen tas med.

Planenhetens kommentarer:

Processen

När det gäller processen och de tidiga dialogerna har det varit nödvändigt att göra vissa avgränsningar. Den tidiga enkäten genomfördes så tidigt att arbetet med programmet inte hade kommit igång på allvar. Därför var det också svårt att i det skedet veta inom vilka områden där förändring var möjlig och därför var det också svårt att avgöra vilka som kunde anses bli berörda. Att samrådstidens sista dag var 23 december är kanske inte optimalt. Men i realiteten saknar det betydelse vilket datum som är sista samrådsdagen eftersom samrådstiden på en månad borde ge utrymme att planera sitt yttrande så att det inte behöver skrivas just den sista dagen. Att information om samrådet inte nått fram till alla berörda är beklagligt. Men som brukligt har information skickats till de fastighetsägare som berörs, det är olyckligt om informationen sedan inte har spridits vidare till bostadsrättsinnehavarna. Utöver utskick har informationen varit extra omfattande med annonsering i Nacka Värmdö Posten, information på kommunens hemsida och förslaget utställt på tre platser.

Förändrad stadsdel

Planenheten är medveten om att all förändring av befintlig miljö innebär reaktioner, både positiva och negativa. De synpunkter som är kritiska till förslaget bemöts specifikt längre ner i denna samrådsredogörelse uppdelat på varje delområde. Tanken på en framtida utveckling av Bergs oljehamn har bred förankring i kommunen, detta program behandlar dock inte Bergs som ligger längre fram i tiden. Det som har gjorts är en utredning om hur en framtida vägkoppling, främst för att möjliggöra sammanhängande busstrafik, mellan Nacka strand och Bergs oljehamn skulle kunna fungera. Utredningen utgör underlag för antagandet av programmet.

Kulturmiljö

Den påverkan som en förtätning i Nacka strand har på riksintresset har beaktats under programarbetet och kommer att fortsätta bevakas i de kommande detaljplanerna i samråd med Länsstyrelsen.

Helhetsperspektiv

Ett sätt för kommunen att se till helheten på västra Sicklaön, där bland annat Nacka strand och Kvarnholmen ingår, har varit arbetet med en strukturplan där övergripande samband, stråk och bebyggelseområden pekas ut. Kommunstyrelsen har beslutat att strukturplanen ska vara utgångspunkten för stadsutvecklingen på västra Sicklaön.

Ny bebyggelse i anslutning till Tändkulevägen (delområde 1 och 3)

Många boende har positiva kommentarer kring bebyggelsen närmast torget som de menar bidrar till ett mer levande Nacka strand. Någon menar att bebyggelsen kan vara högre än i förslaget så att bättre utsikt möjliggörs.

Ett antal boende har haft negativa synpunkter kring delområde 1 och 3. För delområde 1 nämns att volymen närmast Tändkulevägen är för storskalig i sitt läge vid arbetarbostäderna, flera menar att volymen bör utgå eller minskas till tre våningar. Det nämns också att de delar som går upp mot berget är olämpliga, istället bör berget och vegetationen på hörnet sparas. Någon vill även att höjden på bebyggelsen vid busshållplatserna hålls nere så att berget kan ses bakom. Bevarandet av kulturmiljön är ett vanligt skäl hos de som föreslår förändringar i delområde 1.

För delområde 3 föreslår vissa att bebyggelsen omarbetas så att den blir mer måttlig mot Tändkulevägen, exempelvis nämns att programförslaget tar bort solljus men att fristående parhus eller radhus är att föredra som en naturlig övergång till Vikdalen. Även förskolan i delområde 3 ifrågasätts utifrån trafiksynpunkt.

Planenhetens kommentarer:

Delområde 1 har setts över och byggnadsvolymen har justerats något närmast korsningen Augustendalsvägen-Tändkulevägen genom att den höga volymen dragits tillbaka sett från Tändkulevägen så att sambandet mellan arbetarbostäderna och den gamla fabriken ska bli tydligare att avläsa. När kvarteret ska detaljplanläggas kommer volymerna bearbetas ytterligare så att det blir en byggnad värdig den framträdande platsen i stadsdelen. Det aktuella kvarteret är det mest centrala i Nacka strand och bland annat de goda kommunikationerna, gestaltningen av stadsmiljön samt ambitionen att ha lokaler mot gatan motiverar en hög exploatering. Den befintliga kulturmiljön kommer att påverkas, samtidigt måste en kulturmiljö även kunna förändras och få nya element från olika tider. Kontraster är ett sätt att skapa en spännande och händelserik stadsmiljö, det kan även göra att historiska lager framträder tydligare.

Delområde 3 har i princip kvar samma utformning som i samrådsversionen. Den trappande volymen gör att våningshöjden anpassas efter Tändkulevägens lutning och det halvslutna kvarteret ger bullerskydd åt bostäderna och gården. När volymen bearbetas vidare till byggnader kan detaljer utformas så att den stora volymen bryts upp i mindre, det är dock i detaljplaneskedet sådan noggrannhet blir aktuellt. Förskolan mot Vikdalen avses tillgodose behovet av förskoleplatser i närområdet varför trafikflödet inte bedöms bli större än att det är hanterbart på en normal lokalgata.

Ny bebyggelse på kajen (delområde 5)

Ett stort antal boende på Fabrikörvägen har riktat kritik mot höjden på bebyggelsen i delområde 5 i programmet. De flesta har lyft fram det avtalsservitut om utsikt som bostadsrättsföreningen på Fabrikörvägen och ägaren till kajen har tecknat. Det framförs att programförslaget måste ta hänsyn till detta servitut och att ny bebyggelse på kajen inte får påverka utsikten negativt för de boende på Fabrikörvägen. Även insyn från ny bebyggelse inom delområde 5 lyfts fram som ett problem. I många skrivelser lyfts även en eventuell värdeminskning fram som en konsekvens av negativt påverkad utsikt.

Planens kommentarer:

Det avtalsderivat som de flesta av de boende hänvisar till är en överenskommelse mellan två privata fastighetsägare, ett sådant avtal kan omförhandlas mellan de som berörs. Kommunens fysiska planering styrs därmed inte av avtalet, trots det kommer hänsyn att tas till avtalet. Hänsyn tas till de befintliga bostäderna genom att deras enskilda intresse vägs mot andra intressen.

Bland annat till följd av de många synpunkterna kring utsiktsfrågan har den föreslagna bebyggelsen på kajen, närmast Fabrikörvägen, setts över och i stora delar har höjden minskats med en våning. Med den gjorda justeringen minskar den visuella påverkan och förslaget går mer i linje med utsiktsservitutet. När de kommande detaljplanerna tas fram kommer utsikten att ägnas särskild uppmärksamhet och det är då, när bebyggelsens slutliga volym avgörs, som mer noggranna studier av den visuella påverkan kan göras.

Ny bebyggelse på södra sidan om Fabrikörvägen (delområde 6)

Den föreslagna bebyggelsen i delområde 6 har mött hård kritik från de flesta boende på Fabrikörvägen. Många lyfter fram att bebyggelsen kommer försämra boendemiljön eftersom volymerna är för höga, kommer för nära de befintliga husen och därmed ger skugga, tar bort utsikt mot grönområdet samt ger ökad insyn genom de stora fönstren. Enligt många kommer de negativa förändringarna innebära att priset vid en lägenhetsförsäljning påverkas negativt.

Flertalet påpekar också att den befintliga gatan är smal och att en ökad trafikbelastning skulle innebära stora trafikproblem och en försämrad boendemiljö, framförallt för de som bor i de lägre våningsplanen. Det framkommer också oro för störningar och skador på byggnader under byggtiden, bland annat till följd av sprängningar och transporter. Vad får en stor exploatering, så nära befintliga hus, för konsekvenser? Hur ska detta lösas?

I ett antal skrivelser framgår att det tidigare inte funnits några planer på bebyggelse inom delområdet, att förslaget strider mot den framtagna landskapsanalysen samt att spridningssamband och rekreativvärden riskerar att försvinna.

Några boende framför att förslaget med bebyggelse inom delområde 6 har en oönskad inverkan på den ”gröna foten” och riksintresset för kulturmiljö då den gröna vyn i inloppet till Stockholm förändras. Generellt framförs att området bör lämnas obebyggt för att istället bibehållas som naturområde för dagis, skolor och för boende.

Alternativ lokalisering

I flera synpunkter har det presenterats alternativa förslag för bebyggelsen i område 6. I förslagen nämns bland annat att:

- lamellerna upp mot berget bör utgå
- punkthusen utformas så att de inte står emot de befintliga husen, kanske kan de nya vara ännu högre eller rent av sammanbyggda på de översta våningarna?
- bebyggelsen skulle kunna placeras uppe på höjden mellan Nacka strand och Vikdalen istället och angöras via Tändkulevägen. Där skulle attraktiva bostäder med storslagen utsikt kunna byggas.
- flytta bebyggelsen till området nedanför Jarlaberg, vid hotellet.

- ersätta område 6 med att öka exploateringen i andra delområden, exempelvis vid torget.
- istället bygga längre österut på Fabrikörvägen där gatan är av bättre standard.
- det någonstans i Nacka strand borde byggas en hög märkesbyggnad för att på så vis kunna bevara och aktivera Västra hållmarken.
- bebyggelsen vid torget och Lokomobilvägen kan ökas med 5-10 våningar, där största boende. Även kontorshusen som föreslås konverteras kan byggas på med 5 våningar, dock inte framför befintlig bebyggelse. Då kan delområde 6 bevaras obebyggt.

Planenhetens kommentarer:

Efter den massiva kritiken har bebyggelsen inom delområde 6 setts över igen och till antagandeförslaget har antalet lägenheter minskat, placeringen justerats så att byggnaderna vid Fabrikörvägen visas mer tillbakadragna och så att de inte hamnar mitt framför de befintliga bostadshusen. I ett så pass centralt läge som Nacka strand är det naturligt att bebyggelse prövas på privatägd mark som angränsar till utbyggd infrastruktur. Särskilt när det även finns en rådande politisk inriktning om kraftig förtätning på västra Sicklaön. En långsiktigt oförändrad närmiljö kan i princip bara säkerställas av den som äger marken i omgivningen. Bostadspriser är inte något som styr kommunal planläggning, men avvägningen mellan allmänna och olika enskilda intressen måste vara rimlig. Vissa av de planerade förändringarna i Nacka strand kan antas påverka värden negativt, samtidigt bedöms bland annat den upprustade stadsmiljön, den utbyggda kollektivtrafiken och den övergripande stadsutvecklingen bidra till ökade värden.

Trafikflödena på Fabrikörvägen är idag mycket små, detta eftersom det är en återvändsgata samt att utfarten från kontorshusets garage och torggaraget ligger längst österut, även en fördubbling av den nuvarande trafiken är att betrakta som låga trafikflöden för en lokalgata. Med den planerade bebyggelsen avses också Fabrikörvägens utformning anpassas till kommunal standard med bl.a. breddökning till följd. Exakt hur angöring till den föreslagna bebyggelsen ska fungera kommer prövas i detaljplaneprocessen.

För kommentar om byggstök under genomförandet, se nedan under separat rubrik.

I de nu gällande detaljplanerna tillåts ingen bebyggelse söder om Fabrikörvägen. Detta omprövas dock i och med detta detaljplaneprogram och de efterföljande detaljplanerna som kommer tas fram. Bebyggelsen kommer att påverka grönområdet "Västra hållmarken". Sedan samrådet har bebyggelsens utbredning och placering justerats för att minska påverkan på grönområdet och för de boende. Landskapsanalysen har varit ett underlag för programmet och landskaps- och naturfrågorna har varit med från början i arbetet. Dessa värden har dock vägts mot andra viktiga intressen. Bebyggelse längs södra sidan av Fabrikörvägen har stöd i landskapsanalysens slutsatser och rekommendationer (s. 39-41 i dokumentet).

Den gröna foten påverkas inte av bebyggelsen söder om Fabrikörvägen, påverkan på riksintresset bedöms vara begränsad eftersom den föreslagna bebyggelsen ligger bakom befintliga hus sett från vattnet. Enligt programmet kommer den största delen av Västra hållmarken vara fortsatt obebyggt, "västra hållmarksparken" föreslås utvecklas för att bli ännu bättre för just förskola, skola och allmänheten.

Alternativ lokalisering

De föreslagna alternativen är intressanta inspel. Till viss del har synpunkterna även inneburit förändringar i förslaget. Lamellerna mot berget har inte utgått, men antalet lameller har minskats och placeringen ändrats för att uppnå en bättre anpassning. Placeringen för de högre volymerna mot Fabrikörvägen har ändrats så att de inte står mitt emot de befintliga punkthusen och så att de får ett större avstånd då de dras upp mer mot berget. Antalet bostäder har minskats och istället har bebyggelse tillkommit längre österut längs Fabrikörvägen, mitt emot det stora kontorshuset. Lösningen att bygga på de två stora kontorshusen i norra Nacka strand med ytterligare våningar är möjligt, dock inte i 5 våningar. Programmet har justerats så en tillkommande våning illustreras ovanpå delar av de aktuella kontorsbyggnaderna.

Tidigt i programarbetet undersöktes möjligheterna att bebygga höjden mellan Fabrikörvägen och Vikdalen. En sådan lösning utgick eftersom trafiklösningarna och övrig infrastruktur skulle bli kostsamma och innebära omotiverade ingrepp i naturen, att blivande ”västra hållmarksparken” skulle begränsas kraftigt samt att påverkan på landskapsbilden och riksintresset skulle bli stor med bebyggelse på den högsta punkten. Att helt ersätta delområde 6 med bebyggelse i andra delar har inte varit aktuellt. Eftersom delområde 6 redan har utbyggd infrastruktur är det ett sätt att använda redan gjorda investeringar på ett effektivt sätt. Mer bebyggelse vid torget och vid hotellet har inte bedömts vara lämpligt. Ett antal högre byggnader finns med i programmet, dels vid tunneln i delområde 10 och dels i delområde 1. Utöver dessa finns redan befintliga högre landmärkena som vattentornet och tornet vid Cylindervägen. Ytterligare högre solitärer av landmärkeskaraktär har varken bedömts tillföra stadsbilden något eller varit aktuellt ur andra aspekter.

Ny bebyggelse på Augustendalsvägen (delområde 7)

Ett antal boende på Augustendalsvägen menar att bebyggelsen i dagvattenparken, inom delområde 7, bör utgå. Det framförs att en sådan exploatering skulle ta bort utsikt för ett stort antal befintliga lägenheter samt innebära ökad insyn i bostäderna samt att parken riskerar att privatiseras. Flera skriver också att en byggnad så som förslaget visar även skulle innebära att en stor del av parkytan försvinner, en park som både är kulturhistoriskt intressant och innehåller rödlistade arter.

Det lyfts också fram att både boendekvaliteten samt framtida ekonomiska värden skulle påverkas negativt, främst är det påverkan på befintlig utsikt mot vattnet som nämns. Även att ytterligare bebyggelse ger ökade trafikstörningar är något som flera boende framför.

Planenhetens kommentarer:

Byggnaden i dagvattenparken (del av delområde 7) behålls i programmet. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att lämpligheten i placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan. Även om placeringen föreslås i anslutning till kulturmiljön runt Ellensvik bedöms inte en byggnad i det hörnet av parken innebära betydande negativ påverkan på kulturmiljön eller riksintresset. Kulturmiljön och stadsmiljön kommer visserligen att förändras i närheten av den föreslagna byggnaden men förändringarna bedöms vara både positiva och negativa. De negativa konsekvenserna hindrar inte att bebyggelsen föreslås ligga kvar i detaljplaneprogrammet.

I kommande detaljplan behöver frågor som anpassning till topografi, vegetation, kulturmiljö mm beaktas. Även enskilda intressen i form av påverkan på befintliga bostäder kommer att vägas mot andra intressen. För att möta den kritik som framkommit från boende under programsamrådet redovisas ett justerat förslag där placering och utformning ändrats så att negativ påverkan på utsikten minskar. Tillkommande bebyggelse och upprustning av de allmänna platserna hänger ihop. I programmet ersätts dagens relativt vildvuxna park med branta partier och en parkeringsplats i mitten av en upprustad park där parkeringsplatsen ersätts av en dagvattendamm och vistelseytor. Utformningen av parken hänger ihop med den föreslagna byggnaden och avgränsningen mellan privat och offentligt är en viktig fråga för att undvika privatisering av parken.

Ny bebyggelse på Jakobsdalsvägen (delområde 8-9)

Ett mycket stort antal boende på Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen har yttrat sig om delområde 8 och 9, både genom egna skrivelser och genom namninsamlingar. När det gäller område 8 finns det blandade åsikter, för område 9 är det företrädesvis negativa synpunkter.

Många boende beskriver att de är bestörta och mycket förvånade över programförslaget och att dagens miljö redan är väl gestaltad och med en blandning av användningar. De flesta menar att förslaget är synnerligen okänsligt då det påverkar berget och innebär försämrat ljusinsläpp och försämrad utsikt mot vatten och grönska. Flera betonar att förslaget inte tagit hänsyn till befintlig bebyggelse utan medför en oacceptabel försämring och minskade värden på bostäderna.

Några boende för fram att det finns en utsiktsplats inom område 9 och önskar att platsen utvecklas och tillgängliggörs för allmänheten. Flera yttranden har även berört förskolan och dess gårdsmiljöer.

Många vill att delområde 9 ska utgå helt. De är främst är kritiska till den högsta byggnaden i område 9 som de menar förvanskar gaturummet och skapar en ny gräns mot Jarlaberg. Bland annat föreslås att bebyggelsen skulle kunna ersättas genom att bygga mer i delområdena 3, 5, 6 och 10.

Ett fåtal har föreslagit förändringar av bebyggelsen, exempelvis att den läggs närmast Jakobsdalsvägen så att naturområdet vid Östra skogen bevaras så mycket som möjligt, eller att bebyggelsen utformas terrasserad.

Flera menar att förslaget inte kopplar ihop Nacka strand och Jarlaberg, tvärt om. I en del yttranden framkommer även en oro kring störningar under byggtiden, transporter och sprängningar mm.

Planenhetens kommentarer:

Det mycket stora antalet kritiska synpunkter har medfört att delområde 9 arbetats om, att helt ersätta området med bebyggelse i andra delområden har inte bedömts vara möjligt. Förändringarna i delområde 9 innebär att exploateringens täthet minskar och att bebyggelsen ges en annan karaktär. Bland annat har punkthuset närmast Jarlaberg utgått, förskolan fått ett mer fritt läge, en park lämnats närmast Jarlaberg samt att en utsiktsplats planerats in på berget längst västerut i delområdet. Även efter dessa förändringar kommer närmiljön påverkas och utsikten från många lägenheter kommer att förändras, dock inte i

samma utsträckning som i samrådsförslaget. I och med den bearbetade strukturen bedöms påverkan på omgivningen begränsas till ett koncentrerat område och andra delar bevaras eller utvecklas som park. Med utkragande byggnader mot Östra skogen kan målen med hög täthet uppnås samtidigt som naturen nedanför berget hanteras mer varsamt än i samrådsförslaget.

Bostadspriser är inte något som styr kommunal planläggning, men avvägningen mellan allmänna och olika enskilda intressen måste vara rimlig. Vissa av de planerade förändringarna i Nacka strand kan antas påverka värden negativt, samtidigt bedöms bland annat den upprustade stadsmiljön, den utbyggda kollektivtrafiken och den övergripande stadsutvecklingen bidra till ökade värden.

På programkartan för offentliga rum och på kartan i trafik och teknikkapitlet visas kopplingar mellan Nacka strand och Jarlaberg. Utformningen av dessa behöver utredas i samband med att den tillkommande bebyggelsen planeras mer i detalj. I sammankopplingen av områdena ingår gator, trappor, parker, platser och bebyggelse.

För kommentar om förskola samt byggstök under genomförandet, se nedan under separata rubriker.

Ny bebyggelse i anslutning till tunneln (delområde 11 och 12)

Några boende i Vikdalen har yttrat sig över bebyggelsen i område 11 och 12. De menar att kommunen inte tillräckligt beaktar de som redan bor i närområdet och att programförslaget skulle orsaka direkt skada för många fastighetsägare och också innebära minskat marknadsvärde för fastigheterna. Utifrån detta kritiserar bebyggelsen i skogspartierna mellan Vikdalen och Nacka strand och vid "Montanahuset". Flera vill att hela område 12 ska utgå medan andra helst vill att de västra delarna av bebyggelsen i område 12 utgår. Bland annat framförs att programförslaget inte är i linje med tidigare planer och kommunens grönstrukturprogram.

Andra nämner att området bör ses i ett större sammanhang där marken fram till Värmdöleden tas med. Det efterfrågas även att bebyggelsen i delområde 12 bör anpassas bättre till topografin och att hänsyn tas till det naturliga krönet.

Planenhetens kommentarer:

Någon förändring av Vikdalens villabebyggelse föreslås inte i detta program. Planenheten bedömer dock att förtätning kan ske i närheten av Vikdalen utan att områdets karaktär försvinner. Ny bebyggelse enligt programmet kommer att påverka Vikdalen, i vissa delar en relativt kraftig påverkan jämfört med dagsläget. Exakt placering, höjd och utformning kommer att prövas i den kommande detaljplaneprocessen, där ges möjlighet att lämna in synpunkter samt rätt för berörda sakägare att överklaga. Planenheten anser att en relativt kraftig förändring får talas, det är inte möjligt att ha stora obebyggda zoner fredade från förändring några minuter från Stockholms innerstad och ett stenkast från kommande tunnelbana. I vissa delar avviker programförslaget något från översiktsplanen, det är bland annat därför som ett program tas fram. I och med programmet ges tillfälle till samråd och politiska beslut om innehållet.

Ett sätt för kommunen att se till helheten på västra Sicklaön har varit arbetet med en strukturplan där övergripande samband, stråk och bebyggelseområden pekas ut. Kommunstyrelsen har beslutat att strukturplanen ska vara utgångspunkten för stadsutvecklingen på västra Sicklaön. I denna anges att delområde 11 och 12, samt området närmare Värmdöleden, ska utgöra nya bebyggelseområden med tät stadsbebyggelse.

Västra hållmarksparken

Det har framkommit blandade synpunkter om Västra hållmarksparken. Flera är positiva till mer tillgängliga parker, medan andra vill att området bevaras i sin helhet. En del vill att området ska bebyggas istället för området vid Fabrikörvägen.

Flera påpekar att de inte vill att området ska vara en iordninggjord park utan ha mer av naturkaraktär. Som stöd för ett bevarande av dagens karaktär nämns inventeringen av naturvärdesträd där värden identifierats i området, eventuellt i klass som nyckelbiotop.

Planenhetens kommentarer:

Parkens utformning styrs inte i detalj. Programmet visar dock på att en utvecklad park kan innehålla olika karaktärer, med både ordninggjorda och mer naturliga delar. En mer anlagd park är en förutsättning för den ökade användningen och kraven på tillgänglighet som blir en följd av kommunalt huvudmannaskap och fler boende i stadsdelen.

Dagvattenparken

Flera av de boende är positiva till idén med en dagvattenpark men att den föreslagna bebyggelsen i parken riskerar att ta bort det mesta av ytan. Idéer lyfts fram kring parkens innehåll, exempelvis nämns restaurang och fler grillplatser.

Planenhetens kommentarer:

Se kommentaren ovan om delområde 7.

Förskola/skola

Placeringen av förskolan i område 3 ifrågasätts från bullersynpunkt, byggnaden borde utformas så att en bullerskyddad sida skapas.

Den befintliga förskolan i område 9 beskrivs i stort som välfungerande, men att lekytorna begränsas i förslaget och att förskolan skulle förlora på att bli kringbyggd med bostäder. Någon menar att programmet bör omarbetas så att det finns minst 25 kvm gård/barn både för förskolan och för den angränsande grundskolan. Det föreslås bland annat att förskolan bör kunna få ta hela område 9 i anspråk, då kan den även integreras med naturen.

Planenhetens kommentarer:

Förskolevolymen i delområde 3 ska betraktas som en skiss, den slutliga utformningen kommer styras i den kommande detaljplanen, i den processen påverkar frågor som buller och lekmiljö den slutliga utformningen.

Utformningen av delområde 9, som är en sen utbyggnadsetapp, har setts över efter de många samrådsyttrandena. Detta har även påverkat förskolans utformning. Slutlig utformning av byggnad och gård avgörs dock inte i detta detaljplaneprogram utan det är när

en ny detaljplan tas fram som detta prövas närmare. Även fortsättningsvis föreslås bostadsbebyggelse i delområde 9.

Trafik

När det gäller trafik har det inkommit några positiva synpunkter, bland annat att den ökade tillgängligheten samt utbyggda trottoarer och gc-vägar är bra. Men flertalet av synpunkterna har dock varit kritiska.

Flera frågar vad en så pass storskalig utveckling som programmet föreslår innebär för den befintliga infrastrukturen. Vissa framför att ingen ny bebyggelse är lämplig innan infrastrukturfrågorna har lösts.

Många boende på Fabrikörvägen, Jakobsdalsvägen, Fyrspannsvägen samt Augustendalsvägen har uttryckt en oro kring trafikflödena och flera menar att situationen kommer att försämrans radikalt.

Flera boende i Vikdalen lyfter fram att trafikvolymen i Vikdalen och Nacka strand redan nu är maximerad och att programmet inte visar hur trafiken ska regleras. De menar att det redan nu inträffar tillbud och att försämringar är på gång i och med den planerade gång- och cykelbanan i Vikdalen.

Planenhetens kommentarer:

Vikdalen ligger utanför programområdet och inom ramen för programmet tas kopplingen till intilliggande områden för gående och cyklister upp som något som ska förbättras men programmet föreslår inga åtgärder i Vikdalen i övrigt. Trafiksituationen i Nacka strand skiljer sig mycket åt mellan de olika gatorna i området. Entrékorsningen är som programmet redovisar i PM korsningsanalys relativt högt belastad, och korsningen kan upplevas som stökig och otrygg men med anledning av de förhållandevis låga hastigheterna är den inte trafikfarlig. Beträffande lokalgatorna Fabrikörvägen och Jakobsdalsvägen så har de förhållandevis låga flöden för lokalgator i tätbebyggda områden även med tillkommande bostäders trafik. Medtaget den standardhöjning som planeras göras i samband med en eventuell förtätning så kommer inte trafiksituationen på dessa gator att väsentligt förändras eller försämrans. Fyrspannsvägen ligger utanför programområdet och ingår inte i planeringen i dagsläget, med annat än att en eventuell tillkommande bebyggelse skulle kunna angöra även därifrån. Det är dock något som får utredas vidare i samband med aktuellt detaljplanearbete.

Parkering

Flera boende belyser parkeringsfrågan och undrar hur det är tänkt att lösas och menar att det redan idag råder en brist på parkeringsplatser.

Planenhetens kommentarer:

I det parkerings-PM som utgör underlag till programförslaget redogörs för principerna om hur parkeringsfrågan kan lösas. Idag finns ett stort antal parkeringsplatser i garage, någon form av samutnyttjande föreslås. Vissa av delområdena bedöms kunna inrymma parkering för sitt eget behov medan andra saknar den möjligheten. Det är inte möjligt att i programmet helt styra hur en kommande parkeringssituation ska lösas, det behöver konkretiseras i det fortsatta arbetet med respektive delområde och i de kommande

detaljplanerna. Programmet har dock räknat på ett fullt utbyggt område och med de parkeringstal som gäller idag. Det är rimligt att anta att det kan förändras över tid och fram till dess att Nacka strand är utbyggt i enlighet med programförslaget, även om det i dagsläget inte kan uppskattas i siffror och därför inte är medtaget i parkeringsutredningen. Med hänsyn till kommande tunnelbana och en trolig ökad andel resande med kollektivtrafik samt en generell trend om ett vikande bilinnehav och en viljeriktning om ett mer hållbart resande anses att parkeringssituationen i Nacka strand kommer att gå att lösa på ett tillfredsställande sätt.

Byggstök och buller

Många boende framför att de är oroliga för de störningar i form av transporter och markarbeten som en utbyggnad enligt programmet skulle innebära. Hur är det tänkt att allt ska kunna samordnas?

Ett antal boende i Vikdalen menar att bullret från Värmdöleden behöver behandlas på en övergripande nivå och att dagens bullerskydd har dålig verkan. Vissa menar också att reflektion av buller kommer att öka i och med den bebyggelse som programmet föreslår.

Planenhetens kommentarer:

Störningar under byggtiden är svåra att undvika, men det är inte ovanligt att byggnader uppförs mycket nära befintliga hus, även då kan störningarna hanteras. I byggskedet kommer åtgärder vidtas för att minimera påverkan på omgivningen och så att arbetet följer de lagar och regler som finns kring säkerhet och buller.

Specifika synpunkter

27. Boende på Augustendalsvägen 30

Den boende är positiv till utvecklingen vid J V Svenssons torg samt till bebyggelsen vid Fabrikörvägen, som enligt skrivelsen inte förstör någon sjöutsikt. Stark kritik riktas dock mot den föreslagna bebyggelsen i den så kallade dagvattenparken, vid Augustendalsvägen, i delområde 7. Även bebyggelsen i delområde 5 kritiseras.

Den boende menar att planerna på att bygga ett bostadshus framför husen på Augustendalsvägen i område 7 samt flera nya byggnader på kajen i område 5 känns som kortsiktiga lösningar för att delvis dra in pengar till tunnelbanebygget. Åtgärderna känns absolut inte som en långsiktig lösning som det heter i programmet. "Dagvattenparken" som planeras är ett mycket litet grönområde som kommer att upplevas som det nya bostadshusets innergård – inte en gemensam, tillgänglig park för alla i området. Den boende pekar även ut fyra befintliga bostadshus och menar att de boende i dessa kommer få sin sjöutsikt minimerad eller helt bortbyggd av byggnaden i dagvattenparken. Är detta verkligen att främja livskvaliteten för de boende?

I skrivelsen betonas att förslaget leder till att grönområden försvinner, att rörelseytorna begränsas, att föreslagen byggnad vid dagvattenparken ianspråktar är lika kulturhistoriskt intressant som den vid Tornvillan, att rödlistade arter försvinner, att biltrafiken ökar på en redan överbelastad gata med ökat buller som följd, att det blir en mer instängd känsla, att sjöutsikt försvinner, att livskvaliteten försämras samt att det innebär en ekonomisk katastrof för de som redan äger sina bostäder eller planerar att köpa dem.

Planenhetens kommentarer:

Den planerade förtätningen i Nacka strand påverkar, och påverkas av, den framtida tunnelbaneutbyggnaden. Programförslaget innebär att ny bebyggelse kan tillkomma vilket är i linje med Nacka kommuns åtaganden i samband med tunnelbaneprojektet. Bedömningen att delområde 5 och 6 är lämpliga för bebyggelse står fast. Tanken med programmet är att förtätningen ska vara långsiktig och till stor del nyttja redan gjorda investeringar.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och 7 samt om byggstök och buller.

28. Boende på Augustendalsvägen 30

Den boende tycker att dagvattenparken är en strålande idé. Men med ett stort hus i parken i område 7 blir det inte mycket till park kvar. Istället borde en familjevänlig krog samt fler grillplatser placeras på platsen. Det är de sjönära grönområdena som gör Nacka strand! I skrivelsen anges även att det är av yttersta vikt att den utsikt som finns bevaras. Som alternativ kanske en byggnad skulle kunna placeras på motsatta sidan om Augustendalsvägen, och på så vis fortsätta den befintliga raden av punkthus? Alternativt utöka byggrätten vid hotell J?

Planenhetens kommentarer:

Sedan samrådsförslaget har byggnaden i dagvattenparken justerats så att påverkan på befintliga bostäder minskar, men vid ett genomförande kommer utsikten att påverkas till viss del. Utsikt är ett enskilt intresse som planeringen tar hänsyn till, även om utsikt inte är någon absolut rättighet. Intresset ska dock vägas mot andra enskilda och allmänna intressen som ibland väger tyngre. Exakt placering och utformning kommer att prövas i en detaljplaneprocess där det finns möjligheter att lämna synpunkter under samråd och granskning.

Att fortsätta den befintliga raden med punkthus längs Augustendalsvägen eller utöka byggrätten vid hotellet har inte bedömts som lämpligt med tanke på kulturmiljön och kopplingen till den framtida bebyggelsen vid Bergs oljehamn.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 7.

29. Boende på Augustendalsvägen 32

Den boende undrar hur trafiken på Augustendalsvägen ska kunna bli bättre och inte sämre i och med programförslaget eftersom fler bostäder på kajen och uppgradering av gatan medför fler bilar. Ett förslag om att bygga en tunnel från torggaraget ned till kajnivån beskrivs. I skrivelsen föreslås också att Augustendalsvägen kan utformas med snedparkering mot norra sidan medan parkering mot hyreshusen tas bort. Det skulle ge fler platser och plats för mer grönska vid hyreshusen. Behåll den lilla grönskan som finns nedanför Augustendalsvägen 30-32, där det planerade bostadshuset föreslås i område 7, det kommer att förstöra för alla boende. Vattenkontakten kommer att minska snarare än att öka bland annat eftersom parkeringsplatser för besökare försvinner samt att den möblerade grillplatsen försvinner. Utan grönskan tappar området helt sin charm.

Planenhetens kommentarer:

En tunnel från torggaraget ned till kajnivån har inte utretts inom ramen för programmet men skulle troligen bli en mycket dyr konstruktion. Den planerade utvecklingen med

bostäder och verksamheter på kajen är inte så omfattande att en tunnel skulle vara motiverad på grund av den genererade trafiken. Snedparkering tar relativt stor plats jämfört med traditionell kantstensparkering och bidrar inte heller till stadsmässighet. Då Augustendalsvägen och övriga gator i området i sin helhet övergår i kommunalt huvudmannaskap kommer parkeringsregleringen utmed gatorna att ses över. Vilka kantstensparkeringar som kan kvarstå med hänsyn till kommunal standard samt hur dessa lämpligen bör regleras med avseende på tid och i framtiden även kostnad kommer att utredas då.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 7 samt trafik.

30. Boende på Fabrikörvägen 12, 14 och 18

I skrivelsen från en boende, som även 16 andra boende på Fabrikörvägen har skrivit under, kritiserar den föreslagna bebyggelsen i område 6 i programmet. De boende menar att om bebyggelse uppförs på södra sidan av Fabrikörvägen kommer lägenheterna bli exponerade för insyn ibland annat vardagsrum vilket är mycket obehagligt. Skogen/friluftsområdet har varit en bidragande orsak till att lägenheterna köpts. De menar vidare att Fabrikörvägen redan idag är trång och inte kommer att klara angöring för föreslagen bebyggelse. Trafiksituationen kommer att bli ohållbar. Vidare tycker de boende att den föreslagna bebyggelsen ligger alldeles för tätt inpå de redan existerande bostadsrätterna.

De föreslår att bebyggelsen inom område 6 placeras uppe på berget, vilket ger en fantastisk utsikt över inloppet, att Tändkulevägen används för angöring till bebyggelsen så att det blir mer praktiskt och inte ställer till problem för de boende på Fabrikörvägen samt att garage byggs under bebyggelsen för lättare parkering och ökad attraktivitet.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6 samt trafik.

31. Boende på Fabrikörvägen 12, 14 och 18

I skrivelsen, som 26 boende på Fabrikörvägen skrivit under, framkommer att de är starkt kritiska till bebyggelsen i område 6 i programförslaget. Enligt de boende innebär bebyggelsen en stor miljöförsämring eftersom angöringen föreslås lösas från samma gata som för befintlig bebyggelse. Bebyggelsen skulle innebära en enormt ökad trafikbelastning och fara då det redan idag är så smal väg att trappstegen leder direkt ned på gatan, trottoar saknas. Olägenheterna skulle bli extra stora, framförallt för de som bor långt ned i huset, eftersom befintliga balkonger ligger mycket nära gatan.

Det framhålls även att de befintliga husen har stora fönster mot den föreslagna bebyggelsen och att utsikt mot skogen skulle bytas mot en icke trivsamt insyn. Den föreslagna bebyggelsen skulle även skymma solen och därmed försämra boendekvaliteten. De boende påtalar att det inte ens i Stockholms city finns byggnader med så lite utrymme mellan eftersom gator där oftast har två trottoarer och två körfält. Om förtätning ska kunna ske behöver stora delar av berget sprängas.

De boende frågar till vilket pris som denna förtätning ska ske och känner sig bedrövade över att förslaget kan komma att godkännas av Nacka kommun. Förslaget skulle påverka miljön mycket negativt. Varför inte flytta bebyggelsen till höger om hotell J nedanför

Jarlaberg? Då skulle husen få sjöutsikt och inte vara lika störande eftersom hotellgäster är kortvariga besökare. De boende önskar att den gröna lungan vid Fabrikörvägen ska bibehållas för dagis, skolor och boende som hittills.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6.

32. Boende på Fabrikörvägen 12

De boende är kritiska till bebyggelsen vid Fabrikörvägen, inom område 6 i programmet. Då deras bostad köptes fanns inga planer på exploatering på den aktuella platsen, har detta tydligen ändrats. De menar att bebyggelseområdet strider mot den landskapsanalys som tagits fram samt att spridningssamband och rekreativvärden riskerar försvinna. Utöver detta påverkas omgivande grönska och solförhållanden samt att det blir insyn från den nya bebyggelsen. Det bör vara möjligt att ta bort den aktuella bebyggelsen, med ca 100 lägenheter, och kompensera med lite mer i andra delar av Nacka strand. Då kan område 6 sparas som ett attraktivt och tillgängligt grönområde. Sammantaget menar de boende att bebyggelsen inom område 6 strider mot tre viktiga intressen.

- Förslaget har en oönskad inverkan på riksintresset för kulturmiljö då den gröna vyn i inloppet mot Stockholm förändras. Det strider alltså mot en bredare allmänhets intresse.
- Förslaget har en oönskad inverkan på nuvarande och blivande boende i närområdet, dvs. Nacka strand i sin helhet.
- Förslaget har en påtaglig negativ inverkan för de boende på Fabrikörvägen, dvs. på enskildas intressen.

När det gäller område 5 i programförslaget vill de boende påminna om det utsiktsservitut som föreningen har med berörd fastighetsägare. Begränsningen i höjd på eventuella nya byggnader måste följas i sin helhet, dvs utsikten får inte minska från någon enskild lägenhet.

Avslutningsvis menar de boende att förslaget för område 5 och 6 innebär väsentliga olägenheter såväl under byggtiden som efter färdigställande. Det är också uppenbart att priset vid en eventuell lägenhetsförsäljning påverkas. De hänvisar till mark- och miljödomstolens dom om detaljplanen för nya Slussen i Stockholm där utsiktsfrågan prövades.

Planenhetens kommentarer:

Det finns flera rättsfall där påverkan på utsikt prövats, varje fall har sina speciella förutsättningar. Det går inte att dra några direkta paralleller till prövningen av Slussenplanen eftersom förutsättningarna är olika. Kommunens inriktning är att ett stort antal bostäder ska tillkomma på västra Sicklaön, detta utgör ett stort allmänt intresse. Bedömningen är att bebyggelse bör kunna tillkomma i delområde 5 och 6. Att en byggnad är först på plats innebär inte någon rättighet till oförändrad omgivning. Förändrad markanvändning kommer dock att föregås av planläggning och i den processen görs den slutliga avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen. I nuläget är det ett detaljplaneprogram som är aktuellt, där anges kommunens inriktning för kommande detaljplanering i Nacka strand.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och 6.

33. Boende på Fabrikörvägen 12

De boende instämmer i en insändare i NVP tisdagen den 10 december. Huvudinnehållet i insändaren är att bebyggelsen vid Fabrikörvägen inte passar in utan bara förstör och att de boende mister all natur utanför sina fönster. Istället föreslås att bebyggelsen i område 6 flyttas mer söderut upp till bergets högre nivå där milsvid utsikt kan fås. Där kan bebyggelsen lätt nås med en väg från Tändkulevägen.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6.

34. Boende på Fabrikörvägen 12

En skrivelse som undertecknats av fyra boende på Fabrikörvägen innehåller främst synpunkter och frågor om den planerade bebyggelsen i område 6 i programmet. De ser hellre att delområdet tas bort och bebyggelse istället placeras inom andra delområden exempelvis närmare torget eller etapp 3. Ett annat alternativ vore att bygga längre österut på Fabrikörvägen, där vägen är av bättre standard. De undrar även hur stor inverkan den nuvarande fastighetsägaren haft på förslaget.

De boende uttrycker en oro kring de sprängningar, markarbeten och byggtransporter en exploatering i område 6 skulle innebära. De menar att det skulle innebära stora störningar för de boende under en relativt lång period och undrar hur transportererna ska samordnas. Kommer utbyggnaden också innebära att hela gatan grävs upp för ledningsarbeten? Vad händer om marken byter ägare och byggprocess drar ut på tiden och samordningsproblemen blir större?

De boende lyfter också fram att dagens kantstensparkeringar längs Fabrikörvägen tas bort utan någon närmare kommentar i programmet. Behovet av dessa platser borde öka i och med en ytterligare exploatering. De menar också att Fabrikörvägen kommer få fler regelbundna tunga transporter även efter ett eventuellt bygge. De boende tycker inte att hänsyn tagits till alla olägenheter för de redan boende och de välkomnar politiker och andra beslutsfattare i detta ärende att på plats bilda sig en uppfattning om vad det rör sig om.

De utvecklar vidare att programmets förslag innebär att en ansenlig del av skogen försvinner och att gamla träd tas bort. Det lilla djurliv som finns kommer att försvinna. Riskerna som landskapsanalysen visar för spridningssambanden borde kunna undvikas. De ifrågasätter även bostadskvaliteten i den föreslagna bebyggelsen. Avslutningsvis vill de boende påminna om utsiktsservitutet som är tecknat med berörd fastighetsägare. Den menar att ett hus på samma höjd som "Gant-huset", men som ligger närmare Fabrikörvägen, kommer upplevas som högre.

Planenhetens kommentarer:

Den i nuläget dominerande fastighetsägaren i Nacka strand är intresserad av en förtätning i stadsdelen. Dessa ambitioner är i linje med kommunens inriktning för västra Sicklaön. Förslaget är framtaget i samarbete med fastighetsägaren för att på så vis säkra att det finns en vilja att genomföra det som föreslås. Samtidigt är det viktigt att poängtera att programmet är kommunens förslag och att arbetet hanteras på vanligt sätt med politiska uppdrag och beslut.

Det finns alltid risker för förseningar och samordningsproblem i en plan- och byggprocess. Oavsett framtida ägandeförändringar kommer kommunen ha kvar rollen som samordnare av utvecklingen i Nacka strand och kommer att verka för att påverkan under genomförandet blir så bra liten som möjligt samt följer de lagar och regler som finns.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och 6.

35. Boende på Fabrikörvägen 12

Den boende protesterar mot planerna att bygga fler hus på Fabrikörvägen och menar att byggnaderna kommer alldeles för nära de fyra befintliga bostadshusen. De flesta har valt sitt boende just för närheten till naturen. Insyn, trafikstörningar och sprängningar kommer att påverka befintlig bebyggelse. Den boende menar att skulle bli lummigare och vackrare om en ”fil” av grönska sparades mot Fabrikörvägen och att bebyggelsen istället placeras högre upp på berget, exempelvis som radhus. Angöring kan då lösas från Tändkulevägen.

Den boende frågar sig vem som ska kompensera för miljöförstörelsen och om bebyggelsen överhuvudtaget är möjlig.

Planenhetens kommentarer:

I Stockholmsområdet är bristen på bostäder ett problem och det allmänna intresset för att bostäder tillkommer är därmed stort. Vid detaljplaneläggning ska en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen göras. Skador till följd av en detaljplan ersätts inte förutom de fall som finns uttryckligen reglerade i 14 kapitel PBL.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6 samt byggstök och buller.

36. Boende på Fabrikörvägen 14

De boende ger en kort beskrivning av ägandehistorik och vilka intressenter som finns i Nacka strand. Deras huvudsakliga synpunkter handlar om att föreslagna bebyggelse inom område 1 och område 6 i programmet är olämplig då den innebär dramatiska intrång i det som idag är obebyggt mark. De lyfter fram ett antal citat ur programmet som talar om värdet av natur- och rekreativmiljöer i Nacka strand. De menar att förslaget inte överensstämmer med de utvalda citaten.

Utöver detta menar de boende att den föreslagna bebyggelsen på Fabrikörvägen samt vid Tändkulevägen är för hög och därmed kommer att skymma solen för befintlig bebyggelse samt att transporter och ökad trafik kommer innebära ytterligare trafikproblem på Fabrikörvägen.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 1 och 6, trafik samt byggstök och buller.

37. Boende på Fabrikörvägen 14

Den boende beskriver att ”Västra hållmarken” och angränsande skogsområden utgör en väsentlig del av den ”gröna foten” i Nacka strand. Bebyggelsen inom område 6 i programmet ifrågasätts främst eftersom den ianspråkta naturmark och för att de sannolikt innebär avsevärda sprängningar med risk för skador på befintlig bebyggelse. Hur stämmer det med kommunens mål om kvalitativa rekreativmiljöer, långsiktigt hållbar stadsmiljö,

effektiv mark- och resursanvändning, spridningssamband och gröna stråk? Den boende menar att delområde 6 stämmer dåligt överens med dessa. När kommunen nu planerar för ca 5000 fler boende i Nacka strand då börjar man med att bygga bort en stor del av den enda stora gröna lungan i området.

Istället tycker den boende att man bör bygga högre i områdena 3,4,10, 11 och 12 och föreslår att en märkesbyggnad planeras, liknande Alviks Torn eller höghuset i Dalénum på Lidköping med 18-21 våningar. Tala om utsikt! Nacka bör inte vara sämre. Då kan Västra Hällmarken bevaras och aktiveras.

Den boende poängterar också att restauranger och caféer vid strandpromenaden bör kontrolleras fortlöpande så att de inte medför störande ljud med musik utomhus mm. Slutligen föreslås även att konstverket med den svävande kvinnan på J V Svenssons torg borde återställas med en vattendamm som fanns tidigare, att de två rostande ljuskulisserna tas bort samt att den ursprungliga stensättningen återskapas.

Planenhetens kommentarer:

När det gäller grönområden och gröna samband har planenheten gjort en bedömning där de föreslagna intrången vägts mot nyttan. Just delområde 6 har delvis justerats efter samrådet, men naturmark tas i anspråk även efter dessa ändringar. I programmet framgår tydligt att bebyggelse i delområde 6 förutsätter att byggnaderna utformas ”lätt” och ges en utformning som samspelar med naturen. På så sätt möjliggör programmet bebyggelse som ger en begränsad påverkan på naturen.

Tillstånd och regler kring restaurangverksamhet regleras inte i ett detaljplaneprogram. I arbetet med de kommande detaljplanerna finns dock möjligheter att påverka den fysiska utformningen. Synpunkten angående utformningen av J V Svenssons torg noteras.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6 och Västra Hällmarksparken.

38. Boende på Fabrikörvägen 14

Den boende menar att förtätning inte passar vid Fabrikörvägen. Nyinflyttade kommer att få skymta vattnet men mest se in i de befintliga husens vardagsrum. Det lyfts fram att alla har köpt sina lägenheter utifrån det utsiktsservitut som Brf. Gustafshög har med kommunen där utsikten mot skogen är lika viktig som den mot vattnet.

Den boende menar att den planerade bebyggelsen på Fabrikörvägen kommer att förstöra naturen och miljön med biltrafik som innebär en hänsynslös förändring. Istället föreslås bebyggelse längre upp på berget där en attraktiv utsikt kan möjliggöras. På berget kan det byggas dubbelt så många hus, kanske som radhus. Trafiken kan lösas från Tändkulevägen.

Planenhetens kommentarer:

Påpekandet om servitutet är delvis felaktigt. Det avtalservitut som finns inskrivet är en civilrättslig överenskommelse mellan två privata fastighetsägare. Kommunen har inte något med det att göra.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6.

39. Boende på Fabrikörvägen 14

Den boende vill behålla det enda stora skogs- och bergområdet på södra sidan av Fabrikörvägen orört för rekreation för dagisbarn, boende och nya boende. En bredare väg med två filer skulle orsaka trafikproblem och kaos. Istället bör bebyggelsen vid torget och vid Lokomobilvägen ökas med 5-10 våningar, där störs inga befintliga boende. Även kontorshusen som föreslås konverteras borde kunna byggas på med 5 våningar, dock inte framför befintlig bebyggelse.

Den boende tycker att alla nybyggda hus bör förses med planteringar på balkongerna, agtak (tak av vass) eller förses med bikupor. Det framkommer även att torget och trappan ned till kajen bör utvecklas med grönska samt att den gamla arkitekturen och de vackra konstverken bör bevaras.

Vad händer med källsorteringshuset som hör till Brf. Gustafshög? Det syns inte i planerna.

Planenhetens kommentarer:

Det är viktigt att stadsmiljöerna fortsätter att vara attraktiva och utvecklas ännu mer med väl gestaltade offentliga platser. I huvudstråket längs Augustendalsvägen och ned till kajen ska grönskan vara ett påtagligt element. Programmet uppmuntrar även gröna tak mm, detaljer kring utformningen kommer dock att prövas i de kommande detaljplanerna.

Vad som händer med källsorteringshuset vid Augustendalsvägen är inte något som tas upp i programmet utan det är en fråga som kommer att behöva lösas när arbetet kommer längre och det är klarlagt vilket område som kommer att beröras.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6 och trafik.

40. Boende på Fabrikörvägen 18

De boende beskriver hur de i samband med köp av lägenhet förvissade sig om att utsiktsservitutet var inskrivet hos Lantmäteriet samt att kommunen kände till det. De har nu sett att kommunen vill ge bygglov för ett hus om fyra våningar istället för godkända tre likt avtalat. För de boende blir det inte bara en känslomässig fråga utan även en ekonomisk.

I skrivelsen hoppas de boende att kommunen ska respektera det gällande servitutet och inte tvingar fram en rättsprocess i frågan. I övrigt är de mycket positiva till utbyggnaden, även byggnader framför dem, bara utsiktsservitutet respekteras.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

41. Boende på Fabrikörvägen 18

I skrivelsen framgår att de boende generellt värnar om grönområdena mellan Fabrikörvägen och kajen. I förslaget är de dock mest missnöjda med bebyggelsen söder om Fabrikörvägen, i delområde 6. De menar att föreslagen bebyggelse skulle få mycket negativa konsekvenser då den hamnar utomordentligt nära de befintliga bostäderna, och att detta innebär skuggning, störande insyn och att de mister sin utsikt mot skogen. Till detta kommer även att trafikbelastningen blir mycket stor. De föreslår att byggnaderna närmast Fabrikörvägen tas bort så att ett grönt stråk sparas. De boende betonar att när de flyttade till Nacka strand

för några år sedan var det inte till en ”stad” de flyttade utan till ett grönområde med viss sjöutsikt och räknade aldrig med att det kunde komma bebyggelse så som programmet föreslår.

Planenhetens kommentarer:

Synpunkten om att de inte flyttade till en ”stad” noteras. I ett område bara några minuter från de centrala delarna i en kraftigt växande storstad kan all mark förväntas bli aktuell för bebyggelse, särskilt om den är privatägd och redan har utbyggd infrastruktur. Planenheten menar att utvecklingen är naturlig och välkommen från kommunens perspektiv där bostadsbyggande är en viktig uppgift.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6, trafik samt allmänt.

42. Boende på Fabrikörvägen 18

De boende skriver att en förtätning till en mer stadsliknande miljö bör ske på platser där det harmoniserar med omgivningen och där trafikflödena kan lösas. De betonar att det är viktigt att behålla dagens skärgårdskänsla. För de boende skulle område 5 i programmet, bebyggelsen på kajen närmast berget, få förödande konsekvenser pga närheten (insyn) och höjden (påverkad utsikt).

Planenhetens kommentarer:

Skärgårdskänslan är en viktig del av Nacka strand, programförslaget med bland annat strandpromenad mm kommer att långsiktigt säkerställa tillgängligheten till vattnet. Programförslaget innebär att miljön i Nacka strand delvis förändras, det är en del av syftet. Planenheten bedömer att tillräcklig hänsyn tagits till omgivningspåverkan och trafikmängder.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och trafik.

43. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende menar att bebyggelsen inom område 5, bebyggelsen på kajen, skulle begränsa utsikten mot vattnet och Djurgården för ett stort antal boende i husen på Fabrikörvägen 18 och 20. Bebyggelsens hösta höjd bör regleras enligt det gällande servitutet.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

44. Boende på Fabrikörvägen 20

I skrivelsen från den boende framgår att det är positivt med en förtätning och att inrymma bostäder i tomma kontorsbyggnader. Område 1 är positivt och bra för ett mer levande Nacka strand. Den boende är dock kritisk till bebyggelsen i område 6. Bebyggelsen kommer mycket nära de befintliga husen och sprängningar skulle vara mycket störande. De har valt att bo i Nacka strand just för att inte bo på en byggarbetsplats. Område 6 behöver bevaras som rekreationsplats. Det är viktigast att utsiktsservitutet respekteras, inga nya våningar på gamla ”Gant-husen”. I övrigt stödjer den boende de synpunkter som Brf. Gustafshög lämnat in och som undertecknats av advokatfirman Fylgia. (Se sid. 40)

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om område 1, 5 och 6 samt om byggstök och buller samt separat svar till Brf. Gustafshög.

45. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende ser det som positivt att befintliga ytor som står tomma kan användas mer effektivt och inrymma bostäder. Byggnaderna vid torget får gärna vara höga så de får utsikt ovanför övrig bebyggelse. I skrivelsen lyfts område 6 fram som negativt, en bebyggelse där skulle minimera den gröna lungan och ta bort lekmöjligheter för barn i Nacka strand. Den boende lyfter också fram att boendemiljön skulle bli besvärlig under flera år av sprängningar, byggarbete och ökad trafik. Det framgår även att det inte bör byggas för högt på kajen då utsiktsservitutet gäller, annars riskerar många boende att påverkas negativt.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 1, 5 och 6 samt om trafik och byggstök och buller.

46. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende tycker att det låter trevligt med ett mer levande Nacka strand och skriver att den fantastiska utsikten, enastående miljön med lugn och tystnad samt den vackra arkitekturen gör att Nacka strand är attraktivt. Det framgår att område 5 i programmet ses som negativt. Den boende påpekar att ingen byggnad på kajsidan, bakom ”Gant-huset”, får bli högre än tre våningar, dvs inte högre än de befintliga husen. Arkitekturen och fasader på kommande bebyggelse får inte förstöra den kvalité och harmoni som finns idag.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

47. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende uttrycker att det inte är roligt att kommunen föreslår ett höghus framför fönstret och en mur framför utsikten. Bebyggelsen på kajen behöver minskas med en våning så det blir 3 våningar som befintliga byggnader på kajen.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

48. Boende på Jakobsdalsvägen (namnlista 110 namn)

Ett stort antal boende på Jakobsdalsvägen i Nacka strand har skrivit under en namnlista med tillhörande synpunkter. Totalt 110 personer har skrivit under. De inleder med:

”Vi som bor och lever på Jakobsdalsvägen är bestörta och mycket förvånade över de byggplaner för Jakobsdalsvägen som presenteras i programförslaget, då vår gata redan idag uppvisar just de kvaliteter och egenskaper som programmet eftersträvar för Nacka strand. Vår boendemiljö- Platån - uppvisar idag en för ca tjugo år sedan väl gestaltad plats med harmonisk gatubild där en blandning av bostäder, verksamheter som bl.a. förskola och skola, arbetsplatser och offentliga platser inryms med nära kontakt med grönska och vatten.”

De boende för fram att det finns ett utsiktsberg i område 9, en plats som spontant utvecklats till en omtyckt plats med vacker utsikt. De vill att utsiktsberget tillgängliggörs och utvecklas med soldäck mm och att platsen länkas samman med torget, strandpromenaden och Östra skogen mm, med promenadstråk. På så vis kan platsen besökas av fler än bara de boende.

De uttrycker att förslaget är synnerligen okänsligt då berget har ett stort värde samt att det skulle innebära avsevärt försämrat ljusinsläpp och påtagligt försämma utsikt mot grönska och vatten. Redan idag är bebyggelsen omgiven av hög bebyggelse. Förslaget får även konsekvenser för de som inte har direkt sjöutsikt från sina bostäder.

De boende är positiva till delområde 8 mellan Jarlaberg och Nacka strand samt konvertering från kontor till bostäder, däremot är de mycket negativa till det högsta av de fyra punkthusen i område 9. Man menar att byggnaden försämrar för utsikt och solljus mm, samt förvanskar gaturummet och skapar en ny gräns mot Jarlaberg.

Sammanfattningsvis vill de boende att utsiktsberget tillgängliggörs samt att bebyggelsen framför/öster om Jakobsdalsvägen, område 9, utgår helt. Motsvarande antal lägenheter skulle kunna ersättas i områdena 3, 5, 6 och 10.

De skriver avslutningsvis: ”Att ”skapa möjligheter till bostäder i bästa utsiktsläge” genom att beröva redan befintliga lägenheter ”bästa utsiktsläge”- när annan mark/andra lösningar finns att bygga nya lägenheter - är inte rimligt”.

Planenhetens kommentarer:

Utsikt från bostaden är ett enskilt intresse som kommer att vägas mot andra enskilda och allmänna intressen när de kommande detaljplanerna tas fram. Att en byggnad var först på plats är ingen automatisk garanti för att utsikten kommer att vara oförändrad för all framtid. All mark i Nacka strand har utretts för bebyggelse. Planenheten håller inte med om att det finns alternativ mark tillgänglig som ger en bättre lösning.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

49. Boende på Fyrspannsvägen i Jarlaberg (namnlista 153 namn)

Ett stort antal boende på Fyrspannsvägen i Jarlaberg har gjort ett upprop i form av en namninsamling för att protestera mot programmets förslag för område 9. Totalt 153 personer har skrivit under. De skriver att:

”Vi protesterar mot förtätningen av ett redan tätt område i Nacka Strand

Jarlaberg är ett 30 år gammalt bostadsområde som trots sin ålder är ett populärt och attraktivt bostadsområde. Mycket av den positiva boendemiljön motiveras av den luftighet, ljusa höga placering och utsikt som området har. Enligt de planer som vi tagit del av angående delområde 8 & 9, så kommer närmiljön avsevärt försämrats för stora delar av brf Illern, med både försämrade boendemiljö och värdering som följd.”

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

50. Boende på Fyrspannsvägen 33

I skrivelsen från den boende nämns att kommunen bör vara rädda om de bostäder och den bostadskvalitet som finns idag, att man inte ska bygga höga hus framför eller för nära befintlig bebyggelse, att förändringarna bör börja med omvandling av tomma kontorsytor samt att de större etapperna behöver invänta utbyggnad av infrastrukturen.

Kritik riktas främst mot område 8 och 9 i programmet. Den boende menar att utformningen inte tagit hänsyn till befintlig bebyggelse i Jarlaberg, utsikt och kvällssol kommer att påverkas negativt. Om Nacka strand och Jarlaberg ska integreras, bygg då en ordentlig trappa istället för en mur av hus. Det framförs även att bostadsutbyggnaden kopplat till kollektivtrafiken är viktig. Men att den inte bör ske på bekostnad av befintliga värden i området, inklusive Vikdalen och Jarlaberg. Det finns gott om annan oanvänd mark.

Den boende menar att de höga punkthusen i område 9 kommer att kraftigt försämra boendemiljön för boende på Fyrspannsvägen samt Jakobsdalsvägen. Även område 8 har motsvarande påverkan för radhusen på Fyrspannsvägen. Dessa försämringar kommer även att påverka värdet på bostäderna negativt. Kritik riktas också mot att genomförda enkäter endast riktats till boende och verksamma i Nacka strand och inte till berörda i Jarlaberg.

Planenhetens kommentarer:

På programkartan för offentliga rum och på kartan i trafik och teknikkapitlet visas kopplingar mellan Nacka strand och Jarlaberg. Utformningen av dessa behöver utredas i samband med att den tillkommande bebyggelsen planeras mer i detalj. I sammankopplingen av områdena ingår gator, trappor, parker, platser och bebyggelse.

Markanvändningen i Nacka strand och i anslutning till Vikdalen och Jarlaberg kommer till stora delar att omprövas, detaljplaneprogrammet är en del i den processen. Befintliga värden i området kommer att vägas mot andra intressen då detaljplanerna upprättas, då kommer även möjlighet finnas att lämna in synpunkter och de sakägare som berörs kan även överklaga.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

51. Boende på Fyrspannsvägen 33

Se föregående, men med tilläggen att:

Den boende skriver att befintlig förskola i område 9 inte bör rivas till förmån för en ogästvänlig, mörk och trång storstadsförskola i två våningar med lek på taket och omgärdad av höghus. Bygg istället ut förskolan på hela område 9 så att det blir en lekvänlig, miljöanpassad förskola som integreras med en äventyrspark i Östra skogen.

Den boende menar att de 1500 nya bostäderna kommer att skapa stora påfrestningar i trafiksystemet samt buller. Utöver detta är det redan idag svårt att hitta parkeringsplats i området. Ska hela Nacka strand sprängas ut för att kunna bygga underjordsgarage?

Planenhetens kommentarer:

Konsekvenserna för trafiksystemet har utretts under programarbetet. På vissa delar föreslås större ombyggnader, tex på Augustendalsvägen, och på andra sträckor är det breddningar

och trottoarer som föreslås. Med de åtgärderna ska trafikflödena inte innebära några problem. Vid en ökad andel bostäder i området förväntas inte bara flödena förändras utan också jämnas ut över dagen. Även de relativt stora åtgärderna som föreslås kopplat till kollektivtrafiken bedöms ha effekt på trafikflödena i stadsdelen.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9, samt om förskola/skola, trafik och parkering.

52. Boende på Fyrspannvägen 35

De boende ställer sig positiva till utvecklingen av Nacka strand till en mer levande stadsdel, men har synpunkter på processen och utformningen.

Först och främst frågar de boende varför inte de i Jarlaberg fick svara på enkäten som gick ut i Nacka strand i januari 2013. Om de hade fått svara hade de kunnat vara med och påverka förslaget utformning. En stor förändring av Nacka strand påverkar även Jarlaberg. Även samrådstiden med sista dag den 23 december ifrågasätts.

Bebyggelsen i område 9 i programmet kritiserar eftersom de ger negativ påverkan på befintliga hus. Den nya bebyggelsen får bästa utsikt på befintlig bebyggelses bekostnad. Många har köpt dyra bostadsrätter och betalat för läget och utsikten. De anser att förslaget är kränkande och undrar om kommunen driver med dem. Den föreslagna bebyggelsen i område 9 kritiserar även för att skärma av Nacka strand från Jarlaberg snarare än att koppla samman stadsdelarna.

De boende kritiserar att förskolan i område 9 kringbyggs med bostäder och de anser det vara befängt att använda taket som gård.

Planenhetens kommentarer:

Idén om att använda taket som förskolegård bör ses som en möjlig lösning för att åstadkomma ett effektivt markutnyttjande. Med terränganpassningar skulle en förskolegård på ett tak även kunna vara tillgänglig från marken. Om en sådan lösning är lämplig eller ej kommer att prövas i den framtida detaljplanen.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt allmänt.

53. Boende på Fyrspannvägen 36

De boende har synpunkter främst kring utformning av förskolegårdar. Till yttrandet bifogas tidningsartiklar i ämnet. I skrivelsen menar de boende att förskolegårdar av rimlig storlek, 25-60 kvm per barn, blir svårt att leva upp till om programmet för Nacka strand genomförs enligt förslaget. De boende har gjort egna beräkningar och menar att gårdsstorleken för förskolan i område 9 är godtagbar, medan gården på andra sidan Jakobsdalsvägen är för liten, bara ca 17 kvm per barn, gården är också ofta blåsigt till följd av det närliggande höghuset.

De boende vill att förslaget omarbetas och att skolans behov av gårdsytor analyseras och att de förbättras så att minst 25 kvm per barn i gårdsstorlek finns, att nytillkommande bebyggelse får separata bostadsgårdar, att kopplingarna mot centrala Nacka strand,

Augustendalsvägen, Nyckelviken förstärks, samt att eventuella nya hus bör placeras utmed Jakobsdalsvägen för att bevara så mycket som möjligt av naturområdet.

Planenhetens kommentarer:

Utformningen av delområde 9 har omarbetats vilket även påverkar förskolegården, exakta lägen och utbredningar kommer avgöras i kommande detaljplaner. Skolgården för skolan söder om delområde 9 är liten sett till antal barn. Skolan har dock stöd i gällande detaljplan och har permanent lov för sin verksamhet. Åtgärder för att göra den befintliga gården så bra som möjligt är en fråga mellan fastighetsägaren och skolan. Vid ändringar av skolans detaljplan kommer skolgårdens utformning att bevakas.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt förskola/skola.

54. Boende på Fyrspannsvägen 37

Den boende är positiv till mycket av programmets innehåll och allmänt intresserad av utvecklingen i Nacka strand. En byggnad i område 9, den högsta byggnaden, har dock stor negativ inverkan på boendemiljön. Man menar att om det byggs så högt som det anges förstörs utsikten, solljuset påverkas och det ger en ökad insyn. Sammantaget innebär det en väsentlig och oacceptabel försämring av boendekvaliteten.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

55. Boende på Fyrspannsvägen 37

Se föregående, men med tillägget att:

Den boende menar att programförslaget påverkar priset på deras bostadsrätter, priser som i nuläget ligger en bra bit högre än motsvarande lägenhet med sämre läge. Detta värde försvinner helt nu. De menar att kommunen behöver tänka om och ta hänsyn till de boende! De skriver även att de nu överväger att flytta från Jarlaberg.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

56. Boende på Fyrspannsvägen 39

De boende beskriver en förtvivlan över den föreslagna bebyggelsen inom område 9, främst höghuset närmast Jarlaberg, som de menar skulle förstöra utsikten och känslan av ljus och luft helt. De påpekar att värdet på bostaden skulle påverkas högst negativt. Har kommunen verkligen tagit hänsyn till omgivande bebyggelse? De avslutar med att de utgår från att kommunen beaktar deras synpunkter och att den planerade bebyggelsen inte genomförs.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

57. Boende på Fyrspannsvägen 39

Den boende tycker att det är underbart att något händer i Nacka strand men är mycket kritisk mot bebyggelsen inom område 9 i programmet. Den boende skriver att det blir

bostäder med bästa utsikt, men inte för de som redan bor där och har betalat för dyra bostäder och undrar om de ska flytta.

Den boende menar att kommunen ska erbjuda en lägenhet med motsvarande utsikt till samma pris och att hon verkligen inte vill ha ett höghus 10 meter från fönstret. Det är upprörande som ensamstående som satsat alla pengar i ett boende med nära till naturen. Den boende menar att utsikten skulle bli en kvalitet på gamla dagar och påpekar att all utsikt och sol förloras och därmed även förlust av enorma pengar.

Planenhetens kommentarer:

I Stockholmsområdet är bristen på bostäder ett problem och det allmänna intresset för att bostäder tillkommer är därmed stort. Vid detaljplaneläggning ska en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen göras. Skador till följd av en detaljplan ersätts inte förutom de fall som finns uttryckligen reglerade i 14 kapitel PBL. Försämrade utsikt nämns inte som en ersättningsgrund i PBL.

Programförslaget har setts över för delområde 9. Den slutliga utformningen kommer att prövas i kommande detaljplaneprocess, där kommer allmänna och enskildas intressen att vägas. I samband med detaljplanen kommer det även ges två tillfällen att lämna synpunkter samt att berörda sakägare har möjlighet att överklaga.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

58. Boende på Fyrspannsvägen 39

I sin skrivelse menar de boende att förtätning inte alltid passar in. De syftar då på område 9 i programmet och menar att den föreslagna bebyggelsen är gigantisk både till höjd och till volym. Har kommunen verkligen tagit hänsyn till den omgivande bebyggelsen i enlighet med PBL? De boende menar att alla byggnader inom område 9 gör att angränsande befintliga bostäder förlorar i ljus, utsikt och värde. Därmed kommer många bostadsrättsinnehavare lida stor ekonomisk skada. Delområde 9 borde tas bort helt ur programmet.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

59. Boende på Fyrspannsvägen 39

Den boende har kommit in med synpunkter kring kommunikationen kring programmet. Information borde ha gått ut till alla hushåll i Jarlaberg som berörs av område 9 i programmet.

Kritik riktas även mot den föreslagna bebyggelsen i delområde 9. Den boende motsätter sig både placering, volym och skala på bebyggelsen då förslaget inkräktar på ljus, rymd och den naturliga frihetskänslan som präglar området. Ett förslag förs fram om terrasserad bebyggelse alternativt att området tas bort helt där nuvarande förskola ligger.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt under allmänt.

60. Boende på Fyrspannvägen 39

I skrivelsen lyfter de boende fram att de ser positivt på att Nacka strand blir mer levande, att kontorskomplexen blir bostäder och att nytt byggs där det är lämpligt. Dock har de invändningar mot bebyggelsen inom område 9 och vill att bebyggelsen där omprövas.

De boende menar att den föreslagna bebyggelsen inom område 9 är för hög och för stor, högre än befintlig bebyggelse. Framförallt gäller detta det ena av punkthusen. Som helhet menar de boende att förslaget innebär en kompakt instängdhet och förlust av sjökontakt samt att karaktären av rymd, ljus och öppenhet försvinner. De ifrågasätter också om trafiken till området går att lösa på ett säkert sätt med alla nya boende och trafik till förskolan på en så liten gata. I skrivelsen lyfts även frågan om påverkan under byggtiden fram, sprängning, byggtrafik mm.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt byggstök och buller.

61. Boende på Fyrspannvägen 39

De boende vill att bebyggelsen inom område 9 i programmet omprövas eftersom nuvarande förslag innebär att utsikt och dagsljus påverkas/försvinner, insynen ökar samt att bostädernas marknadsvärde minskar. De anser att hänsyn behöver tas till den befintliga bebyggelsen så att påverkan för de boende begränsas.

De ställer också frågor kring hur trafiksituationen ska lösas med tillkommande bostäder samt förskola på en smal gata, var de boende ska parkera samt hur befintlig bebyggelse kommer att påverkas av sprängningar och transporter under byggtiden.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9, trafik, parkering samt byggstök och buller.

62. Boende på Fyrspannvägen 41

Den boende är betonar den nuvarande fantastiska utsikten som de har och menar att den föreslagna bebyggelsen i delområde 9 kommer att påverka deras och många andras boendemiljö negativt. Förslaget tar inte hänsyn till de befintliga husen som det står i programmet. De boende vill att de tomma kontorslokalerna i Nacka strand ska byggas om till studentbostäder, det skulle vara ett lyft för stadsdelen.

De menar också de befintliga grönområdena bör bevaras och att det är överdrivet att förskolan vid Jakobsdalsvägen skulle hindra tillgängligheten till "östra skogen" nedanför berget, utan att det med mindre åtgärder går att säkerställa kopplingen till grönområdet.

Planenhetens kommentar:

Programmet innehåller ombyggnader av kontorslokaler till bostäder, sannolikt blir det varierade lägenhetsstorlekar bland annat som kan vara lämpliga för yngre eller studenter. I programmet har det dock inte en detaljerad reglering av boendeformer diskuterats tex. renodlade studentboenden. När det gäller frågan om gångförbindelse mellan Jakobsdalsvägen och "Östra skogen" ska den frågan studeras ytterligare i kommande

detaljplanering, inriktningen är dock att befintlig förskola ska ersättas med en ny som integreras med övriga funktioner, där inkluderas parkmiljö och gångförbindelse.

I övrigt, se generella synpunkter under allmänt samt delområde 9.

63. Boende på Danielsvägen

I skrivelsen nämns att kommunens ambition att förtäta Nacka strand är en god idé men det befaras att kommunen i processen inte beaktar de som redan bor i närområdet. Kvarnholmsförbindelsen lyfts fram som ett exempel på ett projekt utan eftertanke. Programförslaget skulle orsaka direkt skada för många fastighetsägare i och med minskat marknadsvärde.

I programförslaget redogörs inte för hur den ökade trafikvolymen ska regleras. Redan nu är det försämringar på gång i Vikdalen pga. den planerade gång- och cykelbanan. Trafikvolymen i Vikdalen och Nacka strand är redan maximerad, dagliga tillbud och obehagliga trafiksituationer är vardagsmat för bilister och fotgängare.

Delar av programmet utgår från befintliga byggrätter i gällande detaljplaner. Men byggnader t.ex. i skogspartierna ovanför Tändkulevägen och vid "allmanningen" bakom Montanahuset kan inte accepteras. Den boende motsätter sig dessa delar av byggplanerna samt all annan bebyggelse som inte först löser problemen med ökade trafikflöden.

Planens kommentarer:

Se under generella synpunkter om trafik och allmänt.

64. Boende på Järlastigen

Den boende lyfter fram det bevarandevärda i Vikdalens karaktär med skogsklädda bergssluttningar och byggnader i högst två våningar samt att detta bekräftas i den gällande detaljplan för Vikdalen och i översiktsplanen. Den boende skriver att programförslaget inte stämmer överens med dessa intentioner. I skrivelsen framgår att Nacka behöver växa vidare efter sina egna förutsättningar, dvs. anpassning till natur, topografi och kulturhistoria. Den boende lyfter fram kvaliteten i det varierande och motsätter sig tanken att Centrala Nacka ska kunna upplevas som en helhet.

Den boende tycker att det finns många bra delar i avsnitten om det offentliga rummet, dock med tillägget att det är viktigt att naturkaraktären får dominera så att inte allt blir för iordninggjort. Utsiktsplatsen behöver exempelvis inte någon större anläggning, om ens någon.

I skrivelsen berörs flera specifika delområden för ny och omvandlad bebyggelse i programmet, följande anges. Delområde 1: Huskroppen närmast Tändkulevägen är alldeles för storskalig och slår sönder de fina arbetarbostäderna. Volymen bör utgå eller sänkas till max tre våningar. Delområde 3: En mer måttlig bebyggelse mot Tändkulevägen bör vara möjlig, fristående parhus, radhus är att föredra som en naturlig övergång till Vikdalen. Förskolans placering är tveksam med tanke på trafiken. Delområde 4: Den höga fondbyggnaden bryter mot områdets karaktär, en byggnad här bör underordna sig industribyggnaderna. Delområde 6: Förslaget innebär ett stort ingrepp i ett av de naturområden som är en kvalitet även för Vikdalen, lamellerna in i skogen bör utgå.

Delområde 9: Att ta bort utsikt för de befintliga bostäderna till förmån för nya byggnaderna är tveksamt, förskolan har stora kvaliteter. Delområde 12: Området bör ses i ett sammanhang med området vid Statoil och McDonalds mm. Byggnaderna ovanpå tunneln bör utgå, den gröna ryggen som inramar Vikdalen bör behållas. Avslutningsvis menar den boende att bullersituationen i Vikdalen behöver förbättras.

Planenhetens kommentarer:

Någon förändring av bebyggelsen i Vikdalen föreslås inte i detta program. Planenheten bedömer dock att förtätning kan ske i närheten av Vikdalen utan att områdets karaktär försvinner. Kritiken mot att Centrala Nacka ska upplevas som en helhet noteras.

Kritiken mot delområde 4 noteras. Kommunen bedömer att det finns många fördelar med att bebygga platsen och ersätta dagens slutna fasader med något med ett mer utåtriktat innehåll. Även historiskt så har en byggnad funnits där Cylindervägen möter Augustendalsvägen. Huruvida byggnaden bryter mot områdets karaktär eller inte beror till stor del på hur den gestaltas. På programnivån visas dock bara en volym. Skalan i omgivningen talar för att programmets riktlinje om ca 6 våningar är väl avvägd. Den slutliga utformningen och höjden kommer att prövas i kommande detaljplan.

Synpunkten att bullersituationen i Vikdalen behöver förbättras noteras.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 1 och 3, 6, 9, 11 och 12 samt om trafik, Västra hällmarksparken och allmänt.

65. Boende på Järlastigen

De boende för fram frågan om vad en utbyggnad i linje med programmet kan innebära för kommunen. Finns det en tillräckligt utvecklad infrastruktur för ett så omfattande tillskott av människor? Finns det planer där man ser till helheten av den kommunala utvecklingen? När det gäller programmets innehåll menar de boende att utformningen med bebyggelse på höjdryggen mot Vikdalen inte är förenlig med Nacka kommuns grönstrukturprogram. De håller inte heller med om planenhetens bedömning om att programmet har en begränsad påverkan på riksintresset för kulturmiljövården. De menar att det inte går att trycka ihop alltför många människor inom ett begränsat område, det borde räcka med att konvertera de tomma kontorslokalerna till bostäder.

Planenhetens kommentarer:

Synpunkten att de boende inte håller med om kommunens bedömning om eventuell påverkan på riksintresset för kulturmiljövården noteras. Kulturmiljöfrågan får stort utrymme i programmet och under kommande detaljplanearbeten kommer avstämningar göras med Länsstyrelsen i dessa frågor.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 11 och 12, trafik samt under allmänt.

66. Boende på Tändkulevägen

Den boende är kritisk mot bebyggelse som programmet föreslår i område 1, vid korsningen Augustendalsvägen/Tändkulevägen samt de delar som sträcker sig upp mot berget. Den boende menar att det vore absurt att placera ett stort höghus i direkt anslutning till arbetarbostäderna. Bebyggelsen inom område 1 borde istället ses över så att hörnet med

berg och vegetation kan sparas, på så sätt bevaras kulturmiljön och det blir en naturligare övergång. Exempelvis kan exploateringen ökas i riktning mot Fabrikörvägen istället. Mot Augustendalsvägen bör byggnaderna hållas nere så att berget kan skymtas bakom när man kör ner längs mässan.

Den boende har även synpunkter på område 6 i programmet och menar att bebyggelsen borde placeras så att de inte hamnar mitt emot de befintliga bostadshusen vid Fabrikörvägen samt att lamellerna mot berget tas bort. Då undviks insyn och grönska bevaras. Kanske kan kvarvarande ny bebyggelse vid Fabrikörvägen byggas ännu högre, och vara sammanbyggda längst upp?



Förslag till område 1



Förslag till område 6

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 1 och 3 samt 6.

67. Boende på Vikdalsvägen

De boende anser att en förtätning mot Centrala Nacka är förstäelig, men motsätter sig ny bebyggelse på naturmark mellan Nacka strand och Vikdalen. De menar också att område 6 i programmet bör utgå (alternativt flyttas längre österut), att hållmarksområdet bör vara orört och att området för naturlek och spontanidrott bör flyttas. De boende hänvisar till inventeringen av naturvärdesträd (ProNatura) och att områdena 1, 2, 4 och 5 i inventeringen klassas som nyckelbiotop, om mer tas i anspråk kan naturområdena förlora sin roll. De menar att Västra hållmarken, med den naturliga orörda karaktären bör bevaras istället för fabricerade ”naturytor”.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6, 11 och 12 samt om Västra hållmarksparken.

68. Boende på Vikdalsvägen

De boende lyfter fram att de saknar en helhetsanalys för Nacka strand där även Kvarnholmsexploateringen tas med. Vikdalen befinner sig mellan dessa områden och de ser det därför som självklart med en sådan helhetsbeskrivning. De framför även att det saknas en fördjupad studie av luftsituationen och vill att en sådan genomförs. De boende föreslår också att kommunen tecknar avtal om utökad skydd med de fastighetsägare som kan drabbas av skador kopplade till framtida byggarbeten samt inhämtar erfarenheter från Kvarnholmsexploateringen.

I skrivelsen anges att de vädjar till planenheten att naturvärden som finns nära Vikdalen bevaras. Speciellt området mellan Vikdalen och Nacka strand. Kilarna av hus i område 6 bör utgå då de i princip eliminerar 1/3 av den lilla orörda naturyta som används av de boende. De är även kritiska till byggnadsvolymen närmast Tändkulevägen i område 1 som de anser vara alldeles för hög och okänsligt placerad i förhållande till det första av de röda trähusen. Den lilla bruksgatan som ger en känsla av svunna tider kommer helt att skymmas. Byggnaden borde ha max fyra våningar och byggas i en arkitektur som tar upp element från gammal industribyggnation.

Utöver detta anser de att ett övergripande grepp behöver tas för att begränsa bullret från Värmdöleden, att kollektivtrafiken inkl. båtar dimensioneras efter behov samt att Bergs oljehamn avvecklas och bebyggs med bostäder.

Planenhetens kommentarer:

En fördjupad studie av luftsituationen har inte bedömts behövas för framtagandet av detaljplaneprogrammet. Vid kommande detaljplaner får behovet av ytterligare utredningar ses över. Vid bebyggelse närmast Bergs oljehamn kan fördjupade studier av luftkvalitet aktualiseras.

Eventuella avtal för att reglera eventuella skador vid byggarbeten ska tecknas med ansvarig byggherre. Sådana avtal tecknas dock sällan och det finns heller ingen skyldighet för en byggherre att teckna avtal angående detta. Skador som uppkommer under byggtiden regleras i 32 kapitlet Miljöbalken.

Erfarenheter från kommunens andra stadsbyggnadsprojekt förs systematiskt in i den ordinarie verksamheten. Lärdomar från tex. Kvarnholmen är således redan inarbetade.

I övrigt, se under generella synpunkter under delområde 1 och 3, 6, 11 och 12, samt under allmänt och byggstök och buller.

69. Boende på Vikdalsvägen

I sin skrivelse uttrycker de boende att Vikdalen blir alltmer inklämt mellan olika vägar och hus och att rekreativmöjligheter som Nacka IP och naturområden blir mer svårtillgängliga och utsatta för mer buller. De menar att det inte går att nog att understryka hur viktig naturen är för människans rekreation och för mycket bostäder med för lite grönområden skapar stora hälsoproblem hos dagens människor.

De boende påpekar att Vikdalen är ett vackert villaområde i en lummig dalgång med en unik karaktär och att gällande detaljplan för Vikdalen och gällande översiktsplan har intentionen att bevara områdets karaktär. De menar också att de skogsklädda branterna som inramar bebyggelsen hör till områdets karaktär, därför bör de tre huskropparna i den västra delen av område 12 i programmet utgå. För att bevara grönområdena, strövområden för boende och lek område för förskolebarn, vill de även att område 6 och 12 förblir oexploaterade.

Planenhetens kommentarer:

Bebyggelsestrycket är mycket stort i hela stockholmsområdet, inte minst i Nacka. I och med den framtida tunnelbaneutbyggnaden och kommunens vilja att bygga bostäder och

arbetsplatser kommer markanvändningen omprövas i många områden. En viktig uppgift när staden förändras är att säkerställa en god tillgänglighet till rekreationsområden för allmänheten, detta bevakas i programmet och i kommande detaljplaner.

Planenheten anser att markanvändningen i anslutning till Vikdalen kan omprövas i framtiden. I nuläget finns dock ingen planerad förändring av själva Vikdalen.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6, 11 och 12 samt Västra hållmarksparken och allmänt.

70. Boende på Vikdalsvägen

De boende anser att tillkommande bebyggelse i Nacka strand ska anpassas till miljön och landskapet på liknande sätt som bebyggelsen från Nacka strands tidigare epoker. En sådan anpassning tycker de saknas för flera av programmets föreslagna huskroppar. De vädjar till planenheten att bevara de naturvärden som finns i Vikdalens närmiljö, speciellt området mellan Vikdalen och Nacka strand. Att anlägga en konstgjord park är ingen bra idé, barn och vuxna behöver orörd skog i sin närmiljö. De boende vill att bebyggelsen i område 6 utgår med hänsyn till detta samt till spridningskorridoren.

De menar vidare att den södra volymen i område 1 ska vara max 4 våningar då den i förslaget är okänsligt placerad och utformad. Avståndet till den första röda stugan behöver ökas. Bebyggelsen i område 3, mot Tändkulevägen och mot söder, bör delas upp i mindre delar och inte heller vara så hög som programmet visar. Istället föreslås 2-plans radhus eller bebyggelse likt Järila sjö. De föreslår även att förskolan i område 3 placeras så att den får en bullerskyddad gård. För område 12 anger de boende att de två kvarteren närmast Vikdalsvägen ligger på prickmark enligt stadsplanen för Vikdalen, marken får alltså inte byggas enligt planen. Övrig bebyggelse inom område 12 anser de ska anpassas bättre till topografin så att det naturliga krönet inte förstörs.

De skriver också att en insats bör göras för att begränsa bullret från Värmdöleden. Vid ett genomförande av programmet kommer trafikbuller från Värmdöleden reflekteras mot bebyggelsen ned till Vikdalen. De boende värnar också Nackas uttryck mot vattnet och menar att stadsbilden sett från sjösidan måste beaktas. Huskroppar får inte förstöra den naturliga linje som skog och berg skapar i skärgårdsmiljön, en miljö som är av riksintresse för kulturmiljövården, Stockholms farled och inlopp.

Planenhetens kommentarer:

Detaljplaneprogrammet har utformats på ett medvetet sätt där topografi och natur tagits med i bedömningen. Landskapet är en av flera grundförutsättningar. Förslaget är dock på programnivå, anpassning till närmiljön kommer att utredas ytterligare i de kommande detaljplaneprocesserna. Programmets byggnadsvolymer ska ses just som volymer, inte som färdigt gestaltade byggnader.

Den gällande detaljplanen för området 12 är mycket restriktiv och i princip allt mark förutom den befintliga kontorsbyggnaden är punktprickad. Denna detaljplan gäller tills att den ändras, upphävs eller ersätts. Mycket har förändrats sedan mitten av 1980-talet då gällande planer upprättades, bland annat utbyggnaden av Nacka strand samt Nacka Forum.

Innan delområde 12 kan bebyggas krävs alltså att en ny detaljplan tas fram, då görs en ny bedömning och den exakta placeringen och omfattningen av bebyggelsen avgörs.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 1 och 3, 6, samt västra hållmarksparken, förskola, byggstök och buller och allmänt.

Bilagor

- **Samrådsenkät, fullständig rapport**

Planenheten

Andreas Totschnig
Planchef

Sofia Thuresson Rudenschöld
Planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplaneprogram för Nacka Strand på Sicklaön, Nacka kommun

Sammanfattning

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden mm. Programmet för Nacka strand ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad.

För den tillkommande bebyggelsen redovisas ett antal utvecklingsområden. Huvudinriktningen är att den befintliga infrastrukturen, och därmed redan gjorda investeringar, ska kunna tillvaratas på ett bra sätt. I programmet föreslås en utveckling där ca. 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen kommer att få en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service och kollektivtrafik.

Programarbetet startades i december 2012 och ett förslag var utskickat för samråd under november och december 2013. Under samrådet har två ”öppet hus” arrangerats på plats i Nacka strand. I samband med dessa har också samrådspromenader genomförts.

Från remissinstanserna har de viktigaste synpunkterna under samrådet handlat om påverkan på den gröna spridningskorridoren och riksintresset, anpassning till kulturmiljön, samordning av kollektivtrafik, trafikstruktur och buller.

Ett mycket stort antal samrådsyttranden har kommit in från boende i och i anslutning till området. Deras synpunkter har främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Föreslagen bebyggelse på kajen, söder om Fabrikörvägen samt längst ute på Jakobsdalsvägen har mött kraftig kritik från de närboende.

Programsamrådet har föranlett ett antal ändringar av programförslaget:

- Vid Augustendalsvägen-Tändkulevägen (delområde 1) har placering och utbredning av den högre volymen vid Tändkulevägen justerats för att sambandet mellan arbetarbostäderna och fabriksbyggnaden ska framträda tydligare i stadsbilden. Vid Fabrikörvägen (delområde 1) prövas ytterligare bebyggelse i branten upp mot berget.

- I kvarteret vid Tändkulevägen (delområde 3) redovisas ytterligare ett våningsplan på den högsta delen närmast det befintliga kontorshuset.
- Bebyggelsen på kajen (delområde 5) har justerats avseende höjden för att rymmas inom det utsiktsservitut som finns mellan fastighetsägaren för kajen och bostadsrättsföreningen på Fabrikörvägen.
- Förslaget för ny bebyggelse på Fabrikörvägen (delområde 6) har omarbetats för att bättre anpassas till den befintliga bebyggelsen på norra sidan om Fabrikörvägen. Byggnadsvolymernas placering och utbredning har justerats så att skuggning och insyn minskas samt att lamellerna mot söder inte tar så stor del av grönområdet i anspråk. Minskningen av exploateringen har medfört att bebyggelse även prövas längre österut på Fabrikörvägens södra sida (inom delområde 1).
- Den föreslagna bebyggelsen vid Jakobsdalsvägen (delområde 8 och 9) har justerats. Delområde 9 har omarbetats helt och en ny struktur föreslås som innebär mindre påverkan på utsikt och som tar mindre yta i anspråk, exploateringen minskar även i omfattning. Ett parkområde samt en allmän utsiktsplats har lagts till. I delområde 8 har en påbyggnad på ett befintligt kontorshus lagts till.
- Etappindelningen har reviderats så att föreslagen bebyggelse på kajen läggs i etapp 2 istället för etapp 1. De centrala delarna med bebyggelse längs Augustendalsvägen, viktig infrastruktur, vissa allmänna platser samt området vid mässan har tidigare lagts från etapp 2 till etapp 1. Etapp 3 är oförändrad.
- Utemiljön för Engelska skolan har bearbetats, i programmet illustreras och beskrivs hur skolans utemiljö ansluter till närliggande park- och bebyggelseområden.
- Antalet tillkommande förskoleavdelningar har setts över och ytterligare en förskola (4 avdelningar) har tillkommit i delområde 11, i programmets sista etapp.
- Till följd av samrådsyttrandet från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har förutsättningarna för busstrafik ned till kajen och vidare mot det framtida utvecklingsområdet vid Bergs oljehamn utretts inom ramen för detta programarbete. Utredningen i form av ett PM biläggs som underlag till programmet. Till följd av detta har ändringar gjorts i avsnittet om kollektivtrafik.
- De två stora kontorshusen i norra Nacka strand som föreslås konverteras till bostäder har redan idag viss byggrätt för påbyggnad i gällande detaljplaner. Dessa byggrätter redovisades inte i samrådsförslaget men nu finns de med i kartor och illustrationsmaterial. Justeringar har dock gjorts så att byggnaderna illustreras på ett likartat sätt, med påbyggnad på lamellerna, inte i bakkant.
- I övrigt har programmet uppdaterats där förutsättningarna ändrats samt att redaktionella ändringar av mindre betydelse har gjorts.

Ärendet

Programområdet ligger på västra Sicklaön och gränsar mot Saltsjön, Bergs oljehamn, Jarlaberg, Vikdalen samt Centrala Nacka och Värmdöleden. Området har idag blandade funktioner som bostäder, service och besöksmål, tyngdpunkten ligger dock vid olika typer av verksamheter.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 12 december 2012 § 351 att tillstyrka startpromemoria för detaljplaneprogram. Kommunstyrelsen beslutade den 17 december

2012 § 319 att anta startpromemoria för programmet samt att delegera tecknandet av ett programavtal med fastighetsägaren till planchefen. Programavtalet tecknades i oktober 2013.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 november 2013 § 315 att sända förslag till detaljplaneprogram på remiss och samråd.

Samråd har pågått under tiden 22 november 2013 – 23 december 2013. Två ”öppet hus” har hållits den 3 och den 7 december 2013 där de som berörs av programförslaget bjudits in. Berörda har fått träffa representanter för Nacka kommun, exploitören samt arkitekterna. I anslutning till de öppna husen anordnades samrådspromenader i området. Vid promenaderna berättade kommunens tjänstemän om programförslaget samt Nacka strands bakgrund och historia.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Ärendet	2
Innehållsförteckning	3
Samrådsförslaget.....	3
Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet	5
Synpunkter på programmet från remissinstanser, intresseorganisationer och föreningar	8
Synpunkter på programmet från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning	39
Synpunkter på programmet från boende inom och i anslutning till programområdet .	42
Bilagor	73

Samrådsförslaget

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

Programområdet ligger på västra Sicklaön och gränsar mot Saltsjön, Bergs oljehamn, Jarlaberg, Vikdalen samt Centrala Nacka och Värmdöleden. Området har idag blandade funktioner som bostäder, service och besöksmål, tyngdpunkten ligger dock vid olika typer av verksamheter.

För att hantera befintliga förutsättningar och framtida utvecklingsidéer har ett antal målområden tagits fram:

- En tät, blandad och levande stad
- Ett sammankopplat och integrerat stadsrum
- Attraktiva och kvalitativa rekreativmiljöer
- En stadsdel med stark identitet och en egen attraktionskraft
-

Dagens Nacka strand präglas av en mångfald och det finns en variation i bebyggelse, miljöer och gatustrukturer. Området har tydliga spår av flera historiska epoker där Nacka strand har förändrats. Stadsdelen har länge fungerat som en enhet med en tydlig entré och med få kopplingar till angränsande områden. Strukturen kan spåras till den tidigare användningen som fabrik, men också till den senare storskaliga kontorsbebyggelsen. Delar av programområdet omfattas av riksintresse för kulturmiljö samt angränsar till riksintressen för kommunikationer.

I programförslaget har stort fokus legat på det offentliga rummet, dvs. gator, torg, parker, strandpromenad mm och hur det framtida Nacka strand kan komma att upplevas.

För den tillkommande bebyggelsen redovisas ett antal utvecklingsområden. Huvudinriktningen är att den befintliga infrastrukturen, och därmed redan gjorda investeringar, ska kunna tillvaratas på ett bra sätt. För de föreslagna utvecklingsområdena skisseras schematiska volymer och resonemang om förhållningsätt till bland annat stadsbild och naturmiljö presenteras. I programmet föreslås en utveckling där ca 1500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen får en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service och kollektivtrafik.

I ett tidigt skede, i samband med att projektet startade, genomfördes en enkätundersökning för att få inspel och åsikter om Nacka strands kvalitéer och utvecklingsmöjligheter. En utveckling av det offentliga rummet och den tillkommande bebyggelsen är till stora delar en förutsättning för varandra. En huvudpunkt i programmet är fokuset på det centrala stråket från tunneln och ner längs Augustendalsvägen och vidare ner till kajen. Här blir tätheten som störst och underlaget väntas ge möjligheter för utvecklad service. Kopplingen mellan J V Svenssons torg och kajen behöver få en utökad kapacitet för att möjliggöra en snabbare förbindelse och därmed ett attraktivare kollektivresande.

När programmet genomförs är det viktigt att avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark görs på ett medvetet sätt för att säkerställa den långsiktiga funktionen av det som ska vara till för allmänheten. Inriktningen är att kommunen ska ta över gator och parker mm samt att kommande exploateringar ska bekosta åtgärder inom det som planläggs som allmän plats. Programmet föreslår även en etappindelning som anger vad som görs i vilken ordning.

Samrådet

Samrådet genomfördes den 22 november - 23 december 2013. Under perioden var förslaget utställt på Nacka stadshus, biblioteket i Nacka Forum och på Augustendalsvägen 7 i Nacka strand. Förslaget fanns även på Nacka kommuns hemsida och information skickades ut till boende och fastighetsägare inom och i anslutning till programområdet. Två ”öppet hus” har

hållits den 3 och 7 november 2013 på Augustendalsvägen i Nacka strand. Till de två mötena kom totalt ca 200 personer. Vid mötet presenterades förslaget i en utställning och i en stor fysisk modell över hela programområdet. Vid de öppna husen fanns kommunens tjänstemän från olika sakområden representerade samt exploatören och deras arkitekter tillgängliga för frågor.

I anslutning till de öppna husen anordnades två samrådspromenader i området. På promenaderna deltog totalt ca 50 personer. Promenaderna utgick från tunneln och ner via Augustendalsvägen till kajen. Tre representanter från projektgruppen ledde promenaderna. Johan Aspfors, kommunantikvarie, berättade om Nacka strands industrihistoriska arv och om byggnadernas historia och sammanhang. Planarkitekt Sofia Thuresson Rudenschöld och trafikplanerare Katarina Kjellberg berättade parallellt om programförslaget.

De öppna husen och promenaderna besöktes i huvudsak av boende i och i anslutning till programområdet. Diskussionerna och frågorna handlade mycket om placering av ny bebyggelse, trafik, tidplan och förtätningsgrad.

Samrådsenkäten

Under samrådet fanns möjligheten att svara på en webbaserad samrådsenkät. I samrådsenkäten gavs möjlighet att svara på vad man tyckte var positivt med programförslaget respektive vad som var mindre bra samt en öppen fråga i slutet där man fick framföra övriga kommentarer. Efter vissa tekniska problem med enkäten beslutades att hålla den öppen ytterligare tre veckor efter samrådstiden gått ut, för att alla som ville skulle få chans att besvara den. 160 synpunkter om förslaget lämnades via webbformuläret. Av dem som skickat in synpunkter via webbformuläret är 68 procent boende i Nacka strand och 20 procent boende i angränsande område. Övriga har sin arbetsplats i Nacka strand eller företräder en organisation eller företag. De som har tyckt till om förslaget har både positiva och negativa synpunkter. En sammanfattning av de synpunkter som inkom i samrådsenkäten redovisas på sid 7 längre ner i denna samrådsredogörelse. En fullständig rapport över alla inkomna svar se bilaga 1.

Sammanfattning av inkomna synpunkter på programmet

Under samrådet inkom remissvar med synpunkter från 14 myndigheter och företag samt från 7 föreningar och bostadsrättsföreningar. Ca 40 skrivelser har inkommit via mail eller post från boende inom eller i anslutning till området samt ca 300 namn insamlade på olika

listor. 160 synpunkter om förslaget lämnades via webbformuläret. Många har lämnat synpunkter både via webbformuläret och separata skrivelser.

Många remissinstanser är generellt positiva till både programmets innehåll och att kommunen arbetar med planprogram inför detaljplaneringen, så att viktiga övergripande frågor kan belysas i ett tidigt skede.

När det gäller riksintresset har länsstyrelsen inga invändningar mot programförslaget i sin helhet utan anser att ny bebyggelse kan tillkomma på de platser och i den omfattning som programmet redovisar, men att extra omsorg krävs på vissa punkter i det fortsatta arbetet.

Trafikförvaltningen lyfter fram vikten av en helhetssyn för kollektivtrafiken i området och att både båt, buss och tunnelbana behöver samordnas för att utgöra ett effektivt och attraktivt alternativ till bilen. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade i sitt yttrande under samrådet att programmet bör möjliggöra omstigning mellan buss och båt direkt nere på kajen för att få en mer effektiv bytespunkt. En möjlig bussväg, både via Augustendalsvägen och via Ellensviksvägen-Skönviksvägen har utretts efter samrådet. Möjlighet finns att angöra kajen via Nacka strand utan allt för stora ingrepp även om det innebär viss påverkan på strandmiljön och stora investeringar, men att koppla bussväg från Bergs oljehamn visade sig innebära så stora negativa konsekvenser att det inte bedömdes rimligt att föreslå.

Tekniska nämnden lyfter fram att programmets fokus på det offentliga rummet är mycket positivt, men poängterar samtidigt vikten av att vissa frågor utreds i ett tidigt skede bl a övertagande och driften av allmänna anläggningar, dagvattenhanteringen, VA-anslutning och parkering. Ett samordningsprojekt kommer att startas upp efter programmet har antagits för att på ett effektivt och samordnat sätt vidare utreda övergripande frågor som berör hela programområdet.

Påverkan som den föreslagna nya exploateringen har på de lokala naturvärdena och den redan svaga länken mellan Ryssbergen och Nyckelviken lyfts fram av flera natur- och miljöorganisationer. Även Länsstyrelsen betonar vikten av att det i den ”gröna foten” mot norr i princip inte ryms ny exploatering. Den föreslagna byggnadsvolymen, som länsstyrelsen syftar på har reviderats efter samrådet för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren.

Trafikverket påtalar vikten av en helhetssyn och att utformningen av det lokala vägnätet utformas så att den regionala trafiken på Värmdöleden och bussar i linjetrafik prioriteras. Etappindelningen har sedan samrådet justerats så att de föreslagna större infrastrukturella åtgärderna kommer i den första etappen, vilket gör det möjligt att förebygga och begränsa påverkan av den ökade trafik som en utbyggnad av området medför.

Trafikbuller, både lokalt från bl a buss och från trafiken från Värmdöleden, är en fråga som lyfts av många remissinstanser. Det utgör också ett av de områden som behöver utredas vidare under planprocessen för att en så god ljudmiljö som möjligt ska kunna uppnås, både för befintlig och ny bebyggelse.

Från de boende har synpunkterna främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Programmets förslag för

bebyggelse i delområde 1 har bland annat mött kritik för att den påverkar arbetarbostäderna och kulturmiljön i övrigt, efter samrådet har justeringar gjorts av den södra delen så att den tillkommande bebyggelsens läge justeras. Föreslagen bebyggelse på kajen (delområde 5) har kritiserats främst på grund av befarad påverkan på utsikt, att ny bebyggelse skulle ge ökad insyn och att det servitut som finns mellan bostadsrättsföreningen på Fabrikörvägen och fastighetsägaren på kajen inte följs. Efter samrådet har bebyggelsen på kajen setts över och redovisas i antagandehandlingarna en våning lägre än tidigare förslag. Föreslagen bebyggelse söder om Fabrikörvägen (delområde 6) har mötts av stort motstånd främst eftersom påverkan på utsikt, solljus, ekonomiska värden och närmiljön anses vara orimlig. Efter samrådet har bebyggelsen justerats så att avståndet till befintlig bebyggelse ökat, placeringen i öst-västlig riktning justerats samt att lamellerna mot berget har minskat i antal från 4 till 2. Den föreslagna bebyggelsen i dagvattenparken (delområde 7) har kritiserats eftersom flera boende anser att den påverkar utsikt och närmiljö på ett negativt sätt. Efter samrådet har den illustrerade volymen och dess placering justerats för att uppnå en bättre anpassning till befintlig bebyggelse och parkmiljö. Även den föreslagna bebyggelsen vid Jakobsdalsvägen (delområde 8 och 9) har kritiserats med hänvisning till påverkan på befintlig bebyggelse och omgivningen i övrigt, påverkad utsikt, solljus och fastighetsvärden mm har lyfts fram. Efter samrådet har delområde 9 omarbetats helt och en ny struktur föreslås som innebär mindre påverkan på utsikt och som tar mindre yta i anspråk, exploateringen minskar även i omfattning. En större park samt en allmän utsiktsplats har lagts till. I delområde 8 har en påbyggnad på ett befintligt kontorshus lagts till.

Även att förtätningen av Nacka strand inte finns med i Nacka kommuns översiktsplan från 2012 har uppmärksammats och ifrågasatts av boende och föreningar i området.

I övrigt har synpunkter från de boende kommit in angående trafikfrågor, offentliga platser, konst, byggstök och buller, naturområden/parker, skolor och förskolor och anpassning till Vikdalens bebyggelse mm. Dessa synpunkter bemöts tematiskt och vissa har föranlett mindre justeringar i programmet.

Vidare har programsamrådet tydligt visat att ett antal frågor är viktiga att utreda och studera vidare i det kommande planarbetet, till exempel;

- Påverkan på regionala ekologiska spridningssamband och ekosystemtjänster
- Buller, både från busstrafik och från Värmdöleden
- Parkeringen, möjliga gemensamma lösningar
- Fördjupade studier för entrékorsningen, busstorget, kopplingen ner till kajen
- Markundersökningar för att säkerställa att marken är lämplig för föreslagen bebyggelse
- Utformning av bussväg till kajen

Sammanfattning av synpunkter från samrådsenkäten

Här följer en sammanfattning av de vanligaste synpunkterna under samrådsenkäten, dessa kommenteras inte separat, men eftersom liknande frågor har kommit upp i de skrivelser som lämnats in kan kommentarer hittas längre ned i samrådsredogörelsen, under kapitlet ”Synpunkter på programmet från boende inom och i anslutning till programområdet” på sid. 43 där skivelserna från boende bemöts.

Vad är bra med förslaget?

Många av de som bor, arbetar och vistas i Nacka strand gillar Augustendalsvägens nya utformning med nya gång- och cykelbanor samt att trafiksäkerheten höjs när korsningen Lokomobilvägen görs om till cirkulationsplats. Vidare är man positiv till åtgärderna att skapa ökad båttrafik till och från Nacka strand. Att kopplingen mellan kaj och torg stärks är positivt och många önskar en driftsäkrare transportlösning än bergbanan som finns idag.

Vad gäller den nya bebyggelsen tycker många att det är bra att bygga bostäder närmast tunneln och att tomma kontorslokaler görs om till bostäder. Dock är det viktigt att hänsyn tas till den kulturhistoriska bebyggelsen och naturen i området. Torgets nya utformning, utvecklingen av kajområdet samt satsningarna på parker och mötesplatser är också något som flera uppskattar. Dagvattenparken är ett plus. Att Nacka strand kan utvecklas till en mer levande stadsdel med fler människor som ger underlag till livsmedelsbutik, kaféer och service ser många som mycket positivt.

Vad är mindre bra med förslaget?

Många av de som har lämnat synpunkter på förslaget är kritiska till den nya bebyggelsen på Jakobsdalsvägen och Augustendalsvägen (delområde 7, 8, 9). Man anser att den planerade bebyggelsen kommer skymma utsikten för de som bor i området och orsaka att lägenheterna faller i värde. Flera av de boende vill också att kommunen låter förskolan Pyslingen ligga kvar i stället för att flytta den till nya lokaler som föreslås.

Även bebyggelsen på södra sidan om Fabrikörvägen (område 6) är ifrågasatt eftersom naturmarken exploateras. Många är oroliga för att skärgårdsmiljön närmast vattnet ska försvinna i och med den planerade bebyggelsen på västra kajen. Många har uttryckt att kommunen bör följa det utsiktsservitut som finns för västra kajområdet.

Trafikfrågorna engagerar många boende och det finns oro för ökad trafik och att parkeringsplatserna inte kommer att räcka till. Buller och byggstök under genomförandetiden är också olägenheter som bekymrar många.

Synpunkter på programmet från remissinstanser, intresseorganisationer och föreningar

1. Länsstyrelsen

Allmänt

Länsstyrelsen ser mycket positivt på kommunens ambitioner att utveckla Nacka strand och att detaljplaneringen föregås av ett planprogram som belyser viktiga övergripande frågor. Trots osäkerhetsfaktorer rörande avvecklingen av Bergs oljehamn, tunnelbanans sträckning, eventuell överdäckning av Värmdöleden mm bedömer Länsstyrelsen att programmet belyser viktiga planeringsförutsättningar i planområdet och att det utgör en bra grund för fortsatt detaljplanering.

Riksintressen för kulturmiljövården

Länsstyrelsen har inga invändningar mot programförslaget i sin helhet utifrån riksintresset utan anser att ny bebyggelse kan tillkomma på de platser och i den omfattning som

programmet redovisar. Länsstyrelsen vill ändå lyfta fram ett antal punkter där påverkan på riksintresset kräver extra omsorg i det fortsatta arbetet.

- Konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljövården behöver studeras noggrant när det gäller påverkan på vyer från farleden. Detta gäller särskilt det höga huset i delområde 10.
- Industrimiljön är identitetsskapande och unikt för Nacka strand och bör tas tillvara och utvecklas. Målsättningen i det fortsatta arbetet bör vara att öka förståelsen för områdets historia genom en omsorgsfull placering och gestaltning av nya byggnader, gator och platser.
- Den byggnad som föreslås i delområde 4 riskerar att på ett olyckligt sätt ytterligare stycka upp det tidigare fabriksområdet i två skilda delar. Det är angeläget att detta förhållande beaktas och hanteras när det gäller placering och utformning av tillkommande byggnad.
- I delområde 1 och 3 isoleras arbetarbostäderna ytterligare från resten av miljön genom att nya betydligt större byggnader uppförs runt omkring. Länsstyrelsen anser att situationen kan förbättras genom att den höga byggnaden vid foten av Tändkulevägen dras tillbaka något så att den inte skymmer raden med små arbetarbostäder.
- I planprogrammet sägs att det historiska arvet och det maritima inslaget är viktiga för områdets identitet och ska stärkas. Länsstyrelsen saknar dock kopplingar till industri- och kulturarvet, t ex omnämns inte hur man vill förhålla sig till industrimiljön eller sommarvillorna i de gestaltungsprinciper som presenteras.

Farligt gods

Den södra delen av programområdet ligger i anslutning till Skönviksvägen som är rekommenderad sekundärled för farligt gods. Så länge Bergs oljehamn finns kvar måste riskfrågorna därmed beaktas i planeringen. Detta berör i huvudsak delområde 11 och 12.

Buller

Kommunen avser att tillämpa avsteg från de nationella riktvärdena för buller. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det centrala och kollektivtrafiknära läget kan utgöra motiv för avsteg. Kommunen bör dock alltid sträva efter att så långt som möjligt planera för en god ljudmiljö där avstegsfall tillämpas restriktivt. Länsstyrelsen vill även framhålla vikten av att säkerställa en god ljudmiljö i skolor, på skolgårdar och lekplatser samt i områdets parker.

Förorenade områden

Inom eller i anslutning till området finns tre objekt i Länsstyrelsens databas över eventuellt förorenade områden. Aktuella objekt tillhör branscherna verkstadsindustri med klorerade lösningsmedel och ytbehandling av metaller fritidsbåtshamn och förorenade sediment, oljedepå och hamnar - handelstrafik med miljöfarliga varor och drivmedelshantering. J. V. Svenssons Automobilfabrik m.fl. hanterade kemikalier med mycket hög farlighet som t.ex. klorerade lösningsmedel. Klorerade lösningsmedel påträffades vid provtagning av

jordmassor innan byggnation 1998 och risken för att de och dess nedbrytningsprodukter har spridits till omgivande miljö är stor. J. V. Svenssons gamla industriområde är riskklassat till en riskklass I, mycket stor risk för människors hälsa och för miljön. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att utreda och undersöka vidare de områden som har riskklassats till 1 för att kunna verifiera förekomst av eventuella föroreningar. Länsstyrelsen anser att undersökningar bör utföras i ett tidigt skede i processen för att identifiera riskområden och på så sätt minska riskerna för spridning och exponering av föroreningar vid markingrepp och förändrad markanvändning.

Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN) och dagvatten

Recipienten Lilla Värtan är kraftigt förorenad beroende på både gamla och pågående utsläpp. I det fortsatta planarbetet bör status i berörd vattenförekomst samt kommunens bedömning av möjligheterna att uppnå MKN för vatten redovisas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att bifogat dagvatten-PM utgör ett bra grunddokument i det fortsatta arbetet med att planera för dagvattenhantering. Eftersom det är kraftigt påverkade recipienter som berörs är det önskvärt att kommunen i det fortsatta planarbetet utvecklar och detaljerar dagvattenhanteringen så att den verkligen klarar att rena dagvattnet i enlighet med kommunens ambitioner. Anläggningarna för dagvatten kan behöva prövas enligt miljöbalken. Det är positivt att dagvattenanläggningar föreslås dimensioneras för att klara ett förändrat klimat med ökade nederbörds mängder. I dagvatten-PM används förslag till riktvärden för dagvatten som underlag för beräknat reningskrav för dagvattnet. Riktvärde 1S föreslås, vilket representerar förslag till halter om dagvattenutsläppet sker till större sjöar eller hav. Länsstyrelsen anser dock att de något strängare riktvärdesförslagen IM bör användas, eftersom Lilla Värtan är en kraftigt överbelastad och känslig recipient som är i stort behov av avlastning. Av dagvattenutredningens redovisning synes flertalet parametrar kunna klara riktvärde IM om föreslagna reningsåtgärder genomförs.

Strandskydd

Inom kvartersmark är strandskyddet upphävt genom tidigare planläggning. Vid en framtida planläggning återinträder strandskyddet automatiskt för att åter prövas. Strandskydd gäller även i vattenområdet. Den nya kajen som föreslås för kollektivtrafik på vatten kommer även att fordra anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. MB.

Gröna kilar

Programmet beskriver risken för negativ påverkan på den gröna Nacka-Värmdökilen i den södra delen av Nacka strand. Kommunen anser dock att genom att stärka den gröna kilen i norra delen av Nacka strand - i närheten av strandzonen, kan konsekvenserna av intrånget i kilen mildras och det gröna sambandet säkerställas. Enligt Länsstyrelsens bedömning är det gröna sambandet mellan Ryssbergen och Nyckelviken redan idag så pass svagt att ytterligare exploatering i princip inte ryms här om kilens funktioner och värden ska bevaras. Den föreslagna exploateringen i delområde 7 riskerar exempelvis att helt stänga av en möjlig spridningsväg mellan Ryssbergen och Nyckelvikens naturreservat. Länsstyrelsen anser att om man ska bygga i södra delen av Nacka strand så bör det gröna sambandet i norr säkerställas och utvecklas i den kommande planprocessen .

Trädinventering

Trädinventeringen visar på höga naturvärden knutna till enskilda träd och skogspartier inom i stort sett alla planerade bebyggelseområden. Genomförande av programmet kommer att

medföra att flera värdefulla miljöer för biologisk mångfald mer eller mindre förloras. Vid detaljplanering bör dessa konsekvenser studeras närmare och minimeras.

Formalia

Flera detaljplaner i Nacka strand har genomförandetid som löper ut först år 2018-2019. Enligt kap. 4, § 39 PBL (2010:900) får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det.

Planenshetens kommentarer:

Konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljövården kommer fortsätta att studeras under detaljplaneprocessen när det gäller påverkan på vyer från farleden. Nacka kommun har intentionen att se över skyddet av den industrihistoriska miljön/byggnaderna vid ny planläggning och delar Länsstyrelsens syn på dess roll för stadsdelens identitet och karaktär. Byggnaden i delområde 4 är placerad i ungefär samma läge där det historiskt funnits en byggnad i ca 3 våningar, se bild till höger. Exakt höjd och relation till den omgivande industrihistoriska bebyggelsen ska studeras vidare i planarbetet.

För att arbetarbostäderna ska synliggöras från Augustendalsvägen har den högre byggnadsvolymen i hörnan Tändkulevägen- Augustendalsvägen getts en mer tillbakadragen placering i programförslaget sett från Tändkulevägen.

Exakt placering och höjd kommer utredas vidare i planprocessen. Gestaltungsprinciperna har kompletterats med ”Kulturvärdena och de olika historiska skikten i den fysiska miljön ska bevaras, förvaltas och utvecklas.”

Placering av bebyggelse och planlösningar för bostadshus kommer att beakta bullersituationen och riskavstånd för farligt gods. Ev. avstegsfall kommer motiveras. Målsättningen är att befintlig och kommande bostadsbebyggelse ska få en så god ljudmiljö som möjligt.

Kommunen kommer tidigt under detaljplaneskedet utföra nödvändiga markundersökningar för att säkerställa att marken är lämplig för föreslagen bebyggelse. Om saneringar blir nödvändiga att utföra kommer detta att ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

I detaljplaneskedet kommer dagvattenfrågan utredas ytterligare. Utgångspunkten för kraven på dagvattenrening kommer då att utgå från att dagvattenutsläppen till recipienten ska klara nivån 1M.

Byggnaden i dagvattenparken (del av delområde 7) behålls i programmet, men har reviderats bl a för att få ett mindre ”fotavtryck” i dagvattenparken. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att byggnadens placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren utmed vattnet.

Trädinventeringen kommer att användas i det kommande detaljplanearbetet. Befintlig vegetation kommer, i de bebyggda delarna, att till viss del säkerställas med särskilda planbestämmelser. Värdefulla sammanhängande naturområden som ej bebyggs kommer att säkerställas och utvecklas som allmän plats – natur. Kompletterande naturinventeringar kommer att genomföras i detaljplaneskedet.

2. Trafikverket

Buller

Av programhandlingarna framgår att delar av programområdet är utsatt för buller från Värmdöleden. Enligt den översiktliga bullerutredning som programmet hänvisar till överskrids riktvärdena för buller inom delar av programområdet.

Kommunen skriver att en utgångspunkt för kommande planarbeten är att avstegsfall A och även avstegsfall B enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska tillämpas. Trafikverket anser att den av riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53 ska följas för bostäder vilket innebär:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Trafikverket anser att avsteg från riksdagens riktvärden för buller enbart får förekomma i undantagsfall och då i vissa definierade områden och endast under förutsättning att en god boendemiljö kan åstadkommas trots att riktvärdet för buller utomhus vid fasad inte uppnås vid alla fasader i den planerade bebyggelsen.

I de fall då kommunen motiverat att avsteg från riktvärden kan vara rimligt anser Trafikverket att bebyggelsen ska uppfylla nedanstående ljudnivåer för att det ska finnas förutsättningar för en god boendemiljö. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden även ha tillgång till en tyst eller luddämpad sida. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60 och 65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida. Det ska särskilt utredas och redovisas att den maximala ljudnivån på den tysta sidan inte överstiger 70 dBA (L_{max}). Inomhusnivån bör minst uppfylla ljudklass B13 enligt Svensk standard SS 25267:2004 för bostäder. Vid ljudnivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus bör överhuvudtaget inga nya bostäder eller skolor få planeras.

Trafikverket vill även påtala vikten av att en mer djupgående bullerutredning görs inför kommande detaljplanering.

Luftkvalitet

Trafikverket strävar efter att kriterier och riktvärden i miljökvalitetsmålet Frisk luft uppnås. I fortsatt planarbete måste frågan hanteras med detaljerade spridningsberäkningar för partiklar och kvävedioxid. Oavsett användningsområde ska det säkerställas att tillgången till godtagbar luftkvalitet kan erhållas inom planområdet så att överskridanden eller risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer inte sker. Utredningarna ska även inkludera prognoser för framtida trafikflöden.

Trafik

I överenskommelsen om finansiering av utbyggnad av tunnelbanan till Nacka åtar sig kommunen att år 2014-2030 färdigställa 13 500 bostäder på Västra Sicklaön, vars detaljplaner antas från och med 2014. För att trafiksystemet ska fungera med den byggnadstakt som planeras är det oerhört viktigt att lyfta fram helheten och inte enbart diskutera varje programområde eller detaljplaneområde för sig. Det är därför positivt att kommunen och Trafikverket för en dialog kring möjligheterna att göra en åtgärdsvalsstudie för centrala Nacka.

Rubricerat programområde trafikförsörjs via Nacka strandstunneln med anslutning från Vikdalsvägen och Värmdöleden (väg 222). Väg 222 nås via Nacka trafikplats vilken är hårt belastad under rusningstrafik. I den förstudie som Trafikverket färdigställde juni 2012 för Trafikplats Kvarnholmen konstateras att cirkulationsplatsen på södra sidan i Nacka trafikplats är hårt belastad och att det under rusningstrafik uppstår köbildning på avfartsrampen i Nacka trafikplats. Trafikverket vill påtala vikten av att utformningen av det lokala vägnätet inom och utom rubricerat programområde utformas så att den regionala trafiken på väg 222 och bussar i linjetrafik prioriteras.

Bebyggelsefritt avstånd

Trafikverket har behov av en byggnadsfri zon i vägens närhet. Avståndet varierar beroende på vilken typ av väg det är och vilken hastighet som råder på sträckan. En byggnadsfri zon är nödvändig, inte bara för att skapa goda vägmiljöer, utan också för att bevara en viss handlingsfrihet, för att nå normer och riktvärden för miljöstörningar samt av trafiksäkerhetsskäl. Trafikverket presenterar i sitt remissyttrande en tabell med avstånd som ska användas vid upprättande av detaljplan och förutsätter att kommunen kommer följa dessa.

Risk och farligt gods

Väg 222 är transportled för farligt gods vilket måste beaktas i planarbetet.

Byggnadshöjd

Trafikverket vill påminna kommunen om att uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) kan komma att påverka luftfarten varför en lokaliseringsbedömning i så fall ska göras. Trafikverket anser att kommunen ska kontakta Swedavia i frågan och klargöra hur denna flyghinderanalys ska genomföras.

Sjöfartsfrågor

Kommunen har gjort bedömningen att programmet inte medför några negativa effekter för farleden av riksintresse. Trafikverket anser dock att det är viktigt att denna aspekt beaktas i kommande planarbete.

Planenhetens kommentarer:

Kommunen strävar alltid efter att så långt som möjligt planera för en god ljudmiljö där avstegsfall tillämpas restriktivt. Inom programområdet är det dock svårt att klara de nivåer som anges i riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53. Avsteg från riktvärden för buller kommer därför behöva tillämpas i undantagsfall. Placering av bebyggelse och planlösningar för bostadshus kommer att beakta bullersituationen. Ev. avstegsfall kommer att motiveras. Målsättningen är att befintlig och kommande bostadsbebyggelse ska få en så

god ljudmiljö som möjligt. Mer djupgående bullerutredningar kommer att genomföras i kommande detaljplaner som berörs av buller.

I det forstsatta planarbetet kommer luftutredningar att tas fram. Kommunen delar Trafikverkets uppfattning om att strävan efter att kriterier och riktvärden i miljökvalitetsmålet Frisk luft uppnås

Behov av ytterligare trafikutredningar har belysts i programmet och det lokala vägnätets påverkan på väg 222 och möjligheterna att prioritera kollektivtrafiken kommer att vara viktiga aspekter att beakta i det utredningsarbetet. Genom en fullständig trafikplats vid Nacka forum i enlighet med utredningen för Kvarnholmsförbindelsen så bör tillkommande trafik från Nacka strands påverkan på närområdet bli avsevärt mindre än om dagens trafiksystem består vid ett fullt utbyggt Nacka strand. Nacka kommun emotser möjligheten att tillsammans med Trafikverket inom en snar framtid påbörja en åtgärdsvalsstudie för centrala Nacka.

Kommunen har efter samrådet ändrat etappindelningen. Den nya utformningen av entrékorsningen ligger nu i den första etappen, vilket gör det möjligt att minska belastningsgraden i korsningen och begränsa utvecklingens negativa påverkan på trafikflödet i korsningen i ett tidigt skede.

Planenheten kommer i kommande detaljplanering att ta hänsyn till Trafikverkets rekommenderade bebyggelsefria avstånd samt riskavstånd för farligt gods.

I de detaljplaner där hus över 20 meter planeras kommer kommunen kontakta Svedavia och en flyghinderanalys genomföras vid behov.

3. Trafikförvaltningen (SL)

Övergripande synpunkter

Trafikförvaltningen anser att det är positivt att Nacka planerar för förtätning och utveckling av västra Sicklaön. Det är väsentligt att åtgärder görs för att stärka den centrala regionkärnan med tillkommande bostäder och verksamheter. Programmet följer intentionerna i Nackas översiktsplan samt i RUF 2010.

Det är positivt för kollektivtrafiken att det skapas fler bostäder vilket medför en bättre balans i resandet som idag till stora delar består av arbetsresor till och från området. Nacka bör i kommande planering verka för att fördelningen inte slår över till en majoritet bostäder, vilket skapar en ny obalans.

Det är mycket positivt att gång- och cykelnätet byggs ut och att tillgängligheten ska förbättras inom Nacka strand. Det är också utmärkt att kopplingar till närliggande stadsbebyggelse stärks. Allt detta medverkar till att stärka kollektivtrafikens förutsättningar samt mer livaktiga stadsrum. I det sammanhanget är det viktigt att verka för att tillgängligheten för samtliga medborgare är utgångspunkten i den fortsatta planeringen av Nacka strand.

Det är positivt att det offentliga rummet ska planeras för att underlätta resande och byte med kollektiva färdmedel. Trafikförvaltningen emotser konkreta förslag för detta i kommande detaljplaner. Trafikförvaltningen anser att fortsatt bussförsörjning är viktig för programområdet, oaktat en tunnelbaneutbyggnad. Nacka bör överväga att ändra hotbilden som anges i områdesanalysen på sida 22 i programmet.

Busstrafik

Trafikförvaltningen konstaterar, liksom även programmet gör, att busstrafiken är en bärande del för Nacka strands kollektivtrafikförsörjning, oaktat en tunnelbaneutbyggnad.

Det är positivt att ett finmaskigt nät av gång- och cykelbanor föreslås eftersom detta ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken. Det är dock viktigt att kollektivtrafiken kan trafikera tydliga och starka stråk som är beständiga över tid. Detta gynnar kollektivtrafikens attraktion och konkurrenskraft.

Augustendalsvägen, Lokomobilvägen och Jarlabergsvägen trafikeras idag av buss. Åtgärder på dessa vägar ska utformas enligt Ribuss.

J V Svenssons torg används idag för vändning av bussar vilket påverkar omgivningen och också den föreslagna utformningen. Det är av största vikt att busstrafikens förutsättningar inte försämras utan snarare förbättras. Närliggande verksamheter och aktiviteter på torget behöver ta hänsyn till busstrafiken. Vidare behöver bussar tidsreglera inför nästa körning någonstans i direkt anslutning till hållplatsläget.

Omybyggnationen av korsningen Augustendalsvägen/Lokomobilvägen till en cirkulationsplats är det förslag i korsningsanalysen som uppfyller kapacitetskraven vid ett fullt utbyggt framtida Nacka Strand, dock med låg standard i den mest kritiska relationen. Ytterligare åtgärder bör därmed utredas som medverkar till en långsiktigt hållbar kapacitet för trafiklösningen. Om inte riskerar busstrafikens framkomlighet att försämras. Övriga lösningar av korsningen som har analyserats är inte tillräckliga för den framtida buss- och biltrafiken. Omybyggnaden av korsningen planeras att genomföras i etapp 2. Eftersom korsningen är överbelastad redan idag bör etapp 1 innehålla åtgärder som underlättar för busstrafikens framkomlighet.

Sjötrafik/ bytespunkt

Nacka strand är en intressant strategisk bytespunkt mellan buss och båt. Tidsanpassade byten mellan trafikslagen är svåra att anordna som följd av avståndet mellan hållplatser och kaj. Hisslösningen motverkar i delar det fysiska avståndet. Det är positivt att Nacka planerar för en samlad plats för sjötrafiken samt att denna ges en god kapacitet. Det är viktigt att möjlighet för expansion av kajlägen reserveras. Kajen ska vara tillgänglig för alla medborgare och resenärer.

Tunnelbana till Nacka

Förstudien för tunnelbana till Nacka leds av trafikförvaltningen med deltagande från berörda kommuner samt Trafikverket. Tunnelbanestationen i Nacka Forum och dess uppgångars läge är inte bestämda varför det i dagsläget är svårt att bedöma Nacka strands framtida avstånd till tunnelbanan. Det är troligen ingen omöjlighet att delar av Nacka strand får ett acceptabelt gångavstånd till en entré till tunnelbanestationen i Nacka Forum.

Tunnelbanan till Nacka Forum innebär att busstrafiken till och från Slussen sannolikt kommer att förändras.

Trafikbuller

På sida 66 i programmet anges att kommunens riktvärde för buller överskrids i delar av programområdet. Detta riktvärde bör skrivas ut i programhandlingen och relateras till nationella riktvärden eftersom dessa ska vara utgångspunkt för hantering av trafikbuller. Vid planering av bostäder utmed bussgata bör utformning av byggnad ske för att säkerställa innehållande av allmänna råd avseende lågfrekvent buller i sovrum (SOSFS 2005:6).

Trafikbuller från busstrafiken inom Nacka strand behöver tas hänsyn till. Detta gäller både vid körning, vid start och stopp samt vid tomgångskörning vid hållplats. Programmet anger vilka delområden där särskild hänsyn behöver tas vad gäller trafikbuller från busstrafiken. Detta är en bra ansats inför kommande detaljplanering. Delområde 10 bör kompletteras med en sådan skrivelse.

Övrigt

Det är positivt att Nacka ska arbeta för att stärka tillgängligheten i det kuperade Nacka strand. God tillgänglighet till kollektivtrafikens bytespunkter är väsentligt för en attraktiv kollektivtrafik. Eftersom Nacka strand är kuperat kan inte tillgängligheten anses vara helt tillfredsställande. Detta behöver beaktas i den fortsatta planeringen och åtgärder som gynnar samtliga medborgares möjligheter till kollektiva resor bör genomföras så långt det går.

Det är väsentligt att den hisslösning som planeras ersätta bergbanan, samt gångbanor som kopplar hisslösningen med kollektivtrafikens infrastruktur, är fullt tillgänglig för att denna ska kunna fungera som en del i hela resan. Hisslösningen måste också vara trygg för alla medborgare och resenärer.

På sida 26 bör endast kollektivtrafik anges snarare än kollektivtrafik, buss och båt. Om kollektivtrafikens olika fordonsslag ska särredovisas bör det göras fullt ut.

Stockholms stads arbete med Slussen behöver redovisas under parallella projekt.

Planenhetens kommentarer:

Programmets utgångspunkt har varit att området ska förtätas med fler bostäder för att nå en balans mellan boende och verksamma och programmet har utformats därefter.

Planenheten har noterat synpunkten om en delvis reviderad hotbild i områdesanalysen tillhörande detaljplaneprogrammet. Tunnelbanan är dock en mycket viktig förutsättning för att tillkomst av bostäder och även stadsutvecklingen i hela Nacka ska kunna fortskrida enligt både vad som pekats ut i RUF2010 och i Nackas översiktsplan. Stora delar av programområdet ligger inom rimligt gångavstånd till en möjlig tunnelbanestation i Nacka Forum och tunnelbanan anses därför kunna medföra stora förändringar inom området. Nacka kommun anser dock att den fortsatta trafikeringen med buss och båt till och från området är likafullt viktiga för ett mer hållbart resande.

Bussarna har idag möjlighet att tidsreglera vid en för ändamålet särskilt avsedd plats på Jarlabergsvägen. Det vore önskvärt med en avsatt plats för tidsreglering även nere i Nacka strand men med hänsyn till intilliggande planerad bostadsbebyggelse är det inte lämpligt. Möjlighet till korttidsreglering på hållplats kvarstår dock.

Ombyggnationerna av Augustendalsvägen inklusive entrékorsningen och bussgatan kommer att behöva ske samordnat och relativt tidigt i processen. Programmet har reviderats avseende etappindelningen och dessa åtgärder ligger nu i den första etappen.

Detaljplaneringen kommer att föregås av en kapacitetsutredning för bussgatan och en fördjupad trafikanalys för entrékorsningen.

Avsikten med att skriva ut kollektivtrafik, buss och båt på sid 26 i programmet var en ansats att lyfta fram att Nacka kommun ser båttrafiken som kollektivtrafik likvärdig buss och inte enbart för nöjes-/fritidsresor.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard. Om man istället ska utgå från en bättre standard innebär detta omfattande ingrepp i gatu- natur- och kulturmiljön som inte har bedömts försvarbara. Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss skulle kunna ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angöringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” WSP daterad 2014-03-14.

Kommunen strävar alltid efter att så långt som möjligt planera för en god ljudmiljö där avstegsfall tillämpas restriktivt. Inom programområdet är det dock svårt att klara de nivåer som anges i riksdagen beslutade propositionen 1997/97:53. Avsteg från riktvärden för buller kommer därför behöva tillämpas i undantagsfall. Placering av bebyggelse och planlösningar för bostadshus kommer att beakta bullersituationen. Ev. avstegsfall kommer att motiveras. Mer djupgående bullerutredningar kommer att genomföras i kommande detaljplaner som berörs av buller. Vid planering av bostäder utmed bussgata kommer utformning av byggnad ske för att säkerställa innehållande av allmänna råd avseende lågfrekvent buller i sovrum (SOSFS 2005:6).

Delområde 10 har kompletterats med ”Bebyggelsen behöver utformas med hänsyn till bullersituationen, både från Värmdöleden och lokal busstrafik, om bostäder ska vara lämpliga.”

Programmet har kompletterats med Slussen som ett av de projekten som presenteras under rubriken parallella projekt.

4. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket tycker att programmet är överskådligt med tydliga kartor och ger en bra bild över hur området är tänkt att utvecklas under kommande år. Den allmänna farleden 540 är utpekad av Trafikverket som riksintressen för trafikslagets anläggningar, beslutat i november 2010. Farleden är en klass 1 farled, avsedd för den tunga yrkestrafiken. För att undvika negativa konsekvenser på riksintressena är det viktigt att kommande exploatering sker så att buller, svall, påseglingsrisk, skyddsavstånd till farligt gods, för sjöfarten störande belysning m.m. hanteras av kommande planer och genom teknisk utformning av byggnader

och verksamheter. Anpassning av planerna måste ske på ett sådant sätt att verksamheterna inte kommer att störas av fartygstrafiken i farleden, vilket på sikt skulle kunna leda till klagomål och krav på inskränkningar för sjöfarten.

Sjöfartsveket delar programförslagets positiva syn på vattenburen kollektivtrafik och dess möjligheter att bidra till ett hållbarare transportsystem och attraktiv kollektivtrafik. Attraktiva väntmiljöer, smidiga bytesmöjligheter och ett ”hela resan” perspektiv är av stor vikt för att skapa ett större mervärde för resenären. Därför är det glädjande att programmet tar upp fler åtgärder som syftar till att förbättra bland annat kopplingen till busstrafiken. Ytterligare större och mindre åtgärder för att förbättra för sjöfarten kan finnas i projekt Sjövägens slutrapport.

Planenhetens kommentarer:

Frågor som buller, svall, påseglingsrisk, skyddsavstånd till farligt gods, för sjöfarten störande belysning m.m. kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser och i dialog med Sjöfartsverket.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard. Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss kan ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angoringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” WSP daterad 2014-03-14.

5. Fortum Värme

Fortum Värme stöder generellt riktlinjerna i det framtagna förslaget, men vill dock lämna nedstående kommentarer.

Detaljplaneprogrammet beskriver den tänkta kommande utvecklingen uppdelat på olika områden. Fortum Värme föreslår ett utökat stycke om värmeförsörjningen i området med en tydligare beskrivning av den spetsanläggning som finns. En spetsanläggning körs inte i normal drift utan endast när temperaturen är låg och värmen från de större anläggningarna inte räcker till. Vidare fungerar en spetsanläggning också som en reservanläggning, vid problem eller revision av någon av de andra pannorna. Körtiden för pannan är därför i normalfallet låg, men behovet av den är fortfarande mycket stort och hänsyn till detta måste tas i den kommande planeringen.

Fortum Värme efterfrågar vidare att programmet lyfter fram vilken framtida inriktning som ska gälla rörande värmeförsörjning av den nya bebyggelsen. Vi kan erbjuda fjärrvärme men hänsyn måste tas till befintligt system i området.

Planenhetens kommentarer:

Programmet har kompletterats med en tydligare beskrivning av Fortums spetsanläggning i Nacka strand. Intentionerna för värmeförsörjningen för den nya bebyggelsen på kajen beskrivs under delområde 5.

6. Skanova (TeliaSonera)

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Planenhetens kommentarer:

Planenheten noterar informationen till kommande planprocess och genomförande.

7. Nacka Energi

Nybyggnation

Elförsörjningen till ny utökad bebyggelse inom Nacka Strand kräver att Nacka Energi får tillgång till mark inom området för uppförande av flera transformatorstationer. Vill exploitören/kommunen ha ett avvikande utseende så bekostas detta av exploitören. Nacka Energi ser gärna att kommunen bokar en träff när det blir aktuellt att mer specifikt placera ut E-områden.

Schakt för elkablar inom området bekostas av exploitören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar.

Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Normalt tecknas avtal om anslutningsavgifter med exploitören innan byggstart sker.

Tillfälliga anläggningar, ändring av befintliga anläggningar

Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploitören. Beställning skall ske skriftligt i god tid.

Planenhetens kommentarer:

Planenheten noterar informationen till kommande planprocess och genomförande.

8. Kommunstyrelsen stadsutvecklingsutskott (KSSU)

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplaneprogram för Nacka strand på västra Sicklaön, utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under remissen: bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark, ekonomi samt genomförandefrågor.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade också att planprogrammet bör möjliggöra att bussar kan angöra bryggorna nere vid Saltsjön, så att resenärer enkelt kan stiga om enkelt till båttrafik, t.ex. Sjövägen.

Planenhetens kommentarer:

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss, men det förutsätter att SL frångår sina krav i Ribuss08 och godtar en mindre god standard (alternativ 1a enligt ”PM Bussgata till kaj” från WSP, 2014-03-14). Fysiska åtgärder behöver dock oavsett vidtas; breddning av vägen i kurvan ned till kajen, borttagning av farthinder mm. Utredningen visar att användningsmöjlighet kan ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma

angöringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar.

Om man istället ska utgå från en högre standard (alt 1b) och en eventuell möjlig koppling med buss mellan Nacka strand och Bergs oljehamn (alt 1c och alt 2) innebär detta en mycket stor ombyggnad av Augustendalsvägen med omfattande ingrepp i gatu-, natur- och kulturmiljön som följt samt kräver inlösen av en befintlig byggrätt med pågående genomförandetid. Dessa alternativ har inte bedömts som försvarbara på grund av de negativa konsekvenser de medför.

Utredningen visar således att en direkt omstigning mellan buss och båt är möjlig, men behöver utredas vidare i det kommande planarbetet. Den faktiska tidsvinsten för resenärerna behöver analyseras, funktionaliteten utredas, den framtida tunnelbanans påverkan på bussnätet (t ex busslinjer, sträckningar och små matarbussar) studeras samt vilka ingrepp i parkmiljön som en breddning av kurvan innebär.

9. Tekniska nämnden (TN)

Tekniska nämnden inleder med att konstatera att Nacka strand främst är planerat för verksamheter. Programförslaget genomfört innebär att Nacka strand även ska bli en hållbar bostadsmiljö. De tycker att programmet är väl genomarbetat och frågor som rör det offentliga rummet har fått stor uppmärksamhet vilket de framhåller som positivt.

Parkanläggningar

De konstaterar att det i dagsläget finns få allmänna anläggningar i området som sköts av kommunen. Det är i stort sett bara parken nere vid hamnen samt strandpromenad med en liten park i väster. Enligt programmet utökas kommunens ansvar med ansenliga ytor och funktioner.

Tekniska nämnden slår fast att det gemensamma utrymmet mellan husen bör vara sådant som kommunen ansvarar för. Kommunens åtagande ökar därmed markant varför det är av största vikt att krav ställs på anläggningarnas skick vid övertagande och att en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna görs innan exploateringsavtal tecknas och detaljplan antas.

Höga naturvärden

Tekniska nämnden tycker att det är positivt att programmet föreslår förbättrade kopplingar mellan olika delområden i Nacka strand - särskilt för gående. Även att utsiktsplatser görs tillgängliga och nya parkavsnitt samt att lekmöjligheter finns med. De tycker dock det är negativt att den föreslagna bebyggelsen planeras på områden som har höga naturvärden eller andra värden som ekosystemtjänst. Om det är möjligt ur tidssynpunkt anser de att en utvärdering bör göras innan detaljplan fastställs enligt den modell för analys av ekosystemtjänster som är under framtagande.

Drift av allmänna anläggningar

Tekniska nämnden konstaterar att topografin är mycket brant i Nacka strand och tillgängligheten för rörelsehindrade är ett problem. För att få en driftsäker och tillgänglig kommunikation mellan busstorg och kaj med bl.a. båttrafik föreslås att bergbanan byggs om eller ersätts av t ex en hiss med hög kapacitet. Eftersom förslaget bygger på att kommunen

kommer att vara huvudman för all allmän plats i framtiden kommer detta att ställa stora krav på teknisk genomgång och ev. upprustning av de anläggningar som ska tas över. Det kommer också att ställas stora krav på organisationen för drift och underhåll.

Dagvattenhantering

Tekniska nämnden konstaterar att programmets dagvattenhantering bygger på fördröjning och rening genom bl.a. småskalig grön lokalt omhändertagande, LOD samt att dagvattenlösningarna ska samordnas med övrig planering och utnyttjas som resurs för planteringar och övrig grönstruktur.

Tekniska nämnden vill även framhålla att vattenavrinningen och stående vatten är vanliga skadeorsaker för betong- och stålanläggningar och att åtgärder bör vidtas för att optimera vattenavrinningen och skydda konstruktionselement mot fukt och stående vatten. Om inte ett medvetet val görs utifrån långsiktigt funktionellt och ekonomiskt tänkande vid planering och utbyggnad kommer överraskningar att belasta framtida boende i området och skattebetalare generellt.

VA-ansvaret utökas

Tekniska nämnden konstaterar att befintliga VA-ledningar som idag ligger på kvartersmark och inte är allmänna delvis kommer att tas över till allmänt underhåll och ägande. Tekniska statusen på dessa ledningar är inte känd och en översyn av övergripande VA-struktur bör göras innan varje specifik detaljplan påbörjas. I detta ska ingå en bedömning av vilken kapacitet det samlade systemet ska ha i framtiden. Omfattningen på behovet av utbyggnad respektive omläggning av ledningar samt anläggningar ska klargöras tidigt. Utökad ansvar för allmänna ledningar medför ökade kostnader för drift och underhåll. Om inte ett medvetet val görs utifrån långsiktigt funktionellt och ekonomiskt tänkande vid övertagande kommer överraskningar att belasta VA-kollektivet. Principer för fördelning av kostnader för omläggning och kapacitetsförstärkningar bör klargöras tidigt.

Avfallshantering i förändring

Tekniska nämnden anser att områdets potentiellt starka attraktionskraft förtjänar en samordnad syn på systemval för avfallshanteringen. Idag utgår hanteringen från de behov som verksamheter och kontor har. En utveckling mot kraftigt ökat antal bostadslägenheter ställer helt andra krav på avfallshanteringen. T ex bör hanteringen inom området av källsorterade fraktioner och kvartersnära insamlingspunkter för grovavfall studeras i tidiga skeden. Om inte en tidig översyn av avfallshanteringen görs riskerar man att i ett sent skede i byggprocessen vara låst och enbart hänvisad till hanteringssystem som inte kommer att uppfattas som hemmahörande i ett attraktivt nyutvecklat område som Nacka strand.

Trafik kring utevistelser

Tekniska nämnden noterar att det i programförslaget inte finns någon bollplan redovisad (däremot finns förslag på en idrottshall), vilket kan bli ett problem i ett område med flera tusen boende. I "Västra hållmarksparken" föreslås funktioner såsom yta för spontanidrott, äventyrsbana, utegym, grillplats etc., vilket de tror kommer kunna utvecklas till ett uppskattad lek- och rekreationsområde.

Konsekvenserna av ökad trafik

I programmet föreslås att korsningen vid Augustendalsvägen – Lokomobilvägen byggs om till en cirkulationsplats för att klara av den ökade trafiken. Programmets trafikanalys visar att inkommande trafik i cirkulationsplatsen är ojämna. Även om kapacitetsberäkningarna visar att cirkulationsplatsen klarar av kapaciteten teoretiskt så har ofta i praktiken trafiken på de tillfarter som har mindre trafikmängder, svårt att komma ut. I kommande detaljplanearbete för både entrékorsningen och bussgatan bör ytterligare fördjupade trafikstudier göras.

Cykelutrymmen

Tekniska nämnden konstaterar att avsaknaden av separata cykelutrymmen på Augustendalsvägen, mellan Tändkulevägen och Fabrikörvägen, innebär låg standard och sämre trafiksäkerhet för cykeltrafiken på den aktuella sträckan.

Lågt parkeringstal framtida parkeringsproblem

Programmet föreslår 0,8 parkeringstal för de befintliga bostäderna och 0,7 för ombyggda respektive nybyggda bostäder. Det är positivt att parkeringsutredningen föreslår ett samutnyttjande med platser för arbetsplatser men Tekniska nämnden bedömer att utredningen räknar med en alldeles för stor grad av samutnyttjande. Redan i programmet bör det redovisas hur tillgången till parkeringsplatser i garageanläggningarna kan säkerställas juridiskt. Tekniska nämnden anser att även de nybyggda lägenheterna ska ha ett parkeringstal på 0,8 eller att byggherren i särskild parkeringsutredning visar på att alternativa åtgärder sätts in för att motverka behovet av egna bilar i området. Parkeringstal på 0,7 istället för 0,8 motsvarar ca 150 bilplatser vilket innebär hög risk för att det uppstår brist på parkeringsplatser för de nya boende och därmed ett parkeringsproblem som riskerar att spilla över på allmän platsmark.

Övergripande synpunkt

För att kunna utvärdera möjligheten till övertagande av allmänna anläggningar så behöver flertalet tekniska utredningar utföras innan detaljplanering av vissa delområden börjar. Tekniska nämnden behöver få klarhet i vilka utredningar som behövs och ekonomi att utföra dessa i tid. Hjälp bör kunna hämtas från motsvarande arbete som pågår för andra liknande områden på Sickalön där kommunen undersöker möjligheterna att ta över anläggningar med enskilt huvudmannaskap.

Ekonomiska konsekvenser för utbyggnad och ombyggnad av de allmänna anläggningar som programmet förutsätter behöver tydliggöras och möjlighet till kostnadsfördelning utredas. Respektive lokalgatas utbyggnad förutsätts dock ingå i utbyggnad av aktuellt delområde. De konstaterar att sådant som berör hela området är: kompletteringar i tunneln, ny cirkulationsplats, ny utformning av gatusektionen Augustendalsvägen, kopplingen till garaget samt ny utformning av bussgatan, vertikala förbindelsen och hela kajen.

Planens kommentarer:

Besiktningar, tillståndsprovningar och andra nödvändiga utredningar ska genomföras på anläggningar som ska övertas av kommunen och de anläggningar som är sammanbyggda med framtida allmänna anläggningar. Utredningarna ska ligga till grund för exploateringsavtal, där även krav ska ställas på ovan nämnda anläggningar inför övertagande. Drift- och underhållskostnader ska tas fram innan exploateringsavtal och detaljplaner antas. Ett samordningsprojekt kommer att startas upp efter att programmet har

antagits för att på ett effektivt och samordnat sätt vidare utreda övergripande frågor som berör hela programområdet.

En modell för analys av ekosystemtjänster i Nacka kommer att vara klar att använda, innan kommande detaljplaner som innebär nyexploatering, är klara för samråd.

En genomgång av enskilda VA-ledningar är påbörjad för att avgöra vilka delar av det enskilda VA-nätet som ska övertas av kommunen. VA-ledningarnas status och områdets framtida behov ska utredas i ett samordningsprojekt. Arbetet ska vara färdigställt innan någon berörd detaljplan i området skickas ut på samråd. Ramavtalet för Nacka strand ska innehålla principer för fördelning av kostnader för omläggning och kapacitetsförstärkning, för att sedan specificeras närmare i respektive exploateringsavtal.

Planenheten har tagit till sig synpunkten om parkeringstal 0,8 för hela området i utredningen och har kompletterat parkerings-PM med nya siffror för jämförelse. Utredningar för hur ett samutnyttjande av parkeringsplatserna i området ska kunna organiseras och säkerställas juridiskt ska vidtas i ett samordningsprojekt. Arbetet med detta ska vara klart innan någon detaljplan som berör samutnyttjandet skickas ut på samråd. Vidare ska besiktningar och tillståndsprövningar på allmänna anläggningar såsom bergbana, kajer, strandskoningar, torggaraget med mera genomföras i samordningsprojektet, såväl som filmning, besiktning och andra nödvändiga utredningar för enskilda VA-ledningar och dagvattenledningar. Vidare ska även utredningar genomföras för att utredning hur nya byggnader ska anslutas till kommunalt VA och det framtida kapacitetsbehovet. De ombyggnationer eller nyanläggningar som krävs för de anläggningar kommunen ska ta över eller är sammanbyggda med framtida allmänna anläggningar, ska respektive exploatör bekosta i förhållande till erhållen byggrätt. Kostnadsfördelningsprinciper ska fastställas i kommande ramavtal.

Augustendalsvägens sektion mellan Tändkulevägen och Fabrikörvägen är trång med mycket innehåll. Programmet har gjort avvägningen att inte vidga sektionen så mycket som skulle behövas för att inrymma cykelbanor i det här snittet. Cykelbanorna skulle i så fall också behöva dras mellan busshållplatserna och gångbanorna på båda sidor av bussgatan vilket inte är bra ur en trafiksäkerhetssynpunkt för busstrafikanterna och gående på gångbanan. I det fortsatta arbetet och i trafikutredningen för bussgatan ska ändå plats för cykelbanor fortsatt ses över och möjligheten till målade cykelfält i gatan i den här sektionen kan utredas som ett alternativ.

Om man utgår ifrån detaljplaneprogrammets intentioner behövs följande utredningar med avseende på trafik:

- Kapacitetsutredning för bussgatan inklusive nedfart till garaget och korsningen med Tändkulevägen
- Fördjupad korsningsanalys för Entrékorsningen
- Utredning av förbindelsen mellan kajplan och torgnivå, hiss i kombination med bergbana, rulltrappa etc.

10. Utbildningsnämnden (UBN)

Utbildningsnämnden beslutade att tillstyrka detaljplaneprogram för Nacka strand, under förutsättning att utbildningsnämndens synpunkter beaktas. Det innebär att detaljplanen ger goda möjligheter till bra utemiljöer vid förskolor och skolor.

För att möta kommande behov av förskoleplatser krävs ca.15 nya förskoleavdelningar. Det är dock oklart om det för Nacka strands förskola beräknas en utbyggnad om fyra avdelningar. Om så inte är fallet saknas det fyra avdelningar för att tillgodose behovet av antalet förskoleplatser.

Behovet av skolplatser kommer att öka i området. I programmet står det att Nacka strands skola har 200 elever i förskoleklass till årskurs tre. Det stämmer inte då Nacka strands förskola och skola har sammantaget 200 barn och elever. Pyslingen förskolor och skolor AB har uttryckt en önskan om att utöka skolverksamheten vilket vore positivt för utbudet av skolplatser i området.

Planens kommentarer:

Programmet har utgått från att både skolor och förskolor inom Nacka strand ska kunna erbjuda möjligheter till utevistelse. De föreslagna lägena för nya förskolor har utgått från platser där det är nära och enkelt att ta sig till de lite större gröna och rekreationsområdena i Nacka strand, Västra hällmarken och Östra skogen. Detta gäller särskilt de förskolor som föreslås inrymmas i flerbostadshus. Där programmet föreslår fristående förskolor ska dessa uppföras i två våningar för att frigöra så mycket yta som möjligt för utevistelse och lek. Programmet har även kompletterats med skisser som redovisar hur utemiljön för Engelska skolan kan utformas.

Programmet har kompletterats med en ny föreslagen lokalisering av förskola i delområde 11. Sammantaget föreslås 15 nya avdelningar exklusive de befintliga avdelningarna i Nacka strands förskola som föreslås få nya lokaler i bottenvåningen i delområde 9. Texten som redovisar antalet elever i Nacka strands skola har ändrats till ca 100.

11. Fritidsnämnden (FRN)

Fritidsnämnden konstaterar att det i stort sett inte finns några kommunala anläggningar inom programområdet förutom vägen för bussen samt strandparken. Nacka strand är från början planerat för enbart verksamheter och bostäderna har tillkommit senare. På grund av detta är Nacka strand inte planerat som en bostadsmiljö.

Fritidsnämnden anser att programmet är väl genomarbetat och frågor som rör det offentliga rummet och rekreationsmöjligheter har fått stor uppmärksamhet vilket är positivt. Nacka strand är bitvis starkt kuperat och det är svårt att hitta områden för ytkrävande anläggningar. I programförslaget finns ingen bollplan redovisad, vilket kan bli ett problem i ett område med flera tusen boende. I väster - i "Västra hällmarksparken" föreslås funktioner såsom yta för spontanidrott, äventyrsbana, utegym, grillplats etc. Detta område kommer att kunna utvecklas till ett uppskattat lek- och rekreationsområde.

För att kompensera för att det inte finns någon allmän bollplan i området samt för att erbjuda skolorna i området goda idrottsmöjligheter, behöver kommunen utreda möjligheterna att bygga en sporthall. Det är av stor vikt att någon sportlokal kommer till

stånd, om kommunen ska kunna erbjuda Nacka strandborna möjligheter till inomhusidrott under den kalla årstiden. Hallen bör byggas i ett tidigt skede av utbyggnaden och om den föreslagna placeringen visar sig vara mindre lämplig, måste annan placering inom Nacka strand tas fram. Vidare bör man undersöka om det finns tillgång i området på tomma och lämpliga lokaler, för eventuell anpassning till en enklare sporthall. Huvudmannaskap, finansiering och parkering är frågor som bör klarläggas i ett tidigt skede.

Planenhetens kommentarer:

Under kommande detaljplanearbete, kommer Fritidsnämnden genom den nya Kultur- och fritidsförvaltningen, att erbjudas möjlighet att aktivt delta i arbetet – för att i ett tidigt skede kunna säkerställa möjligheterna till framförallt en eller flera sporthallar.

12. Värmdö kommun

Värmdö kommun är positiv till att Nacka kommun utvecklar ett väl beläget, men stagnerat arbetsplatsområde genom komplettering med ytterligare bostäder. Läget mellan Nacka Forum och Saltsjön ger förutsättningar att skapa mycket attraktiva boendemiljöer samtidigt som arbetsplatsområdet ges mera liv.

Nacka strands läge längs en vattenväg in mot Stockholm och ut mot skärgården bör uppmärksammas i planarbetet för att öka förutsättningarna att nå området med attraktiva kollektiva transporter i form av snabba pendelbåtar. I detta arbete bör möjligheterna till byte till andra kollektiva färdmedel stärkas så att attraktiva kombinationer mellan land och vattenvägar kan utvecklas. Här bör en satsning ske relativt omgående för att skapa alternativa färdvägar när Slussen byggs om.

På sikt kommer områdets attraktivitet att öka ytterligare när det finns tunnelbana till Nacka Forum och ny bebyggelse överbrygger barriärer som Värmdöleden.

Värmdö kommun anser det värdefullt att Nacka i planarbetet fokuserar på effektivare resursanvändning samtidigt som man satsar på områdets miljökväligheter med målsättningen att realisera en mera hållbar stadsmiljö.

Planenhetens kommentarer:

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard.

Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss skulle kunna ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma angöringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” från WSP daterad 2014-03-14.

Trafikenheten för en dialog med fastighetsägaren och Trafikförvaltningen om möjligheten att erbjuda tillfällig infartsparkering för båtpendling i garaget närmast kajen under en övergångstid medan detaljplanering pågår.

13. Stockholm Stad

Stockholms stad välkomnar programmet och ser positivt på att Nacka kommun utvecklar Nacka strand med fokus på att skapa en tät, blandad och levande stad med fler bostäder

som kan bidra till regionens bostadsförsörjning. Programmet visar på höga ambitioner för den komplettering och utveckling av Nacka strand som planeras. Inför det fortsatta arbetet vill Stockholms stad framföra följande synpunkter:

Fokus på kollektivtrafik, gång och cykel

En huvudpunkt i programmet är att förbättra kollektivtrafiken bland annat genom att stärka busstrafiken och kopplingen till den planerade tunnelbanan. Planer finns också att förbättra förutsättningarna för båttrafiken med bra bytespunkter. Stockholm vill betona vikten av att bra kollektivtrafik och väl fungerande cykelstråk till Stockholm kan ordnas i det nya området.

Regionala ekologiska spridningssamband

Nacka strand ligger inom en av de utpekade regionala grönkilarna: Nacka-Värmdökilen. Förslaget visar på ambitioner att stärka kilen nära stranden, vilket kan mildra effekterna av de intrång som görs. Det är viktigt att påverkan på de regionala spridningssambanden fortsatt analyseras, då de kan ha betydelse för bland annat Stockholms biologiska mångfald. Enligt Nacka kommuns grönstrukturprogram finns också en koppling till norra Djurgården av betydelse för ädellövträdsbestånden.

Strandpromenad

Långa sammanhängande strandpromenader är mycket uppskattat och knyter samman regionens parker och grönområden till större rekreationslandskap. Det är positivt att strandpromenaden i Nacka strand kopplas ihop med Svindersvik, så som skisseras i programmet.

Stockholms farled och inlopp

Nacka strand är en del av riksintresseområdet Stockholms farled och inlopp, som delas med Stockholms stad. Det är viktigt att den nya bebyggelsens påverkan på landskapsbilden fortsatt analyseras.

Planenshetens kommentarer:

Områdets roll i Nacka-Värmdökilen kommer fortsätta att bevakas och analyseras i det samordningsprojekt som kommer att startas samt inom respektive detaljplaneprocess. Påverkan på riksintresset kommer fortsätta analyseras under kommande detaljplaneprocess och dialog föras med länsstyrelsen.

14. Stockholms läns museum

Stockholms läns museum anser att detaljplaneprogrammet för Nacka strand på ett övergripande plan tar god hänsyn till platsens förutsättningar och kulturhistoriska värden. Dock finns det två delar i programmet som läns museet ser som problematiska. Den första delen berör punkthuset som är tänkt att placeras invid "De gröna villorna", det vill säga de gamla arbetarbostäderna utmed Tändkulevägen. Läns museet anser att den föreslagna höjden på punkthuset kommer att ha allt för stor negativ inverkan på den viktiga lokala miljön och dess värden. Den andra delen gäller den föreslagna byggrätten inom parkmiljön som omger bland annat Ellensvik, tornvillan från 1890-tal. Trots den förhållandevis låga exploateringsgraden som den föreslagna byggrätten ger kommer den att ha en stor menlig inverkan på området då ett redan litet utpekat grönområde minskar i storlek samt att den allmänt tillgängliga miljön kan komma att upplevas som privatiserad och ianspråktagen.

Planenhetens kommentarer:

För att arbetarbostäderna ska synliggöras från Augustendalsvägen har den högre byggnadskroppen i hörnan Tändkulevägen-Augustendalsvägen dragits tillbaka i förhållande till Tändkulevägen. Exakt placering och höjd kommer utredas vidare i planprocessen.

Volymskisserna över byggnaden i dagvattenparken har reviderats för att bli ett mindre "fotavtryck" i dagvattenparken. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att byggnadens placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren utmed vattnet.

15. Naturskyddsföreningen i Nacka

Naturskyddsföreningen i Nacka anser att en viss förtätning i Nacka strand är möjlig samtidigt som ekologiska och rekreativa värden värnas.

Val av planeringsinstrument – Fördjupad översiktsplan bättre än planprogram

Naturskyddsföreningen i Nacka skulle gärna se att Nacka kommun istället för ett detaljplaneprogram gjorde en fördjupad översiktsplan (FÖP) för västra och centrala Sicklaön. De menar att det vore ett bättre sätt att hantera de mycket komplexa frågorna som måste hanteras om Nacka ska bygga stad på Sicklaön. En FÖP ställer andra krav på samråd med kommunmedborgarna då den ska sändas både på samråd och sedan utställning. En FÖP ska också miljöbedömas, alltså måste en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram vilket de menar är nödvändigt om Nacka stad ska kunna bli en hållbar stad. Miljökonsekvenserna behandlas visserligen i de program som tas fram men inte på samma sätt som om en MKB enligt miljöbalkens krav hade upprättats.

De anser också att avgränsningen av programområdena inte är optimala. Om Nacka kommun istället tog fram en FÖP, eller en för västra Sicklaön och en för centrala Sicklaön, skulle man lättare få en övergripande bild av hur Nacka stad ska byggas. Det skulle göra det lättare att planera för t.ex. hur grönstrukturen ska se ut och vilka områden som är särskilt viktiga att bevara för att området ska ha en fungerande grönstruktur. De ser flera fördelar med FÖP som planeringsinstrument istället för planprogram.

Planeringsförutsättningar – Landskap och naturmiljö

De anser att det är mycket bra att en trädinventering gjorts inför programarbetet. De anser att det är ett problem att inventeringen är gjord vintertid och att det vore önskvärt att beställningar av framtida inventeringar i Nacka kommun görs så att de kan utföras under vår, sommar eller tidig höst. De rekommenderar om kompletterande inventeringar som görs i trädinventeringen bör följas.

Inför all planering anser de att ekosystemtjänstanalyser bör utföras för att kartlägga vilka ekosystemtjänster som finns inom området så att planeringen sedan kan utgå från dessa. Detta för att man inte ska bygga bort viktiga ekosystemtjänster som reglering av vattenflöden, pollinering, klimatutjämning, rening av luft m.m. Med ekosystemtjänstanalyser kan planeringen istället bidra med att förstärka ekosystemtjänsterna. De anser att en beskrivning av ett områdes naturvärden inte ger en heltäckande bild över ett grönområdes betydelse. Ett grönområde kan ha stor betydelse för t.ex. vattenreglering eller klimatutjämning utan att för den skull hysa några rödlistade arter.

De vill även framhålla landskapsanalysen som de finner välgjord och vars rekommendationer bör tas på allvar.

Delområde 1 - Naturskyddsföreningen är tveksamma till exploatering enligt förslaget. Som påtalas i Landskapsanalysen är berghällarna och skogen ”av värde i gatubilden”. Exploatering enligt förslaget skulle innebära stora sprängningar samt att värdefulla ekar skulle försvinna.

Delområde 2-5 anser de kan bebyggas utan att stora värden försvinner.

Delområde 6 - De avstyrker bebyggelse i skogsområdet som kallas Västra hällmarken och hänvisar till landskapsanalysen och trädinventeringen som beskriver områdets natur- och rekreativvärden.

Helhetsbedömningen från deras sida är att Västra hällmarken bör bevaras i sin helhet. Om exploatering ändå sker förordar de i så fall att man bara bebygger området närmast Augustendalsvägen så att ingreppet i skogen minimeras. Att bygga husen med ”*litet fotavtryck*” som nämns i programmet är något som de starkt förordar i så fall.

Delområde 7 - Även detta område anser de bör utgå då påverkan på natur- och kulturvärden blir stora för mycket få antal bostäder.

Delområde 8-9 har de inga invändningar mot.

Delområde 10 och **delområde 11** och **12** anser de berör ett viktigt grönt stråk och hänvisar till landskapsanalysens beskrivning av områdets värde som ekodukt för både djur och människor. De hänvisar även till trädinventeringens beskrivning av att området kan jämföras med nyckelbiotopklass.

Naturskyddsföreningen i Nacka anser att om ekologiska samband ska värnas och ekosystemtjänster stärkas och utvecklas blir det svårt att bebygga Södra höjdryggen enligt programförslaget.

Planens kommentarer:

Nackas övergripande grönstruktur finns dokumenterad i Grönstrukturprogrammet från 2011. Nacka kommun arbetar förutom med olika detaljplaneprogram på västra Sicklaön även med en strukturplan, som är ett levande dokument som hela tiden uppdateras, där mer övergripande frågor som berör hela västra Sicklaön bevakas och utreds. Inom ramen för strukturplanen utreds grönstruktursambanden på västra Sicklaön. Parallellt med detta genomförs även ett arbete med att kartlägga och analysera ekosystemtjänster inom västra Sicklaön. Projektet leds av Nackas kommunekolog. Ekosystemanalysen, den mer övergripande analysen av grönstrukturen och detaljplaneprogrammet kommer tillsammans utgöra underlag i kommande detaljplaneprocesser.

Inför kommande detaljplanearbeten kommer fördjupade naturinventeringar att genomföras. Detta bl.a. då utförd inventering gjorts under icke vegetationsperiod. En modell för analys av ekosystemtjänster i Nacka kommer att vara klar att användas, innan kommande detaljplaner som innebär nyexploatering, är klara för samråd. I det kommande

detaljplanarbetet kommer möjligheterna att förena en utbyggnad med bevarande eller ersättning av biologiska värden att studeras mer ingående.

Landskapsanalysen och dess rekommendationer har vägt tungt när kommunen under programarbetet analyserat vilka områden i Nacka strand som är lämpliga att förtäta. Bl a överensstämmer förslaget att bebygga bergsslutningen mot bussvändplatsen med landskapsanalysens rekommendationer (delområde 1). Bebyggelsen ramar in torget och skapar stadskvaliteter. För att kontakten mot berget inte ska gå förlorad föreslår programmet att bebyggelsekvarteret ska delas i två med ett generöst glapp mellan husen. I det glappet föreslås även en ny trappkoppling för att öka tillgängligheten till utsiktsplatsen på höjdplatån.

Bebyggelse längs södra sidan av Fabrikörvägen (delområde 6) har också stöd i landskapsanalysens slutsatser och rekommendationer. Bebyggelsen har dock justerats avseende utbredning och placering sedan samrådet bl a för att minska intrånget i grönområdet bakom och för att viktiga promenadstråk ska kunna bevaras.

Byggnaden i dagvattenparken (del av delområde 7) behålls i programmet, men har reviderats bl a för att få ett mindre ”fotavtryck” i dagvattenparken. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att byggnadens placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan för att minimera påverkan på den gröna spridningskorridoren utmed vattnet.

Den föreslagna bebyggelsen på Södra höjdryggen behöver ses tillsammans med den utveckling som sker i Centrala Nacka. Där planeras för en mycket tät stadsbebyggelse, bitvis överdäckning av Värmdöleden och en tunnelbanestation. Området kommer att utgöra en stor knutpunkt med en hög täthet. Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunnelområdet kommer att fungera sammanlänkande mellan stadsdelarna. Dagens gröna samband över tunneln är mycket smalt och mycket av det gröna som utgör spridningssambandet är redan detaljplanerad för bebyggelse. Att istället satsa på den gröna spridningskorridoren utmed kusten har varit en utgångspunkt i programmet. Landskapsanalysen ger även stöd för detta ställningstagande.

En utgångspunkt i programmet har varit att föreslå ny bebyggelse på redan i anspråkstagna hårdgjorda ytor och utmed befintliga vägar. På så sätt blir markanvändningen resurseffektiv och mer sammanhängande grönområden för rekreation har kunna sparas.

16. Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samtliga handlingar i ärendet och är försiktigt positiv till miljöambitionerna i programförslaget, men ser en rad tänkbara problem inför verkställandet av detaljplaneprogrammet vid för hög exploatering.

De vill uppmana till stor varsamhet vad gäller utbyggnaden, då området har stort riksintresse pga sitt läge intill vattnet och inloppet till Stockholm. Detta ställer höga krav på utformningen, särskilt vad gäller framträdande byggnader och bebyggelse på bergsplatåerna, där husen inte bör göras alltför höga.

Att bibehålla tunneln med infarten till Nacka strand ser de som väsentligt, för att bevara den gröna bergkanten ovanför, ingen bebyggelse bör heller placeras rakt över tunneln. Vidare

bör den kulturhistoriska bebyggelsen i Vikdalen inte störas med för framträdande och hög bebyggelse på berget ovanför.

Läget är också utsatt för väder och vind och på många ställen finns störande buller från motorvägen. Bullerskydd blir därför extra viktigt, men även placeringen och utformningen av byggnaderna så att störningarna minimeras. Akustiska åtgärder för att undvika buller rekommenderas och byggnaderna bör även av detta skäl bli lägre.

Området uppvisar stora höjdskillnader och topografin skapar svårigheter att bebygga platsen på det stadsmässiga sätt som eftersträvas, samt för snöröjning och omhändertagande av dagvattenströmmar. De förordar en högre grad av anpassning till terrängen, samt iakttagande av försiktighet för att inte inkräkta alltför hårt på de naturvärden som finns i området. Trafiken utgör också ett svårlöst problem, extra omsorg bör ägnas åt att förebygga stockningar, olyckor, halka och flaskhalsar.

En tidsplan som är samordnad med utvecklingen av kollektivtrafiken är väsentlig, eftersom bilberoendet måste minska och vägnätet är hårt belastat under rusningstid. Det finns ringa utrymme för ökade parkeringsytor, parkering bör företrädesvis förläggas i garage, och tillräcklig parkering i garage i anslutning till kajen skapas.

Vid en framtida utbyggnad av båttrafiken med pendelbåtar kan Nacka strand komma att bli en väsentlig nyckelpunkt. Här kan det vara viktigt att skapa ökad tillgänglighet för övergång till och från kollektivtrafik samt kompletterande garageutrymme för biltrafik kombinerat med båtpendling.

Nacka Miljövårdsråd ser positivt på möjligheten till en dubbel vertikal förbindelse mellan torget och kajen i form av en hiss parallellt med en förbättrad bergbana, vilka illustrerats som alternativ till varandra. De ser dem som kompletterande. De skulle kunna skapa en ny utsiktspunkt från hissbron, samtidigt som många som lider av höjdskräck kunde bruka alternativet bergbana. Vid störningar i den ena av dessa skulle den andra kunna fungera som alternativ.

Den trappfria gångbanan längs Augustendalsvägen ner till kajen är också viktig, särskilt om båda de nämnda alternativen är ur funktion! Gångbanan bör hållas snö och isfri med hög prioritet och kompletteras med cykelfil eller separat cykelbana. I samband med avvecklingen av oljehamnen kommer området att knytas ihop med framtida bebyggelse där länken mot Nyckelviken bör förstärkas. Det är viktigt att ta vara på detta samband och inte bygga igen stråk i denna riktning, då områdets rekreativvärden får ökad betydelse vid en utbyggnad.

Det är väsentligt att bevara ekosystemets spridningskorridorer, liksom att noga övervaka att värdefulla träd och framträdande naturvärden skyddas. Stadsmässig bebyggelse innebär inte att all natur i området skall omvandlas till park, eller att tillgänglighet till alla delar av naturen bör förstärkas så slitaget ökar alltför kraftigt. De vill ytterligare trycka på den höga förekomsten av naturvärdesträd och områdets stora betydelse som en viktig grön länk mellan Nyckelviken och Ryssbergen.

De ser att programmet utgör ett ambitiöst försök till utbyggnad, men undrar om det inte är dags för Nacka att skapa sin första egentliga miljöstadsdel, med en mer utpräglad

miljöprofil. Inom området bör möjligheter till återvinning och kretslopp förstärkas, liksom att effektiva skonsamma energialternativ för byggnaderna utvecklas. Gröna tak är en utmärkt åtgärd som de förordar.

Planenhetens kommentarer:

Påverkan på riksintresset har styrt föreslagna volymers placering och höjder i programmet. Hur området upplevs från vattnet kommer studeras vidare i de kommande planprocesserna.

Tunneln in i Nacka strand behålls i förslaget. Den föreslagna bebyggelsen på Södra höjdryggen behöver ses tillsammans med den utveckling som sker i Centrala Nacka. Där planeras för en mycket tät stadsbebyggelse, bitvis överdäckning av Värmdöleden och en tunnelbanestation. Området kommer att utgöra en stor knutpunkt med en hög täthet. Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunnelområdet kommer att fungera sammanlänkande mellan stadsdelarna. Dagens gröna samband över tunneln är mycket smalt och mycket av det gröna som utgör en del av spridningssambanden är redan detaljplanerad för bebyggelse. Att istället satsa på det gröna sambandet utmed kusten har varit en utgångspunkt i programmet. Landskapsanalysen ger även stöd för detta ställningstagande. Utformning och placering behöver studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Bullerproblematiken både från Värmdöleden och från lokala bussgator kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser.

Lokalklimatet har studerats av SMHI i en vindmiljöbedömning som kommer utgöra underlag i den kommande processen.

De föreslagna byggnaderna i programmet är endast volymsskisser. Anpassning till terräng, placering etc. kommer att prövas i detalj i kommande planprocesser.

Detaljplaneprogrammet uttrycker intentionen att all tillkommande parkering från bostäder och verksamheter ska förläggas i garage. Det innebär att gatumarksparkering frigörs för besökare till området.

Genom förbättrade förutsättningar för att resa med kollektivtrafik och för att gå och cykla så kan behovet av bilen som färdmedel minska. Detta är en avvägning också i bedömningen av vilket antal parkeringsplatser som bör tillskapas. Nacka strands gatustruktur bedöms inte i någon större utsträckning kunna bära tillkommande bilpendlare till båttrafiken. Parkeringsplatser i garage är dyra att anlägga och av plats- och stadsbildsmässiga skäl anses det inte försvarbart att förlägga parkering i marknivå i anslutning till kajen. Det kommer därför inte vara möjligt att anordna en traditionell infartsparkering i Nacka strand. Däremot tittar trafiknheten på kommunen tillsammans med fastighetsägaren och Trafikförvaltningen på tillfälliga lösningar för infartsparkering för båtpendling medan planläggning av området pågår.

Förbindelsen mellan kaj- och torgnivå ska utredas ytterligare i kommande arbete och Nacka kommun tar med sig synpunkten om en kompletterad förbindelse med både en hiss och en förbättrad bergbana. Om bebyggelsen närmast bergbanan rivs för att ersättas av en helt ny byggnad anger programmet att en integrerad koppling, t ex rulltrappor, mellan kaj och torg bör ingå.

Augustendalsvägens sektion, särskilt i sin sträckning ned mot kajen, är begränsad av befintlig bebyggelse. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h och trafikflödet är relativt sett litet, cyklisterna bedöms därför kunna färdas i blandtrafik.

Med 1500 nya bostäder i Nacka strand kommer de grönytor som sparats inom området behöva göras tillgängliga och iordningställas för rekreation. Att skapa nya gångvägar/stråk och lekplatser etc i det gröna ser kommunen snarare kan göra att grönområdena inte förstörs genom att man styr var och hur människor rör sig. Närheten till orörda naturområden i Nyckelviken och Ryssbergen finns på gångavstånd och får ses som ett komplement till de mer stadsnära parkmiljöerna i området.

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning av prioriterade hållbarhetsområden. Fastighetsägare och kommunen kommer tidigt i processen överens om ett antal målområden med ambition att nå ett mer långsiktigt hållbart projekt. Läs mer om Nacka kommuns riktlinjer för hållbart byggande på kommunens hemsida och om vilka målområden man valt att fokusera på i Nacka strand i programhandlingen på sida 9. När kommunen tar fram ett program för Centrala Nacka, där kommunen är stor markägare, har kommunen ännu större möjligheter att jobba med hållbarhetsfrågorna än i projekt där kommunens markinnehav är begränsat.

17. Vikdalens Villaförening

Vikdalens Villaförening önskar att följande kommentarer tas i beaktande inför den fortsatta exploateringen av Nacka Strand.

De vädjar till planenheten att bevara de naturvärden som finns i Vikdalens närmiljö. Speciellt det skogsområde/hällmarksområde som ligger mellan Vikdalen och Nacka Strand. De kilar av hus som planeras i område 6 anser de helt bör utgå då det i princip eliminerar 1/3 av hela den lilla orörda naturyta som idag frekventeras av både Vikdalsbor och Nacka strandsbor. Kommunen har redan klassat naturområdet som nyckelbiotop i "Pro Natura" och det vore olyckligt att ersätta denna med en artificiell miljö i form av picknickområde med lek, "spontanidrott och äventyrsskog" Det skulle dessutom dra en hel del skattepengar för anläggning och löpande underhåll som kan komma bättre till pass på andra håll. Ett alternativ till byggnation anser de vore att bygga 3-4 punkthus längs Fabrikörsvägen närmast torget för att få en mer "stadslik gata" och en pendang till de 5 punkthusen på Augustendalsvägen.

Vikdalens Villaförening anser att den huskropp som ligger närmast Tändkulevägen i delområde 1 är alldeles för hög och okänsligt nära placerad i förhållande till det första röda huset i början av gatan. Denna "bruksgata" med säkert en av Nackas längsta syrenhäckar och charmiga små trähus, kommer helt att skymmas av denna byggnad. Deras förslag är att denna huskropp max ska anta 4 våningar och byggas i en arkitektur som tar upp de element av gammal industribyggnation som kännetecknar Nacka strand samt att avståndet till det första röda huset ökas. För att kompensera antalet planerade lägenheter som då utgår kan däremot huskroppen i hörnet av torget närmast Fabrikörsvägen byggas högre vilket möjliggör en fri utsikt över Värtan/Djurgården. De anser dock att stor hänsyn bör tas till de arkitektoniska uttrycken och att de gröna taken till del blir tillgängliga för allmänheten.

Det föreslagna kvarteret på södra sidan av Tändkulevägen anser de bör delas upp i mindre enheter och ges en låg profil mot Tändkulevägen. Anpassning i stil och dimension bör ske så att bruksgatan förstärks och känslan av gammal industrimiljö bibehålls. Deras förslag är att istället planera för 2-plans radhus ”a la” engelska industribostäder och dimensioner i stil med de hus som byggts i Järla Sjö eller t.ex Haga i Göteborg. Huskropparna kan flytta närmare Tändkulevägen alternativt ha små trädgårdar framför husen för att skapa en intim småstadskänsla och en harmonisk övergång till bebyggelsen i Vikdalen. På Tändkulevägens övre del bör huset/husen fortsätta i samma stil, och bör inte i markplan från Tändkulevägen sett vara högre än 2-3 våningar. Den massiva innegården bör utgå och ersättas av ytterligare radhus/lägre bostadshus med en småskalighet och intim känsla. De anser även att förskolan, som föreslås i Tändkulevägens förlängning, bör placeras så att barnen leker i ”skuggan” av den bullermatta som trafiken från Värmdöleden åstadkommer.

De föreslår att delområde 12 och framför allt de 3 västliga huskropparna helt utgår ur detaljplaneförslaget. Ska bebyggelse planeras i detta område, bör de utgöras av en småskalig bebyggelse med träfasader som på ett harmoniskt sätt ansluter och bidrar till att behålla karaktären mot Vikdalen.

De påtalar också att ett övergripande grepp bör tas för att begränsa bullret från Värmdöleden längs hela dess sträckning från Vikdalsvägen/bron över Värmdöleden fram till tunneln genom Ryssberget då dagens bullerskydd är helt verkningslöst.

Vikdalens Villaförening hänvisar till att det i översiktsplanen för 2012 finns en ambition till att förtäta Nacka Strand med 100 nya bostäder. I det nuvarande detaljplaneförslaget planeras istället 1500 nya bostäder. Om denna förtätning verkligen är önskvärd anser de att kommunen bör utreda andra områden istället för de som idag föreslås. Exempelvis borde Augustendalsvägen upp mot Skönviksvägen kunna bebyggas med bostadshus i 4-6 våningar för att ytterligare förtäta Nacka strand och skapa en mer stadslig bebyggelse som ansluter mot Jarlaberg och den framtida Bergs Oljehamn.

Deras förhoppning är att dessa kommentarer tas i beaktande inför den fortsatta planeringen av förtätandet av Nacka strand och att de kan bidra till att göra Nacka strand ännu attraktivare som bostadsområde i framtiden.

Planenhetens kommentarer:

Bullerproblematiken både från Värmdöleden och från lokala bussgator kommer hanteras i kommande detaljplaneprocesser. Bullerfrågan kommer även att utredas och samordnas med detaljplaneprogram och kommande detaljplaner för Centrala Nacka.

Efter samrådet har delområde 6 justerats och minskats. För att kompensera detta har bebyggelsen i den branta sluttningen i början på Fabrikörvägen utökats.

Med 1500 nya bostäder i Nacka strand kommer de grönytor som sparats inom området behöva göras tillgängliga och iordningställas för rekreation. Närheten till orörda naturområden i Nyckelviken och Ryssbergen finns på gångavstånd och får ses som ett komplement till de mer stadsnära parkmiljöerna i området.

För att arbetarbostäderna ska synliggöras från Augustendalsvägen har den högre byggnadskroppen i hörnan Tändkulevägen-Augustendalsvägen dragits tillbaka i programförslaget. Exakt placering och höjd kommer utredas vidare i planprocessen. Förslaget att ytterligare höja bebyggelsen vid torget är inte lämpligt på grund av det exponerade läget mot farleden och inverkan det skulle få på torgmiljön.

Den föreslagna bebyggelsen mitt emot arbetarbostäderna utgår från den skala som finns i gällande detaljplan, som ursprungligen är en fortsättning på det stora angränsande kontorshuset. Att gå ner mycket i skala på skulle göra det svårt att ta upp de stora höjdskillnaderna och läka den stora bergsskärning som finns där idag. Förslaget kvarter tar upp bruksgatans vinkel och trappar sig uppåt och anpassar sig på så sätt till bruksgatan. Exakt utformning och typologi på bebyggelsen behöver studeras mer i kommande detaljplanprocess.

Den föreslagna förskolan söder om delområde 3 kommer att studeras vidare i kommande detaljplanprocess och utformas med hänsyn till bullersituationen på platsen.

Delområde 12 har reviderats marginellt sedan samrådet, den mindre triangulära volymen längst i väster har tagits bort. Utformning, fasadmateriell, och placering kommer att studeras vidare i kommande detaljplanprocesser.

Översiktsplanen anger ”tät stadsbebyggelse” för Nacka strand. Ett antal strategier lyfts fram för att nå ett långsiktigt hållbart Nacka. En av dessa är att ”skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön”. En utveckling och förtätning i Nacka strand ligger således i linje med översiktsplanens intentioner, även om översiktsplanen inte uttryckligen pekar ut Nacka strand som ett utrednings- eller förtättningsområde.

Programmet beskriver en möjlig framtida bilförbindelse mellan Nacka strand och Bergs oljehamn, men en utbyggnad av Bergs oljehamn ligger så pass långt fram i tiden att ev. bebyggelse utefter en framtida bilväg först kan bli lämplig att pröva när man kommit längre i processen med Bergs oljehamns utveckling.

18. Nacka Värmdö Hyresgästförening

Nacka Värmdö Hyresgästförening ser positivt på ökad bostadsbebyggelse i det aktuella området, men beklagar att det inte tydligt stipuleras att upplåtelseformerna bör ha en hög andel hyresrätter, då bostadsrätter och villor dominerar i Nacka. Här anser de att det krävs en tydlig politisk styrning som ser till samhällets totala behov, inte enbart accepterar marknadens finansieringsformer.

De anser att det bör skapas en bostadsförsörjningsplan för Nacka där hyresrätter bör vara ett väsentligt inslag för att skapa en blandad stad med låg grad av ekonomisk och social segregation. De betonar att kommunen har skyldighet att motverka och förebygga segregation. Fler hyresrätter är en rimlig åtgärd för detta.

Nacka Värmdö Hyresgästförening är positiv till miljöambitionerna i förslaget, men ser en rad problem vid för hög exploatering. Området utgör en viktig del av grönstrukturen som i rimlig utsträckning bör bevaras. De anser att miljön bör skyddas så långt som möjligt, för att skapa en god boendemiljö.

De ser att programmet utgör ett ambitiöst försök till utbyggnad, men undrar också om det inte är dags för Nacka att skapa sin första egentliga miljöstadsdel, med en mer utpräglad miljöprofil. I området bör möjligheter till återvinning och kretslopp förstärkas, liksom att effektiva energialternativ för byggnaderna utvecklas. Gröna tak är en åtgärd som de förordar för att minska miljöbelastningen.

De oroar sig för den kommande trafiksituationen, trängselproblem och okända ingrepp i grönstrukturen, miljöbelastning i form av buller och avgaser, samt kraftiga miljöstörningar och trafikproblem under byggtiden. Trafiken är ett svårlöst problem, mycket stor omsorg bör ägnas åt att förebygga stockningar, trängsel, olyckor, halka och flaskhalsar. De lyfter fram Nacka strandstunneln som ett problem, då nästan all trafik måste passera där. De efterfrågar en klok och genomtänkt lösning.

De vill uppmana till stor varsamhet vid utbyggnaden, området har stort riksintresse med sitt läge intill vattnet och inloppet till Stockholm. Detta ställer höga krav på utformningen, särskilt vad gäller framträdande byggnader och på bergsplataerna, där husen inte bör göras för höga. Läget är också utsatt för väder och vind och på många ställen finns störande buller från motorvägen. Bullerskydd blir därför extra viktigt, men även placeringen och utformningen av byggnaderna så att störningarna minimeras. Akustiska åtgärder för att undvika buller rekommenderas och byggnaderna bör även av detta skäl bli lägre.

Området har stora höjdskillnader, topografin skapar svårigheter att bygga på ett stadsmässigt sätt, samt problem för snöröjning och omhändertagande av dagvattenströmmar. De förordar hög grad av anpassning till terrängen, samt försiktighet för att inte inkräkta för hårt på de naturvärden som finns i området.

Att exploatera hela berget i anslutning till tunneln anser de som klart olämpligt. Bebyggelse av bergplatån bör begränsas, både i höjd och utbredning, p.g.a. både bullerstörningar från motorvägen, de avsevärda höjdskillnaderna samt närheten till Vikdalens villabebyggelse. Berget utgör också en naturmiljö som inte har oväsentliga värden trots närheten till motorvägen. De anser att den gröna bergskanten ska bevaras och förbli obebyggd. De anser att berget i första hand bör bebyggas med hyresrätter, som det råder stor brist på i Nacka.

Den gång- och cykelväg som förbinder området med Bergs oljehamn och Nyckelviken bör kvarstå som cykelväg för att inte uppmuntra genomfartstrafik och skona obebyggda ytor.

Dagvattenflöden, hårdgjorda ytor och snöröjning skapar fler problem som bör beaktas och förebyggas. En detaljplan med minskade hårdgjorda ytor till förmån för lämplig vegetation kan reducera dagvattenmängden. De ser med tillfredsställelse på de föreslagna åtgärderna för omhändertagande av dagvatten. De stöder åtgärder som minskar och renar dagvattenutsläppen.

Nacka strand har inte idag en rent stadsmässig karaktär, och är svår att omvandla till tät stad, men utgör ett slags övergångsområde, en ö intill motorvägen, liksom många andra bebyggda områden i kommunen. De tipsar Nacka att studera stadsplaner från Göteborg, som har likartad kupering med bergknallar längs en stor vattenled.

De är tveksamma till om en utbyggd tunnelbana helt kommer att kunna lösa de uppkommande trafikproblemen i och med att en kraftig ökning av antalet bostäder aviserats.

De konstaterar att utbyggnaden kommer att skapa ökade lokala problem i form av ökad trafik och behov av parkeringsytor. Parkering anser de företrädesvis bör ske i parkeringshus eller i parkeringsgarage. Viss parkering i samband med båtpendling bör vara avgiftsfri och i första hand ske i garage under jord, i parkeringshus eller under bostäder/affärer.

Motorvägstrafiken förväntas öka genom högre exploatering i Nacka/Värmdö. Detta accentuerar behovet av en god kollektivtrafik, men också behovet av en god lokal infrastruktur. Stora brister finns i försörjning med kollektivtrafik som resultat ses ett stort bilberoende. En kraftig utbyggnad av kollektivtrafiken, inte bara i form av tunnelbana, utan även ett mer varierat utbud av andra färdmedel är central. Hållplatslägen för kollektivtrafiken bör utredas och förbättras. Scenarier för framtida trafikflöde är oklara beträffande trafikvolym. Fler busslinjer och framtida tunnelbana skapar förhoppningsvis avlastning från biltrafik, som ändå kan förväntas öka. Avgifter och färre parkeringsplatser i bostadsområdet kan minska trafikproblem som uppstår om kollektivtrafiken inte förbättras. En tidsplan som är samordnad med utvecklingen av kollektivtrafiken är väsentlig.

Vid en framtida utbyggnad av båttrafiken med pendelbåtar kan Nacka strand komma att bli en viktig nyckelpunkt. Här kan det vara viktigt att skapa ökad tillgänglighet för övergång till och från kollektivtrafik samt kompletterande garageutrymme för biltrafik kombinerat med båtpendling.

Nacka Värmdö Hyresgästförening ser positivt på möjligheten till en hiss mellan torget och kajen parallellt med en förbättrad bergbana, som kan komplettera varandra. De skulle kunna skapa en ny utsiktspunkt från hissbron, samtidigt som många som lider av höjdskräck kunde bruka alternativet bergbana. Vid störningar i den ena av dessa skulle den andra kunna fungera som alternativ. En gångbana längs Augustendalsvägen ner till kajen är också viktig, särskilt om båda de nämnda alternativen är ur funktion! Gångbanan bör hållas snö och isfri med hög prioritet och kompletteras med cykelbil eller separat cykelbana.

De konstaterar vidare att en blandad stad innebär förutom bebyggelse och trafikleder att tillräckliga bostadsnära grönområden bevaras och förstärks. Området kring Nacka Strand, Vikdalen och Nyckelviken innefattar viktiga rekreationsområden, som är uppskattade och flitigt utnyttjade för fiske, motion och promenader, populärt hos dagisgrupper, utnyttjat av skolbarn, pensionärer och cyklister. De ser mycket positivt på de långa strandpromenader som anlagts, som genom att de undviker de starkt kuperade områden som finns ökar tillgängligheten, både för gående, cyklister, äldre och handikappade.

I samband med utvecklingen av Bergs oljehamn kommer området att knytas ihop med framtida bebyggelse där länken mot Nyckelviken bör förstärkas. Det är viktigt att ta vara på detta samband och inte bygga igen stråk i denna riktning, då områdets rekreationsvärden får ökad betydelse vid en utbyggnad.

Det är väsentligt att bevara ekosystemets spridningskorridorer, liksom att noga övervaka att värdefulla träd och framträdande naturvärden skyddas. Stadsmässig bebyggelse innebär ej

att all natur i området ska omvandlas till park, eller att tillgänglighet till alla delar av naturen bör förstärkas så slitaget ökar alltför kraftigt. De vill ytterligare trycka på den höga förekomsten av naturvärdesträd och områdets stora betydelse som en viktig grön länk mellan Nyckelviken och Ryssbergen.

Planens kommentarer:

Kommunen kan inte styra upplåtelseformen av bostäder i ett program eller en detaljplan. I Nacka strand är majoriteten av de befintliga bostäderna hyresrätter. Ytterligare ca 130 hyresrätter är under uppförande på Lokomobilvägen, i direkt anslutning till Nacka strand. Kommunen kommer arbeta aktivt för att ytterligare hyresrätter kommer till i den planerade nyproduktionen i Nacka strand, så att en bra blandning av upplåtelseformer nås.

Nacka kommun har ingen separat bostadsförsörjningsplan, däremot finns riktlinjer för bostadsförsörjningen integrerade i Nacka kommuns översiktsplan från 2012.

Nacka kommun jobbar med hållbarhet, både ekonomisk, ekologisk och social i alla stadsbyggnadsprojekt. Nacka kommun har t ex tagit fram riktlinjer för hållbart byggande. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten samt underlätta uppföljning och prioriterade hållbarhetsområden. Läs mer om Nacka kommuns riktlinjer för hållbart byggande på kommunens hemsida och om vilka målområden man valt att fokusera på i Nacka strand i programhandlingen på sida 9. Kommunen har inte möjlighet att ställa krav utöver de lagstadgade avseende t ex energianvändningen. Där kommunen själva äger marken finns det andra möjligheter att ställa krav.

Trafiksituationen har utretts i programarbetet och åtgärder för att förhindra just stockningar och flaskhalsar har föreslagits. Ett exempel på det är den cirkulationsplats som föreslås anläggas innanför tunneln, i entrékorsningen. Trafiksituationen ska också utredas vidare i kommande arbete.

Under byggskedet kommer åtgärder vidtas för att minimera påverkan på omgivningen och så att arbetet följer de lagar och regler som finns kring säkerhet och buller.

Den nya bebyggelsen kommer att utformas med hänsyn till trafikbuller, terräng och lokalklimat. Prövningen kommer ske i kommande detaljplaneprocesser. Programmet har särskilt fokuserat på en effektiv och väl gestaltad dagvattenhantering. I den ingår gröna tak och gröna lösningar i park- och gaturummet.

Påverkan på riksintresset har styrt föreslagna volymers placering och höjder i programmet. Hur området upplevs från vattnet kommer studeras vidare i de kommande planprocesserna.

Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunneln behöver ses tillsammans med den utveckling som sker i Centrala Nacka. Där planeras för en mycket tät stadsbebyggelse, bitvis överdäckning av Värmdöleden och en tunnelbanestation. Området kommer att utgöra en stor knutpunkt med en hög täthet. Den föreslagna bebyggelsen i anslutning till tunnelområdet kommer att fungera sammanlänkande mellan stadsdelarna. Dagens gröna samband över tunneln är mycket smalt och mycket av det gröna som utgör en del av spridningssambanden är redan detaljplanerad för bebyggelse. Att istället satsa på det gröna sambandet utmed kusten har varit en utgångspunkt i programmet. Landskapsanalysen ger

även stöd för detta ställningstagande. Bullerproblematiken från Värmdöleden kommer att hanteras i kommande detaljplaneprocesser. Bullersituationen kan dessutom komma att förändras om förslaget att däcka över Värmdöleden blir verklighet. Höjdskillnaderna på platsen avses överbyggas genom ny bebyggelse. Utformning och placering av bebyggelsen behöver studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Programmet beskriver att det i framtiden kan finnas skäl till att öppna upp den befintliga gång- och cykelvägen mellan Nacka strand och Bergs oljehamn för motorfordonstrafik. Vilka konsekvenser det skulle kunna få behöver utredas vidare i samband med en framtida planering av Bergs oljehamn.

Kommunen förutsätter inte att tunnelbanan ska lösa alla framtida trafikproblem till området, utan planerar för en kollektivtrafik med flera alternativa resvägar där buss och båt ses som ett viktigt komplement till tunnelbanan. Genom förbättrade förutsättningar för att resa kollektivt och för att gå och cykla så kan behovet av bilen som färdmedel minska. Detta är en avvägning också i bedömningen av vilket antal parkeringsplatser som bör tillskapas. Programförslaget bygger på att all bilparkering för befintlig och tillkommande bebyggelse sker i garage. Parkering utefter gatan ska tillgängliggöras för besökande till området.

Trafikenheten tittar tillsammans med fastighetsägaren och Trafikförvaltningen på tillfälliga lösningar för infartsparkering för båtpendling medan planläggning av området pågår.

Många av de åtgärder som föreslås för att förbättra infrastruktur och kollektivtrafik har sedan samrådet flyttats till den föreslagna första etappen för utbyggnaden av Nacka strand. På så sätt kan ev. trafikproblem till följd av många nyinflyttade Nacka strandsbor förebyggas och förhindras.

Förbindelsen mellan kaj- och torgnivå ska utredas ytterligare i kommande arbete och Nacka kommun tar med sig synpunkten om en kompletterad förbindelse med både en hiss och en förbättrad bergbana. Om bebyggelsen närmast bergbanan rivs för att ersättas av en helt ny byggnad anger programmet att en integrerad koppling, t ex rulltrappor, mellan kaj och torg bör ingå.

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen med buss om man godtar en mindre god standard. Utredningen visar att vändningsmöjlighet för buss kan ordnas i anslutning till den föreslagna gemensamma ankoringsplatsen för båttrafik, men det är förenat med ingrepp i strandmiljön och stora infrastrukturella investeringar. Se ”PM Bussgata till kaj” från WSP daterad 2014-03-14.

Augustendalsvägens sektion, särskilt i sin sträckning ned mot kajen, är begränsad av befintlig bebyggelse. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h och trafikflödet är relativt sett litet, cyklister bedöms därför kunna färdas i blandtrafik. En avsikt med hisslösning som en del av en kapacitetsstark förbindelse mellan torget och kajnivån är också att cykel ska kunna tas med i hissen.

Med 1500 nya bostäder i Nacka strand kommer de grönytor som sparats inom området behöva göras tillgängliga och iordningställas för rekreation. Att skapa nya gångvägar/stråk och lekplatser etc i det gröna ser kommunen snarare kan göra att grönområdena inte förstörs genom att man styr var och hur människor rör sig. Närheten till orörda naturområden i Nyckelviken och Ryssbergen finns på gångavstånd och får ses som ett komplement till de mer stadsnära parkmiljöerna i området. I den kommande planeringen kommer hänsyn tas till de identifierade naturvärdesträden.

Följande remissinstanser har inget att erinra/avstår från att yttra sig:

- 19. Försvarmakten**
- 20. Södertörns brandförsvarsförbund**
- 21. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**
- 22. Naturvårdsverket**
- 23. Vattenfall**

Synpunkter på programmet från fastighetsägare enligt fastighetsförteckning

24. Brf Gustafshög (Fabrikörvägen)

Brf Gustafshög har inkommit med ett yttrande där förhållandena för deras fastighet i och med detaljplaneprogrammet beskrivs. Brf Gustafshög är lagfaren ägare till fastigheten Nacka Sicklaön 369:38 och kommer att påverkas av såväl delområde 5 som delområde 6 vilka kommunen enligt programmet planerar att genomföra som etapp I respektive etapp II. I skrivelsen menar de att förslaget kraftigt avviker från den nyligen antagna översiktsplanen samt att den inskränkning av grönytor och den höga exploatering av marken som föreslås inte är acceptabel i den aktuella miljön. De menar att förslaget inte har tagit hänsyn varken till de allmänna eller enskilda intressen som krävs vid en ny planläggning.

När det gäller delområde 5, bebyggelsen på kajen, lyfter de fram det utsiktsservitut som finns skrivet samt att gällande detaljplaner har pågående genomförandetid. De menar att den föreslagna bebyggelsen är oacceptabel. Även utan det gällande servitutet skulle en exploatering som tar bort del av utsikt från befintlig bebyggelse vara oacceptabel och något som de boende inte kunnat räkna med.

Föreningen är mycket kritisk till den föreslagna bebyggelsen inom delområde 6, södra sidan av Fabrikörvägen. De befarar att bebyggelsen kommer mörklägga befintlig bebyggelse, ta bort utblicken mot grönområdet samt medföra betydande insyn till de boende. De menar att de boende har haft anledning att räkna med att dagens utblick mot grönområdet ska bestå samt att den föreslagna bebyggelsen får mycket stor inverkan på bostadsrättsföreningens fastighet vilket inte är acceptabelt. Vidare beskriver de hur den föreslagna bebyggelsen skulle påverka grönområdet negativt och att det är i direkt strid mot de värden som ska prioriteras enligt översiktsplanen, programförslaget och landskapsanalysen. De menar att intrång i naturen inte kan ersättas genom att stärka andra gröna samband i norra delen av Nacka strand.

Bostadsrättsföreningen förutsätter att ingen exploatering av befintliga grönytor kommer att ske, detta med hänvisning till tidigare ställningstaganden i översiktsplanen och gällande detaljplaner.

Planenhetens kommentarer:

Efter de ändringar som har gjorts i detaljplaneprogrammet har nu även delområde 5 senarelagts och föreslås vara en del av etapp II.

Det är korrekt att gällande översiktsplan inte specifikt anger en förtätning av Nacka strand i den omfattning som redovisas i programmet. Stadsdelen pekades dock ut som en del av västra Sicklaön och som en del av området som ska utvecklas till en tätare och mer blandad stad. Sedan översiktsplanen togs fram har flera förutsättningar ändrats i grunden. Exempelvis har en ny ägare kommit in i Nacka strand som har andra utvecklingsidéer än tidigare ägare. Ägarbytet sammanföll i tid med att planerna för en utbyggnad av tunnelbana till Nacka blev allt mer konkreta vilket i sin tur ställer krav på kraftigt ökat bostadsbyggande. Dessa faktorer har gjort att ett helhetsgrepp har kunnat tas för Nacka strand, något som annars inte varit möjligt. När man tog detta helhetsgrepp framkom det att ny bebyggelse var möjligt i en större omfattning än vad tidigare bedömningar visat. Att det finns skillnader i jämförelse med översiktsplanen är en av anledningarna till att detta program har tagits fram.

Programmet innehåller en hög exploatering vilket har varit ett av syftena. De flesta platser där grönytor föreslås tas i anspråk för bebyggelse är, förutom närmast tunneln (delområde 11 och 12), privatägd mark som till övervägande del redan är planlagd som kvartermark och som redan idag angränsar till utbyggd infrastruktur. Det är rimligt att anta att sådan mark, i så pass centralt läge i regionen, blir aktuellt för kompletteringsbebyggelse. När det gäller naturvärden har detaljplaneprogrammet tagit hänsyn till de slutsatser som finns i den genomförda landskapsanalysen.

Planenheten är medveten om att flera av de gällande detaljplanerna i Nacka strand har pågående genomförandetid och att det innebär begränsningar för hur planerna kan ändras eller ersättas.

När det gäller delområde 5, har bebyggelsen sänkts en våning sedan samrådsförslaget. För ytterligare kommentarer om delområde 5, se nedan under generella synpunkter på sid. 45.

Placering av bebyggelse i delområde 6 har stöd i landskapsanalysens slutsatser. Programmet anger även att de delar som går upp mot höjden ska vara anpassade till naturen och ha en "lätt" utformning. Bebyggelsen inom delområdet har justerats efter samrådet, bland annat har bebyggelsen dragits tillbaka längre söderut samt att placeringen i öst-västlig riktning har ändrats något. Lamellerna som går upp mot höjden har kortats och minskats från 4 till 2 st. Skuggning under vissa tider och insyn kommer att innebära skillnader mot dagsläget, men inte så stora negativa konsekvenser att bebyggelse är olämplig. Den exakta placeringen, utformningen och höjden kommer att prövas i kommande detaljplaner, där kommer allmänna och enskilda intressen att vägas mot varandra och möjlighet kommer finnas att inkomma med synpunkter och möjlighet att överklaga finns för den sakägare som är berörd. Sammantaget är bedömningen att ett redan väl avvägt förslag har anpassats ytterligare för att minska påverkan på närmiljön och den befintliga bebyggelsen. Den negativa påverkan

som kan upplevas bedöms vara inom gränsen för det som får tålas. I övrigt när det gäller delområde 6, se nedan under generella synpunkter på sida 45.

25. Brf Illern (Jarlaberg)

Styrelsen för bostadsrättsföreningen Illern, Fyrspannsvägen 6-48 och 7-51, har inkommit med ett yttrande. De har även uppmanat sina medlemmar att komma in med egna synpunkter.

Styrelsen menar att programmets förslag för område 8, mellan Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen, har en för hög bebyggelse då den kommer att ta sol, ljus och rymd för de boende på andra sidan Fyrspannsvägen. De föreslår att bebyggelsen blir i samma höjd som de befintliga husen mitt emot. Då minskas de negativa konsekvenserna med insyn och skuggning, känslan skulle bli mer av ett småhusområde, vilket är ett av Jarlabergs kännetecken. Styrelsen ser även en risk med att föreslagen bebyggelse innebär en ökad trafik på Fyrspannsvägen och dess vändplats, exempelvis i samband med hämtning och lämning till den närliggande förskolan. Det kommer att upplevas som mycket störande för de boende i området.

Styrelsen är även mycket kritisk till utformningen av bebyggelsen i område 9. De vänder sig starkt emot exploateringen om den ska ske på bekostnad av de utblickar, den utsikt och den frihet från insyn som föreningens medlemmar har i dagsläget. För de befintliga lägenheterna mot norr är det redan idag begränsat solljus. Därför är det av största vikt att ny bebyggelse inte skymmer befintlig. De lyfter fram att många har betalat höga priser för sina bostadsrätter med anledning av just utsikten och det fria läget. Värdet kan alltså komma att påverkas negativt.

Utöver dessa delområden lyfter styrelsen fram några brister på kommunikationsvägar mellan Jarlaberg och Nacka strand. Att ta sig från torget till Jarlaberg är, varken idag eller i planen, handikapp- eller åldringsvänligt. Många skulle ha stor glädje av en ökad tillgång till Nacka strand, gärna med tydliga promenadstråk och med en välfungerande och snabb bergbana som betjänar hela Jarlaberg.

Planenhetens kommentarer:

Föreslagen bebyggelse i delområde 8 ligger till stor del inom Sicklaön 368:3 som ägs av Jarlabergs samfällighetsförening. Förslaget kommer att påverka sin omgivning. Programmet har som utgångspunkt att förändringen ska vara till det positiva för stadsmiljön som helhet och att bebyggelsen, tillsammans med trappor, ska fungera som en länk mellan Nacka strand och Jarlaberg. Trots eventuell negativ påverkan på befintliga bostäder bedöms delområde 8 vara lämpligt att pröva för i huvudsak bostadsbebyggelse. I programmet anges endast en grov volym, den slutliga utformningen och höjden kommer att prövas i kommande detaljplaner, då kommer synpunkter kunna lämnas och påverkan kommer att kunna vägas mot andra intressen. Till antagandeverSIONEN av programmet läggs en formulering till om att utformningen mot Fyrspannsvägen med fördel kan utformas mer småskaligt, som radhus eller liknande. Bebyggelsen föreslås angöras både från Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen. Trafikökningen som de nya bostäderna genererar bedöms inte bli större än att den föreslagna uppgraderingen av Jakobsdalsvägen till kommunal standard kompenserar för det och att trafiksituationen även i framtiden blir välfungerande.

När det gäller delområde 9 har bebyggelsen arbetats om sedan samrådsversionen. Istället för 4 punkthus i en mer utspridd form föreslås nu två lameller på en mer koncentrerad yta. För ytterligare kommentarer om utsikt, solljus och ekonomiska konsekvenser, se nedan under generella synpunkter sid 48.

I programmet ses gångstråk och kommunikationer över i hela Nacka strand. Kraven på tillgänglighet kommer att uppfyllas på det allmänna gatunätet samt på de gångstråk och trappor där det är möjligt. De viktigaste stråken inklusive dagens bergbana behandlas i programmet och åtgärder föreslås för att förbättra situationen. Flera av dagens kopplingar är dock privata anläggningar, möjlighet till säkerställande av dessa kommer att prövas i kommande detaljplaner.

26. Jarlabergs Samfällighetsförening

Jarlabergs samfällighetsförening konstaterar med viss förvåning att kommunen planerar att bygga på samfällighetsföreningens mark och att föreningen dessutom inte har inbjudits att delta i samrådet. De menar att det inte känns helt genomtänkt.

Planenhetens kommentarer:

Kommunen har skickat information om samråd till Jarlabergs samfällighet enligt den adress som finns i fastighetsregistret. Nacka kommun har efter samrådstiden löpt ut träffat Jarlabergs Samfällighet där bl a deras markinnehav i programområdet har diskuterats.

Synpunkter på programmet från boende inom och i anslutning till programområdet

Nedanstående generella synpunkter berör sådant som flera skickat in, både i samrådsenkäten och som separata skrivelser. Längre ned i samrådsredogörelsen på sid. 53 kommenteras specifika synpunkter som endast ett fåtal har berört.

Generella synpunkter

Allmänt

Processen

Några av de boende i Jarlaberg har synpunkter på processen och undrar varför de inte bjudits in att delta i den tidiga enkäten som genomfördes i januari 2013. Även att samrådstidens sista dag var 23 december ifrågasätts samt att inte alla som berörs i Jarlaberg fått information om programmet.

Förändrad stadsdel

Ett stort antal skrivelser inleds med att man ser positivt på utvecklingen av Nacka strand som helhet, även om samma skrivelser också innehåller mycket kritik. Många lyfter fram att Nacka strand redan idag är attraktivt på många sätt men att det är önskvärt med en mer levande stadsdel. Men av samrådsyttrandena framkommer även att en del flyttat till Nacka strand just för att komma bort från staden och till ett mer naturnära och lugnare boende. Ett fåtal har berört framtiden för Bergs oljehamn och menar att det området bör bebyggas med bostäder och att kollektivtrafik mm bör dimensioneras efter detta.

Kulturmiljö

Vissa har även fört fram den mer allmänna synpunkten att Nacka strands uttryck mot vattnet och stadsbilden behöver beaktas, att huskroppar inte ska förstöra kulturmiljön som är av riksintresse.

Helhetsperspektiv

Det har också kommit in frågor om det finns planer där man ser helheten av den kommunala utvecklingen, bland annat saknas en helhetsanalys där även exploateringarna på Kvarnholmen tas med.

Planenhetens kommentarer:

Processen

När det gäller processen och de tidiga dialogerna har det varit nödvändigt att göra vissa avgränsningar. Den tidiga enkäten genomfördes så tidigt att arbetet med programmet inte hade kommit igång på allvar. Därför var det också svårt att i det skedet veta inom vilka områden där förändring var möjlig och därför var det också svårt att avgöra vilka som kunde anses bli berörda. Att samrådstidens sista dag var 23 december är kanske inte optimalt. Men i realiteten saknar det betydelse vilket datum som är sista samrådsdagen eftersom samrådstiden på en månad borde ge utrymme att planera sitt yttrande så att det inte behöver skrivas just den sista dagen. Att information om samrådet inte nått fram till alla berörda är beklagligt. Men som brukligt har information skickats till de fastighetsägare som berörs, det är olyckligt om informationen sedan inte har spridits vidare till bostadsrättsinnehavarna. Utöver utskick har informationen varit extra omfattande med annonsering i Nacka Värmdö Posten, information på kommunens hemsida och förslaget utställt på tre platser.

Förändrad stadsdel

Planenheten är medveten om att all förändring av befintlig miljö innebär reaktioner, både positiva och negativa. De synpunkter som är kritiska till förslaget bemöts specifikt längre ner i denna samrådsredogörelse uppdelat på varje delområde. Tanken på en framtida utveckling av Bergs oljehamn har bred förankring i kommunen, detta program behandlar dock inte Bergs som ligger längre fram i tiden. Det som har gjorts är en utredning om hur en framtida vägkoppling, främst för att möjliggöra sammanhängande busstrafik, mellan Nacka strand och Bergs oljehamn skulle kunna fungera. Utredningen utgör underlag för antagandet av programmet.

Kulturmiljö

Den påverkan som en förtätning i Nacka strand har på riksintresset har beaktats under programarbetet och kommer att fortsätta bevakas i de kommande detaljplanerna i samråd med Länsstyrelsen.

Helhetsperspektiv

Ett sätt för kommunen att se till helheten på västra Sicklaön, där bland annat Nacka strand och Kvarnholmen ingår, har varit arbetet med en strukturplan där övergripande samband, stråk och bebyggelseområden pekas ut. Kommunstyrelsen har beslutat att strukturplanen ska vara utgångspunkten för stadsutvecklingen på västra Sicklaön.

Ny bebyggelse i anslutning till Tändkulevägen (delområde 1 och 3)

Många boende har positiva kommentarer kring bebyggelsen närmast torget som de menar bidrar till ett mer levande Nacka strand. Någon menar att bebyggelsen kan vara högre än i förslaget så att bättre utsikt möjliggörs.

Ett antal boende har haft negativa synpunkter kring delområde 1 och 3. För delområde 1 nämns att volymen närmast Tändkulevägen är för storskalig i sitt läge vid arbetarbostäderna, flera menar att volymen bör utgå eller minskas till tre våningar. Det nämns också att de delar som går upp mot berget är olämpliga, istället bör berget och vegetationen på hörnet sparas. Någon vill även att höjden på bebyggelsen vid busshållplatserna hålls nere så att berget kan ses bakom. Bevarandet av kulturmiljön är ett vanligt skäl hos de som föreslår förändringar i delområde 1.

För delområde 3 föreslår vissa att bebyggelsen omarbetas så att den blir mer måttlig mot Tändkulevägen, exempelvis nämns att programförslaget tar bort solljus men att fristående parhus eller radhus är att föredra som en naturlig övergång till Vikdalen. Även förskolan i delområde 3 ifrågasätts utifrån trafiksynpunkt.

Planenhetens kommentarer:

Delområde 1 har setts över och byggnadsvolymen har justerats något närmast korsningen Augustendalsvägen-Tändkulevägen genom att den höga volymen dragits tillbaka sett från Tändkulevägen så att sambandet mellan arbetarbostäderna och den gamla fabriken ska bli tydligare att avläsa. När kvarteret ska detaljplanläggas kommer volymerna bearbetas ytterligare så att det blir en byggnad värdig den framträdande platsen i stadsdelen. Det aktuella kvarteret är det mest centrala i Nacka strand och bland annat de goda kommunikationerna, gestaltningen av stadsmiljön samt ambitionen att ha lokaler mot gatan motiverar en hög exploatering. Den befintliga kulturmiljön kommer att påverkas, samtidigt måste en kulturmiljö även kunna förändras och få nya element från olika tider. Kontraster är ett sätt att skapa en spännande och händelserik stadsmiljö, det kan även göra att historiska lager framträder tydligare.

Delområde 3 har i princip kvar samma utformning som i samrådsversionen. Den trappande volymen gör att våningshöjden anpassas efter Tändkulevägens lutning och det halvslutna kvarteret ger bullerskydd åt bostäderna och gården. När volymen bearbetas vidare till byggnader kan detaljer utformas så att den stora volymen bryts upp i mindre, det är dock i detaljplaneskedet sådan noggrannhet blir aktuellt. Förskolan mot Vikdalen avses tillgodose behovet av förskoleplatser i närområdet varför trafikflödet inte bedöms bli större än att det är hanterbart på en normal lokalgata.

Ny bebyggelse på kajen (delområde 5)

Ett stort antal boende på Fabrikörvägen har riktat kritik mot höjden på bebyggelsen i delområde 5 i programmet. De flesta har lyft fram det avtalsservitut om utsikt som bostadsrättsföreningen på Fabrikörvägen och ägaren till kajen har tecknat. Det framförs att programförslaget måste ta hänsyn till detta servitut och att ny bebyggelse på kajen inte får påverka utsikten negativt för de boende på Fabrikörvägen. Även insyn från ny bebyggelse inom delområde 5 lyfts fram som ett problem. I många skrivelser lyfts även en eventuell värdeminskning fram som en konsekvens av negativt påverkad utsikt.

Planens kommentarer:

Det avtalsderivat som de flesta av de boende hänvisar till är en överenskommelse mellan två privata fastighetsägare, ett sådant avtal kan omförhandlas mellan de som berörs. Kommunens fysiska planering styrs därmed inte av avtalet, trots det kommer hänsyn att tas till avtalet. Hänsyn tas till de befintliga bostäderna genom att deras enskilda intresse vägs mot andra intressen.

Bland annat till följd av de många synpunkterna kring utsiktsfrågan har den föreslagna bebyggelsen på kajen, närmast Fabrikörvägen, setts över och i stora delar har höjden minskats med en våning. Med den gjorda justeringen minskar den visuella påverkan och förslaget går mer i linje med utsiktsservitutet. När de kommande detaljplanerna tas fram kommer utsikten att ägnas särskild uppmärksamhet och det är då, när bebyggelsens slutliga volym avgörs, som mer noggranna studier av den visuella påverkan kan göras.

Ny bebyggelse på södra sidan om Fabrikörvägen (delområde 6)

Den föreslagna bebyggelsen i delområde 6 har mött hård kritik från de flesta boende på Fabrikörvägen. Många lyfter fram att bebyggelsen kommer försämra boendemiljön eftersom volymerna är för höga, kommer för nära de befintliga husen och därmed ger skugga, tar bort utsikt mot grönområdet samt ger ökad insyn genom de stora fönstren. Enligt många kommer de negativa förändringarna innebära att priset vid en lägenhetsförsäljning påverkas negativt.

Flertalet påpekar också att den befintliga gatan är smal och att en ökad trafikbelastning skulle innebära stora trafikproblem och en försämrad boendemiljö, framförallt för de som bor i de lägre våningsplanen. Det framkommer också oro för störningar och skador på byggnader under byggtiden, bland annat till följd av sprängningar och transporter. Vad får en stor exploatering, så nära befintliga hus, för konsekvenser? Hur ska detta lösas?

I ett antal skrivelser framgår att det tidigare inte funnits några planer på bebyggelse inom delområdet, att förslaget strider mot den framtagna landskapsanalysen samt att spridningssamband och rekreativvärden riskerar att försvinna.

Några boende framför att förslaget med bebyggelse inom delområde 6 har en oönskad inverkan på den ”gröna foten” och riksintresset för kulturmiljö då den gröna vyn i inloppet till Stockholm förändras. Generellt framförs att området bör lämnas obebyggt för att istället bibehållas som naturområde för dagis, skolor och för boende.

Alternativ lokalisering

I flera synpunkter har det presenterats alternativa förslag för bebyggelsen i område 6. I förslagen nämns bland annat att:

- lamellerna upp mot berget bör utgå
- punkthusen utformas så att de inte står emot de befintliga husen, kanske kan de nya vara ännu högre eller rent av sammanbyggda på de översta våningarna?
- bebyggelsen skulle kunna placeras uppe på höjden mellan Nacka strand och Vikdalen istället och angöras via Tändkulevägen. Där skulle attraktiva bostäder med storslagen utsikt kunna byggas.
- flytta bebyggelsen till området nedanför Jarlaberg, vid hotellet.

- ersätta område 6 med att öka exploateringen i andra delområden, exempelvis vid torget.
- istället bygga längre österut på Fabrikörvägen där gatan är av bättre standard.
- det någonstans i Nacka strand borde byggas en hög märkesbyggnad för att på så vis kunna bevara och aktivera Västra hållmarken.
- bebyggelsen vid torget och Lokomobilvägen kan ökas med 5-10 våningar, där största boende. Även kontorshusen som föreslås konverteras kan byggas på med 5 våningar, dock inte framför befintlig bebyggelse. Då kan delområde 6 bevaras obebyggt.

Planens kommentarer:

Efter den massiva kritiken har bebyggelsen inom delområde 6 setts över igen och till antagandeförslaget har antalet lägenheter minskat, placeringen justerats så att byggnaderna vid Fabrikörvägen visas mer tillbakadragna och så att de inte hamnar mitt framför de befintliga bostadshusen. I ett så pass centralt läge som Nacka strand är det naturligt att bebyggelse prövas på privatägd mark som angränsar till utbyggd infrastruktur. Särskilt när det även finns en rådande politisk inriktning om kraftig förtätning på västra Sicklaön. En långsiktigt oförändrad närmiljö kan i princip bara säkerställas av den som äger marken i omgivningen. Bostadspriser är inte något som styr kommunal planläggning, men avvägningen mellan allmänna och olika enskilda intressen måste vara rimlig. Vissa av de planerade förändringarna i Nacka strand kan antas påverka värden negativt, samtidigt bedöms bland annat den upprustade stadsmiljön, den utbyggda kollektivtrafiken och den övergripande stadsutvecklingen bidra till ökade värden.

Trafikflödena på Fabrikörvägen är idag mycket små, detta eftersom det är en återvändsgata samt att utfarten från kontorshusets garage och torggaraget ligger längst österut, även en fördubbling av den nuvarande trafiken är att betrakta som låga trafikflöden för en lokalgata. Med den planerade bebyggelsen avses också Fabrikörvägens utformning anpassas till kommunal standard med bl.a. breddökning till följd. Exakt hur angöring till den föreslagna bebyggelsen ska fungera kommer prövas i detaljplaneprocessen.

För kommentar om byggstök under genomförandet, se nedan under separat rubrik.

I de nu gällande detaljplanerna tillåts ingen bebyggelse söder om Fabrikörvägen. Detta omprövas dock i och med detta detaljplaneprogram och de efterföljande detaljplanerna som kommer tas fram. Bebyggelsen kommer att påverka grönområdet "Västra hållmarken". Sedan samrådet har bebyggelsens utbredning och placering justerats för att minska påverkan på grönområdet och för de boende. Landskapsanalysen har varit ett underlag för programmet och landskaps- och naturfrågorna har varit med från början i arbetet. Dessa värden har dock vägts mot andra viktiga intressen. Bebyggelse längs södra sidan av Fabrikörvägen har stöd i landskapsanalysens slutsatser och rekommendationer (s. 39-41 i dokumentet).

Den gröna foten påverkas inte av bebyggelsen söder om Fabrikörvägen, påverkan på riksintresset bedöms vara begränsad eftersom den föreslagna bebyggelsen ligger bakom befintliga hus sett från vattnet. Enligt programmet kommer den största delen av Västra hållmarken vara fortsatt obebyggt, "västra hållmarksparken" föreslås utvecklas för att bli ännu bättre för just förskola, skola och allmänheten.

Alternativ lokalisering

De föreslagna alternativen är intressanta inspel. Till viss del har synpunkterna även inneburit förändringar i förslaget. Lamellerna mot berget har inte utgått, men antalet lameller har minskats och placeringen ändrats för att uppnå en bättre anpassning. Placeringen för de högre volymerna mot Fabrikörvägen har ändrats så att de inte står mitt emot de befintliga punkthusen och så att de får ett större avstånd då de dras upp mer mot berget. Antalet bostäder har minskats och istället har bebyggelse tillkommit längre österut längs Fabrikörvägen, mitt emot det stora kontorshuset. Lösningen att bygga på de två stora kontorshusen i norra Nacka strand med ytterligare våningar är möjligt, dock inte i 5 våningar. Programmet har justerats så en tillkommande våning illustreras ovanpå delar av de aktuella kontorsbyggnaderna.

Tidigt i programarbetet undersöktes möjligheterna att bebygga höjden mellan Fabrikörvägen och Vikdalen. En sådan lösning utgick eftersom trafiklösningarna och övrig infrastruktur skulle bli kostsamma och innebära omotiverade ingrepp i naturen, att blivande ”västra hållmarksparken” skulle begränsas kraftigt samt att påverkan på landskapsbilden och riksintresset skulle bli stor med bebyggelse på den högsta punkten. Att helt ersätta delområde 6 med bebyggelse i andra delar har inte varit aktuellt. Eftersom delområde 6 redan har utbyggd infrastruktur är det ett sätt att använda redan gjorda investeringar på ett effektivt sätt. Mer bebyggelse vid torget och vid hotellet har inte bedömts vara lämpligt. Ett antal högre byggnader finns med i programmet, dels vid tunneln i delområde 10 och dels i delområde 1. Utöver dessa finns redan befintliga högre landmärkena som vattentornet och tornet vid Cylindervägen. Ytterligare högre solitärer av landmärkeskaraktär har varken bedömts tillföra stadsbilden något eller varit aktuellt ur andra aspekter.

Ny bebyggelse på Augustendalsvägen (delområde 7)

Ett antal boende på Augustendalsvägen menar att bebyggelsen i dagvattenparken, inom delområde 7, bör utgå. Det framförs att en sådan exploatering skulle ta bort utsikt för ett stort antal befintliga lägenheter samt innebära ökad insyn i bostäderna samt att parken riskerar att privatiseras. Flera skriver också att en byggnad så som förslaget visar även skulle innebära att en stor del av parkytan försvinner, en park som både är kulturhistoriskt intressant och innehåller rödlistade arter.

Det lyfts också fram att både boendekvaliteten samt framtida ekonomiska värden skulle påverkas negativt, främst är det påverkan på befintlig utsikt mot vattnet som nämns. Även att ytterligare bebyggelse ger ökade trafikstörningar är något som flera boende framför.

Planenhetens kommentarer:

Byggnaden i dagvattenparken (del av delområde 7) behålls i programmet. Kommunen är medveten om det känsliga läget och att lämpligheten i placering och utformning behöver prövas i framtida detaljplan. Även om placeringen föreslås i anslutning till kulturmiljön runt Ellensvik bedöms inte en byggnad i det hörnet av parken innebära betydande negativ påverkan på kulturmiljön eller riksintresset. Kulturmiljön och stadsmiljön kommer visserligen att förändras i närheten av den föreslagna byggnaden men förändringarna bedöms vara både positiva och negativa. De negativa konsekvenserna hindrar inte att bebyggelsen föreslås ligga kvar i detaljplaneprogrammet.

I kommande detaljplan behöver frågor som anpassning till topografi, vegetation, kulturmiljö mm beaktas. Även enskilda intressen i form av påverkan på befintliga bostäder kommer att vägas mot andra intressen. För att möta den kritik som framkommit från boende under programsamrådet redovisas ett justerat förslag där placering och utformning ändrats så att negativ påverkan på utsikten minskar. Tillkommande bebyggelse och upprustning av de allmänna platserna hänger ihop. I programmet ersätts dagens relativt vildvuxna park med branta partier och en parkeringsplats i mitten av en upprustad park där parkeringsplatsen ersätts av en dagvattendamm och vistelseytor. Utformningen av parken hänger ihop med den föreslagna byggnaden och avgränsningen mellan privat och offentligt är en viktig fråga för att undvika privatisering av parken.

Ny bebyggelse på Jakobsdalsvägen (delområde 8-9)

Ett mycket stort antal boende på Jakobsdalsvägen och Fyrspannsvägen har yttrat sig om delområde 8 och 9, både genom egna skrivelser och genom namninsamlingar. När det gäller område 8 finns det blandade åsikter, för område 9 är det företrädesvis negativa synpunkter.

Många boende beskriver att de är bestörta och mycket förvånade över programförslaget och att dagens miljö redan är väl gestaltad och med en blandning av användningar. De flesta menar att förslaget är synnerligen okänsligt då det påverkar berget och innebär försämrat ljusinsläpp och försämrad utsikt mot vatten och grönska. Flera betonar att förslaget inte tagit hänsyn till befintlig bebyggelse utan medför en oacceptabel försämring och minskade värden på bostäderna.

Några boende för fram att det finns en utsiktsplats inom område 9 och önskar att platsen utvecklas och tillgängliggörs för allmänheten. Flera yttranden har även berört förskolan och dess gårdsmiljöer.

Många vill att delområde 9 ska utgå helt. De är främst är kritiska till den högsta byggnaden i område 9 som de menar förvanskar gaturummet och skapar en ny gräns mot Jarlaberg. Bland annat föreslås att bebyggelsen skulle kunna ersättas genom att bygga mer i delområdena 3, 5, 6 och 10.

Ett fåtal har föreslagit förändringar av bebyggelsen, exempelvis att den läggs närmast Jakobsdalsvägen så att naturområdet vid Östra skogen bevaras så mycket som möjligt, eller att bebyggelsen utformas terrasserad.

Flera menar att förslaget inte kopplar ihop Nacka strand och Jarlaberg, tvärt om. I en del yttranden framkommer även en oro kring störningar under byggtiden, transporter och sprängningar mm.

Planenhetens kommentarer:

Det mycket stora antalet kritiska synpunkter har medfört att delområde 9 arbetats om, att helt ersätta området med bebyggelse i andra delområden har inte bedömts vara möjligt. Förändringarna i delområde 9 innebär att exploateringens täthet minskar och att bebyggelsen ges en annan karaktär. Bland annat har punkthuset närmast Jarlaberg utgått, förskolan fått ett mer fritt läge, en park lämnats närmast Jarlaberg samt att en utsiktsplats planerats in på berget längst västerut i delområdet. Även efter dessa förändringar kommer närmiljön påverkas och utsikten från många lägenheter kommer att förändras, dock inte i

samma utsträckning som i samrådsförslaget. I och med den bearbetade strukturen bedöms påverkan på omgivningen begränsas till ett koncentrerat område och andra delar bevaras eller utvecklas som park. Med utkragande byggnader mot Östra skogen kan målen med hög täthet uppnås samtidigt som naturen nedanför berget hanteras mer varsamt än i samrådsförslaget.

Bostadspriser är inte något som styr kommunal planläggning, men avvägningen mellan allmänna och olika enskilda intressen måste vara rimlig. Vissa av de planerade förändringarna i Nacka strand kan antas påverka värden negativt, samtidigt bedöms bland annat den upprustade stadsmiljön, den utbyggda kollektivtrafiken och den övergripande stadsutvecklingen bidra till ökade värden.

På programkartan för offentliga rum och på kartan i trafik och teknikkapitlet visas kopplingar mellan Nacka strand och Jarlaberg. Utformningen av dessa behöver utredas i samband med att den tillkommande bebyggelsen planeras mer i detalj. I sammankopplingen av områdena ingår gator, trappor, parker, platser och bebyggelse.

För kommentar om förskola samt byggstök under genomförandet, se nedan under separata rubriker.

Ny bebyggelse i anslutning till tunneln (delområde 11 och 12)

Några boende i Vikdalen har yttrat sig över bebyggelsen i område 11 och 12. De menar att kommunen inte tillräckligt beaktar de som redan bor i närområdet och att programförslaget skulle orsaka direkt skada för många fastighetsägare och också innebära minskat marknadsvärde för fastigheterna. Utifrån detta kritiserar bebyggelsen i skogspartierna mellan Vikdalen och Nacka strand och vid "Montanahuset". Flera vill att hela område 12 ska utgå medan andra helst vill att de västra delarna av bebyggelsen i område 12 utgår. Bland annat framförs att programförslaget inte är i linje med tidigare planer och kommunens grönstrukturprogram.

Andra nämner att området bör ses i ett större sammanhang där marken fram till Värmdöleden tas med. Det efterfrågas även att bebyggelsen i delområde 12 bör anpassas bättre till topografin och att hänsyn tas till det naturliga krönet.

Planenhetens kommentarer:

Någon förändring av Vikdalens villabebyggelse föreslås inte i detta program. Planenheten bedömer dock att förtätning kan ske i närheten av Vikdalen utan att områdets karaktär försvinner. Ny bebyggelse enligt programmet kommer att påverka Vikdalen, i vissa delar en relativt kraftig påverkan jämfört med dagsläget. Exakt placering, höjd och utformning kommer att prövas i den kommande detaljplaneprocessen, där ges möjlighet att lämna in synpunkter samt rätt för berörda sakägare att överklaga. Planenheten anser att en relativt kraftig förändring får talas, det är inte möjligt att ha stora obebyggda zoner fredade från förändring några minuter från Stockholms innerstad och ett stenkast från kommande tunnelbana. I vissa delar avviker programförslaget något från översiktsplanen, det är bland annat därför som ett program tas fram. I och med programmet ges tillfälle till samråd och politiska beslut om innehållet.

Ett sätt för kommunen att se till helheten på västra Sicklaön har varit arbetet med en strukturplan där övergripande samband, stråk och bebyggelseområden pekas ut. Kommunstyrelsen har beslutat att strukturplanen ska vara utgångspunkten för stadsutvecklingen på västra Sicklaön. I denna anges att delområde 11 och 12, samt området närmare Värmdöleden, ska utgöra nya bebyggelseområden med tät stadsbebyggelse.

Västra hållmarksparken

Det har framkommit blandade synpunkter om Västra hållmarksparken. Flera är positiva till mer tillgängliga parker, medan andra vill att området bevaras i sin helhet. En del vill att området ska bebyggas istället för området vid Fabrikörvägen.

Flera påpekar att de inte vill att området ska vara en iordninggjord park utan ha mer av naturkaraktär. Som stöd för ett bevarande av dagens karaktär nämns inventeringen av naturvärdesträd där värden identifierats i området, eventuellt i klass som nyckelbiotop.

Planenhetens kommentarer:

Parkens utformning styrs inte i detalj. Programmet visar dock på att en utvecklad park kan innehålla olika karaktärer, med både ordninggjorda och mer naturliga delar. En mer anlagd park är en förutsättning för den ökade användningen och kraven på tillgänglighet som blir en följd av kommunalt huvudmannaskap och fler boende i stadsdelen.

Dagvattenparken

Flera av de boende är positiva till idén med en dagvattenpark men att den föreslagna bebyggelsen i parken riskerar att ta bort det mesta av ytan. Idéer lyfts fram kring parkens innehåll, exempelvis nämns restaurang och fler grillplatser.

Planenhetens kommentarer:

Se kommentaren ovan om delområde 7.

Förskola/skola

Placeringen av förskolan i område 3 ifrågasätts från bullersynpunkt, byggnaden borde utformas så att en bullerskyddad sida skapas.

Den befintliga förskolan i område 9 beskrivs i stort som välfungerande, men att lekytorna begränsas i förslaget och att förskolan skulle förlora på att bli kringbyggd med bostäder. Någon menar att programmet bör omarbetas så att det finns minst 25 kvm gård/barn både för förskolan och för den angränsande grundskolan. Det föreslås bland annat att förskolan bör kunna få ta hela område 9 i anspråk, då kan den även integreras med naturen.

Planenhetens kommentarer:

Förskolevolymen i delområde 3 ska betraktas som en skiss, den slutliga utformningen kommer styras i den kommande detaljplanen, i den processen påverkar frågor som buller och lekmiljö den slutliga utformningen.

Utformningen av delområde 9, som är en sen utbyggnadsetapp, har setts över efter de många samrådsyttrandena. Detta har även påverkat förskolans utformning. Slutlig utformning av byggnad och gård avgörs dock inte i detta detaljplaneprogram utan det är när

en ny detaljplan tas fram som detta prövas närmare. Även fortsättningsvis föreslås bostadsbebyggelse i delområde 9.

Trafik

När det gäller trafik har det inkommit några positiva synpunkter, bland annat att den ökade tillgängligheten samt utbyggda trottoarer och gc-vägar är bra. Men flertalet av synpunkterna har dock varit kritiska.

Flera frågar vad en så pass storskalig utveckling som programmet föreslår innebär för den befintliga infrastrukturen. Vissa framför att ingen ny bebyggelse är lämplig innan infrastrukturfrågorna har lösts.

Många boende på Fabrikörvägen, Jakobsdalsvägen, Fyrspannsvägen samt Augustendalsvägen har uttryckt en oro kring trafikflödena och flera menar att situationen kommer att försämrans radikalt.

Flera boende i Vikdalen lyfter fram att trafikvolymen i Vikdalen och Nacka strand redan nu är maximerad och att programmet inte visar hur trafiken ska regleras. De menar att det redan nu inträffar tillbud och att försämringar är på gång i och med den planerade gång- och cykelbanan i Vikdalen.

Planenhetens kommentarer:

Vikdalen ligger utanför programområdet och inom ramen för programmet tas kopplingen till intilliggande områden för gående och cyklister upp som något som ska förbättras men programmet föreslår inga åtgärder i Vikdalen i övrigt. Trafiksituationen i Nacka strand skiljer sig mycket åt mellan de olika gatorna i området. Entrékorsningen är som programmet redovisar i PM korsningsanalys relativt högt belastad, och korsningen kan upplevas som stökig och otrygg men med anledning av de förhållandevis låga hastigheterna är den inte trafikfarlig. Beträffande lokalgatorna Fabrikörvägen och Jakobsdalsvägen så har de förhållandevis låga flöden för lokalgator i tätbebyggda områden även med tillkommande bostäders trafik. Medtaget den standardhöjning som planeras göras i samband med en eventuell förtätning så kommer inte trafiksituationen på dessa gator att väsentligt förändras eller försämrans. Fyrspannsvägen ligger utanför programområdet och ingår inte i planeringen i dagsläget, med annat än att en eventuell tillkommande bebyggelse skulle kunna angöra även därifrån. Det är dock något som får utredas vidare i samband med aktuellt detaljplanearbete.

Parkering

Flera boende belyser parkeringsfrågan och undrar hur det är tänkt att lösas och menar att det redan idag råder en brist på parkeringsplatser.

Planenhetens kommentarer:

I det parkerings-PM som utgör underlag till programförslaget redogörs för principerna om hur parkeringsfrågan kan lösas. Idag finns ett stort antal parkeringsplatser i garage, någon form av samutnyttjande föreslås. Vissa av delområdena bedöms kunna inrymma parkering för sitt eget behov medan andra saknar den möjligheten. Det är inte möjligt att i programmet helt styra hur en kommande parkeringssituation ska lösas, det behöver konkretiseras i det fortsatta arbetet med respektive delområde och i de kommande

detaljplanerna. Programmet har dock räknat på ett fullt utbyggt område och med de parkeringstal som gäller idag. Det är rimligt att anta att det kan förändras över tid och fram till dess att Nacka strand är utbyggt i enlighet med programförslaget, även om det i dagsläget inte kan uppskattas i siffror och därför inte är medtaget i parkeringsutredningen. Med hänsyn till kommande tunnelbana och en trolig ökad andel resande med kollektivtrafik samt en generell trend om ett vikande bilinnehav och en viljeriktning om ett mer hållbart resande anses att parkeringssituationen i Nacka strand kommer att gå att lösa på ett tillfredsställande sätt.

Byggstök och buller

Många boende framför att de är oroliga för de störningar i form av transporter och markarbeten som en utbyggnad enligt programmet skulle innebära. Hur är det tänkt att allt ska kunna samordnas?

Ett antal boende i Vikdalen menar att bullret från Värmdöleden behöver behandlas på en övergripande nivå och att dagens bullerskydd har dålig verkan. Vissa menar också att reflektion av buller kommer att öka i och med den bebyggelse som programmet föreslår.

Planenhetens kommentarer:

Störningar under byggtiden är svåra att undvika, men det är inte ovanligt att byggnader uppförs mycket nära befintliga hus, även då kan störningarna hanteras. I byggskedet kommer åtgärder vidtas för att minimera påverkan på omgivningen och så att arbetet följer de lagar och regler som finns kring säkerhet och buller.

Specifika synpunkter

27. Boende på Augustendalsvägen 30

Den boende är positiv till utvecklingen vid J V Svenssons torg samt till bebyggelsen vid Fabrikörvägen, som enligt skrivelsen inte förstör någon sjöutsikt. Stark kritik riktas dock mot den föreslagna bebyggelsen i den så kallade dagvattenparken, vid Augustendalsvägen, i delområde 7. Även bebyggelsen i delområde 5 kritiserar.

Den boende menar att planerna på att bygga ett bostadshus framför husen på Augustendalsvägen i område 7 samt flera nya byggnader på kajen i område 5 känns som kortsiktiga lösningar för att delvis dra in pengar till tunnelbanebygget. Åtgärderna känns absolut inte som en långsiktig lösning som det heter i programmet. "Dagvattenparken" som planeras är ett mycket litet grönområde som kommer att upplevas som det nya bostadshusets innergård – inte en gemensam, tillgänglig park för alla i området. Den boende pekar även ut fyra befintliga bostadshus och menar att de boende i dessa kommer få sin sjöutsikt minimerad eller helt bortbyggd av byggnaden i dagvattenparken. Är detta verkligen att främja livskvaliteten för de boende?

I skrivelsen betonas att förslaget leder till att grönområden försvinner, att rörelseytorna begränsas, att föreslagen byggnad vid dagvattenparken ianspråktar är lika kulturhistoriskt intressant som den vid Tornvillan, att rödlistade arter försvinner, att biltrafiken ökar på en redan överbelastad gata med ökat buller som följd, att det blir en mer instängd känsla, att sjöutsikt försvinner, att livskvaliteten försämras samt att det innebär en ekonomisk katastrof för de som redan äger sina bostäder eller planerar att köpa dem.

Planenhetens kommentarer:

Den planerade förtätningen i Nacka strand påverkar, och påverkas av, den framtida tunnelbaneutbyggnaden. Programförslaget innebär att ny bebyggelse kan tillkomma vilket är i linje med Nacka kommuns åtaganden i samband med tunnelbaneprojektet. Bedömningen att delområde 5 och 6 är lämpliga för bebyggelse står fast. Tanken med programmet är att förtätningen ska vara långsiktig och till stor del nyttja redan gjorda investeringar.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och 7 samt om byggstök och buller.

28. Boende på Augustendalsvägen 30

Den boende tycker att dagvattenparken är en strålande idé. Men med ett stort hus i parken i område 7 blir det inte mycket till park kvar. Istället borde en familjevänlig krog samt fler grillplatser placeras på platsen. Det är de sjönära grönområdena som gör Nacka strand! I skrivelsen anges även att det är av yttersta vikt att den utsikt som finns bevaras. Som alternativ kanske en byggnad skulle kunna placeras på motsatta sidan om Augustendalsvägen, och på så vis fortsätta den befintliga raden av punkthus? Alternativt utöka byggrätten vid hotell J?

Planenhetens kommentarer:

Sedan samrådsförslaget har byggnaden i dagvattenparken justerats så att påverkan på befintliga bostäder minskar, men vid ett genomförande kommer utsikten att påverkas till viss del. Utsikt är ett enskilt intresse som planeringen tar hänsyn till, även om utsikt inte är någon absolut rättighet. Intresset ska dock vägas mot andra enskilda och allmänna intressen som ibland väger tyngre. Exakt placering och utformning kommer att prövas i en detaljplaneprocess där det finns möjligheter att lämna synpunkter under samråd och granskning.

Att fortsätta den befintliga raden med punkthus längs Augustendalsvägen eller utöka byggrätten vid hotellet har inte bedömts som lämpligt med tanke på kulturmiljön och kopplingen till den framtida bebyggelsen vid Bergs oljehamn.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 7.

29. Boende på Augustendalsvägen 32

Den boende undrar hur trafiken på Augustendalsvägen ska kunna bli bättre och inte sämre i och med programförslaget eftersom fler bostäder på kajen och uppgradering av gatan medför fler bilar. Ett förslag om att bygga en tunnel från torggaraget ned till kajnivån beskrivs. I skrivelsen föreslås också att Augustendalsvägen kan utformas med snedparkering mot norra sidan medan parkering mot hyreshusen tas bort. Det skulle ge fler platser och plats för mer grönska vid hyreshusen. Behåll den lilla grönskan som finns nedanför Augustendalsvägen 30-32, där det planerade bostadshuset föreslås i område 7, det kommer att förstöra för alla boende. Vattenkontakten kommer att minska snarare än att öka bland annat eftersom parkeringsplatser för besökare försvinner samt att den möblerade grillplatsen försvinner. Utan grönskan tappar området helt sin charm.

Planenhetens kommentarer:

En tunnel från torggaraget ned till kajnivån har inte utretts inom ramen för programmet men skulle troligen bli en mycket dyr konstruktion. Den planerade utvecklingen med

bostäder och verksamheter på kajen är inte så omfattande att en tunnel skulle vara motiverad på grund av den genererade trafiken. Snedparkering tar relativt stor plats jämfört med traditionell kantstensparkering och bidrar inte heller till stadsmässighet. Då Augustendalsvägen och övriga gator i området i sin helhet övergår i kommunalt huvudmannaskap kommer parkeringsregleringen utmed gatorna att ses över. Vilka kantstensparkeringar som kan kvarstå med hänsyn till kommunal standard samt hur dessa lämpligen bör regleras med avseende på tid och i framtiden även kostnad kommer att utredas då.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 7 samt trafik.

30. Boende på Fabrikörvägen 12, 14 och 18

I skrivelsen från en boende, som även 16 andra boende på Fabrikörvägen har skrivit under, kritiserar den föreslagna bebyggelsen i område 6 i programmet. De boende menar att om bebyggelse uppförs på södra sidan av Fabrikörvägen kommer lägenheterna bli exponerade för insyn ibland annat vardagsrum vilket är mycket obehagligt. Skogen/friluftsområdet har varit en bidragande orsak till att lägenheterna köpts. De menar vidare att Fabrikörvägen redan idag är trång och inte kommer att klara angöring för föreslagen bebyggelse. Trafiksituationen kommer att bli ohållbar. Vidare tycker de boende att den föreslagna bebyggelsen ligger alldeles för tätt inpå de redan existerande bostadsrätterna.

De föreslår att bebyggelsen inom område 6 placeras uppe på berget, vilket ger en fantastisk utsikt över inloppet, att Tändkulevägen används för angöring till bebyggelsen så att det blir mer praktiskt och inte ställer till problem för de boende på Fabrikörvägen samt att garage byggs under bebyggelsen för lättare parkering och ökad attraktivitet.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6 samt trafik.

31. Boende på Fabrikörvägen 12, 14 och 18

I skrivelsen, som 26 boende på Fabrikörvägen skrivit under, framkommer att de är starkt kritiska till bebyggelsen i område 6 i programförslaget. Enligt de boende innebär bebyggelsen en stor miljöförsämring eftersom angöringen föreslås lösas från samma gata som för befintlig bebyggelse. Bebyggelsen skulle innebära en enormt ökad trafikbelastning och fara då det redan idag är så smal väg att trappstegen leder direkt ned på gatan, trottoar saknas. Olägenheterna skulle bli extra stora, framförallt för de som bor långt ned i huset, eftersom befintliga balkonger ligger mycket nära gatan.

Det framhålls även att de befintliga husen har stora fönster mot den föreslagna bebyggelsen och att utsikt mot skogen skulle bytas mot en icke trivsamt insyn. Den föreslagna bebyggelsen skulle även skymma solen och därmed försämra boendekvaliteten. De boende påtalar att det inte ens i Stockholms city finns byggnader med så lite utrymme mellan eftersom gator där oftast har två trottoarer och två körfält. Om förtätning ska kunna ske behöver stora delar av berget sprängas.

De boende frågar till vilket pris som denna förtätning ska ske och känner sig bedrövade över att förslaget kan komma att godkännas av Nacka kommun. Förslaget skulle påverka miljön mycket negativt. Varför inte flytta bebyggelsen till höger om hotell J nedanför

Jarlaberg? Då skulle husen få sjöutsikt och inte vara lika störande eftersom hotellgäster är kortvariga besökare. De boende önskar att den gröna lungan vid Fabrikörvägen ska bibehållas för dagis, skolor och boende som hittills.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6.

32. Boende på Fabrikörvägen 12

De boende är kritiska till bebyggelsen vid Fabrikörvägen, inom område 6 i programmet. Då deras bostad köptes fanns inga planer på exploatering på den aktuella platsen, har detta tydligen ändrats. De menar att bebyggelseområdet strider mot den landskapsanalys som tagits fram samt att spridningssamband och rekreativvärden riskerar försvinna. Utöver detta påverkas omgivande grönska och solförhållanden samt att det blir insyn från den nya bebyggelsen. Det bör vara möjligt att ta bort den aktuella bebyggelsen, med ca 100 lägenheter, och kompensera med lite mer i andra delar av Nacka strand. Då kan område 6 sparas som ett attraktivt och tillgängligt grönområde. Sammantaget menar de boende att bebyggelsen inom område 6 strider mot tre viktiga intressen.

- Förslaget har en oönskad inverkan på riksintresset för kulturmiljö då den gröna vyn i inloppet mot Stockholm förändras. Det strider alltså mot en bredare allmänhets intresse.
- Förslaget har en oönskad inverkan på nuvarande och blivande boende i närområdet, dvs. Nacka strand i sin helhet.
- Förslaget har en påtaglig negativ inverkan för de boende på Fabrikörvägen, dvs. på enskildas intressen.

När det gäller område 5 i programförslaget vill de boende påminna om det utsiktsservitut som föreningen har med berörd fastighetsägare. Begränsningen i höjd på eventuella nya byggnader måste följas i sin helhet, dvs utsikten får inte minska från någon enskild lägenhet.

Avslutningsvis menar de boende att förslaget för område 5 och 6 innebär väsentliga olägenheter såväl under byggtiden som efter färdigställande. Det är också uppenbart att priset vid en eventuell lägenhetsförsäljning påverkas. De hänvisar till mark- och miljödomstolens dom om detaljplanen för nya Slussen i Stockholm där utsiktsfrågan prövades.

Planenhetens kommentarer:

Det finns flera rättsfall där påverkan på utsikt prövats, varje fall har sina speciella förutsättningar. Det går inte att dra några direkta paralleller till prövningen av Slussenplanen eftersom förutsättningarna är olika. Kommunens inriktning är att ett stort antal bostäder ska tillkomma på västra Sicklaön, detta utgör ett stort allmänt intresse. Bedömningen är att bebyggelse bör kunna tillkomma i delområde 5 och 6. Att en byggnad är först på plats innebär inte någon rättighet till oförändrad omgivning. Förändrad markanvändning kommer dock att föregås av planläggning och i den processen görs den slutliga avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen. I nuläget är det ett detaljplaneprogram som är aktuellt, där anges kommunens inriktning för kommande detaljplanering i Nacka strand.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och 6.

33. Boende på Fabrikörvägen 12

De boende instämmer i en insändare i NVP tisdagen den 10 december. Huvudinnehållet i insändaren är att bebyggelsen vid Fabrikörvägen inte passar in utan bara förstör och att de boende mister all natur utanför sina fönster. Istället föreslås att bebyggelsen i område 6 flyttas mer söderut upp till bergets högre nivå där milsvid utsikt kan fås. Där kan bebyggelsen lätt nås med en väg från Tändkulevägen.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6.

34. Boende på Fabrikörvägen 12

En skrivelse som undertecknats av fyra boende på Fabrikörvägen innehåller främst synpunkter och frågor om den planerade bebyggelsen i område 6 i programmet. De ser hellre att delområdet tas bort och bebyggelse istället placeras inom andra delområden exempelvis närmare torget eller etapp 3. Ett annat alternativ vore att bygga längre österut på Fabrikörvägen, där vägen är av bättre standard. De undrar även hur stor inverkan den nuvarande fastighetsägaren haft på förslaget.

De boende uttrycker en oro kring de sprängningar, markarbeten och byggtransporter en exploatering i område 6 skulle innebära. De menar att det skulle innebära stora störningar för de boende under en relativt lång period och undrar hur transportererna ska samordnas. Kommer utbyggnaden också innebära att hela gatan grävs upp för ledningsarbeten? Vad händer om marken byter ägare och byggprocess drar ut på tiden och samordningsproblemen blir större?

De boende lyfter också fram att dagens kantstensparkeringar längs Fabrikörvägen tas bort utan någon närmare kommentar i programmet. Behovet av dessa platser borde öka i och med en ytterligare exploatering. De menar också att Fabrikörvägen kommer få fler regelbundna tunga transporter även efter ett eventuellt bygge. De boende tycker inte att hänsyn tagits till alla olägenheter för de redan boende och de välkomnar politiker och andra beslutsfattare i detta ärende att på plats bilda sig en uppfattning om vad det rör sig om.

De utvecklar vidare att programmets förslag innebär att en ansenlig del av skogen försvinner och att gamla träd tas bort. Det lilla djurliv som finns kommer att försvinna. Riskerna som landskapsanalysen visar för spridningssambanden borde kunna undvikas. De ifrågasätter även bostadskvaliteten i den föreslagna bebyggelsen. Avslutningsvis vill de boende påminna om utsiktsservitutet som är tecknat med berörd fastighetsägare. Den menar att ett hus på samma höjd som "Gant-huset", men som ligger närmare Fabrikörvägen, kommer upplevas som högre.

Planenhetens kommentarer:

Den i nuläget dominerande fastighetsägaren i Nacka strand är intresserad av en förtätning i stadsdelen. Dessa ambitioner är i linje med kommunens inriktning för västra Sicklaön. Förslaget är framtaget i samarbete med fastighetsägaren för att på så vis säkra att det finns en vilja att genomföra det som föreslås. Samtidigt är det viktigt att poängtera att programmet är kommunens förslag och att arbetet hanteras på vanligt sätt med politiska uppdrag och beslut.

Det finns alltid risker för förseningar och samordningsproblem i en plan- och byggprocess. Oavsett framtida ägandeförändringar kommer kommunen ha kvar rollen som samordnare av utvecklingen i Nacka strand och kommer att verka för att påverkan under genomförandet blir så bra liten som möjligt samt följer de lagar och regler som finns.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och 6.

35. Boende på Fabrikörvägen 12

Den boende protesterar mot planerna att bygga fler hus på Fabrikörvägen och menar att byggnaderna kommer alldeles för nära de fyra befintliga bostadshusen. De flesta har valt sitt boende just för närheten till naturen. Insyn, trafikstörningar och sprängningar kommer att påverka befintlig bebyggelse. Den boende menar att skulle bli lummigare och vackrare om en ”fil” av grönska sparades mot Fabrikörvägen och att bebyggelsen istället placeras högre upp på berget, exempelvis som radhus. Angöring kan då lösas från Tändkulevägen.

Den boende frågar sig vem som ska kompensera för miljöförstöringen och om bebyggelsen överhuvudtaget är möjlig.

Planenhetens kommentarer:

I Stockholmsområdet är bristen på bostäder ett problem och det allmänna intresset för att bostäder tillkommer är därmed stort. Vid detaljplaneläggning ska en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen göras. Skador till följd av en detaljplan ersätts inte förutom de fall som finns uttryckligen reglerade i 14 kapitel PBL.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6 samt byggstök och buller.

36. Boende på Fabrikörvägen 14

De boende ger en kort beskrivning av ägandehistorik och vilka intressenter som finns i Nacka strand. Deras huvudsakliga synpunkter handlar om att föreslagna bebyggelse inom område 1 och område 6 i programmet är olämplig då den innebär dramatiska intrång i det som idag är obebyggt mark. De lyfter fram ett antal citat ur programmet som talar om värdet av natur- och rekreativmiljöer i Nacka strand. De menar att förslaget inte överensstämmer med de utvalda citaten.

Utöver detta menar de boende att den föreslagna bebyggelsen på Fabrikörvägen samt vid Tändkulevägen är för hög och därmed kommer att skymma solen för befintlig bebyggelse samt att transporter och ökad trafik kommer innebära ytterligare trafikproblem på Fabrikörvägen.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 1 och 6, trafik samt byggstök och buller.

37. Boende på Fabrikörvägen 14

Den boende beskriver att ”Västra hållmarken” och angränsande skogsområden utgör en väsentlig del av den ”gröna foten” i Nacka strand. Bebyggelsen inom område 6 i programmet ifrågasätts främst eftersom den ianspråkar naturmark och för att de sannolikt innebär avsevärda sprängningar med risk för skador på befintlig bebyggelse. Hur stämmer det med kommunens mål om kvalitativa rekreativmiljöer, långsiktigt hållbar stadsmiljö,

effektiv mark- och resursanvändning, spridningssamband och gröna stråk? Den boende menar att delområde 6 stämmer dåligt överens med dessa. När kommunen nu planerar för ca 5000 fler boende i Nacka strand då börjar man med att bygga bort en stor del av den enda stora gröna lungan i området.

Istället tycker den boende att man bör bygga högre i områdena 3,4,10, 11 och 12 och föreslår att en märkesbyggnad planeras, liknande Alviks Torn eller höghuset i Dalénum på Lidköping med 18-21 våningar. Tala om utsikt! Nacka bör inte vara sämre. Då kan Västra Hällmarken bevaras och aktiveras.

Den boende poängterar också att restauranger och caféer vid strandpromenaden bör kontrolleras fortlöpande så att de inte medför störande ljud med musik utomhus mm. Slutligen föreslås även att konstverket med den svävande kvinnan på J V Svenssons torg borde återställas med en vattendamm som fanns tidigare, att de två rostande ljuskulisserna tas bort samt att den ursprungliga stensättningen återskapas.

Planenhetens kommentarer:

När det gäller grönområden och gröna samband har planenheten gjort en bedömning där de föreslagna inträngen vägts mot nyttan. Just delområde 6 har delvis justerats efter samrådet, men naturmark tas i anspråk även efter dessa ändringar. I programmet framgår tydligt att bebyggelse i delområde 6 förutsätter att byggnaderna utformas ”lätt” och ges en utformning som samspelar med naturen. På så sätt möjliggör programmet bebyggelse som ger en begränsad påverkan på naturen.

Tillstånd och regler kring restaurangverksamhet regleras inte i ett detaljplaneprogram. I arbetet med de kommande detaljplanerna finns dock möjligheter att påverka den fysiska utformningen. Synpunkten angående utformningen av J V Svenssons torg noteras.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6 och Västra Hällmarksparken.

38. Boende på Fabrikörvägen 14

Den boende menar att förtätning inte passar vid Fabrikörvägen. Nyinflyttade kommer att få skymta vattnet men mest se in i de befintliga husens vardagsrum. Det lyfts fram att alla har köpt sina lägenheter utifrån det utsiktsservitut som Brf. Gustafshög har med kommunen där utsikten mot skogen är lika viktig som den mot vattnet.

Den boende menar att den planerade bebyggelsen på Fabrikörvägen kommer att förstöra naturen och miljön med biltrafik som innebär en hänsynslös förändring. Istället föreslås bebyggelse längre upp på berget där en attraktiv utsikt kan möjliggöras. På berget kan det byggas dubbelt så många hus, kanske som radhus. Trafiken kan lösas från Tändkulevägen.

Planenhetens kommentarer:

Påpekandet om servitutet är delvis felaktigt. Det avtalservitut som finns inskrivet är en civilrättslig överenskommelse mellan två privata fastighetsägare. Kommunen har inte något med det att göra.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6.

39. Boende på Fabrikörvägen 14

Den boende vill behålla det enda stora skogs- och bergområdet på södra sidan av Fabrikörvägen orört för rekreation för dagisbarn, boende och nya boende. En bredare väg med två filer skulle orsaka trafikproblem och kaos. Istället bör bebyggelsen vid torget och vid Lokomobilvägen ökas med 5-10 våningar, där störs inga befintliga boende. Även kontorshusen som föreslås konverteras borde kunna byggas på med 5 våningar, dock inte framför befintlig bebyggelse.

Den boende tycker att alla nybyggda hus bör förses med planteringar på balkongerna, agtak (tak av vass) eller förses med bikupor. Det framkommer även att torget och trappan ned till kajen bör utvecklas med grönska samt att den gamla arkitekturen och de vackra konstverken bör bevaras.

Vad händer med källsorteringshuset som hör till Brf. Gustafshög? Det syns inte i planerna.

Planenhetens kommentarer:

Det är viktigt att stadsmiljöerna fortsätter att vara attraktiva och utvecklas ännu mer med väl gestaltade offentliga platser. I huvudstråket längs Augustendalsvägen och ned till kajen ska grönskan vara ett påtagligt element. Programmet uppmuntrar även gröna tak mm, detaljer kring utformningen kommer dock att prövas i de kommande detaljplanerna.

Vad som händer med källsorteringshuset vid Augustendalsvägen är inte något som tas upp i programmet utan det är en fråga som kommer att behöva lösas när arbetet kommer längre och det är klarlagt vilket område som kommer att beröras.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6 och trafik.

40. Boende på Fabrikörvägen 18

De boende beskriver hur de i samband med köp av lägenhet förvissade sig om att utsiktsservitutet var inskrivet hos Lantmäteriet samt att kommunen kände till det. De har nu sett att kommunen vill ge bygglov för ett hus om fyra våningar istället för godkända tre likt avtalat. För de boende blir det inte bara en känslomässig fråga utan även en ekonomisk.

I skrivelsen hoppas de boende att kommunen ska respektera det gällande servitutet och inte tvingar fram en rättsprocess i frågan. I övrigt är de mycket positiva till utbyggnaden, även byggnader framför dem, bara utsiktsservitutet respekteras.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

41. Boende på Fabrikörvägen 18

I skrivelsen framgår att de boende generellt värnar om grönområdena mellan Fabrikörvägen och kajen. I förslaget är de dock mest missnöjda med bebyggelsen söder om Fabrikörvägen, i delområde 6. De menar att föreslagen bebyggelse skulle få mycket negativa konsekvenser då den hamnar utomordentligt nära de befintliga bostäderna, och att detta innebär skuggning, störande insyn och att de mister sin utsikt mot skogen. Till detta kommer även att trafikbelastningen blir mycket stor. De föreslår att byggnaderna närmast Fabrikörvägen tas bort så att ett grönt stråk sparas. De boende betonar att när de flyttade till Nacka strand

för några år sedan var det inte till en ”stad” de flyttade utan till ett grönområde med viss sjöutsikt och räknade aldrig med att det kunde komma bebyggelse så som programmet föreslår.

Planenhetens kommentarer:

Synpunkten om att de inte flyttade till en ”stad” noteras. I ett område bara några minuter från de centrala delarna i en kraftigt växande storstad kan all mark förväntas bli aktuell för bebyggelse, särskilt om den är privatägd och redan har utbyggd infrastruktur. Planenheten menar att utvecklingen är naturlig och välkommen från kommunens perspektiv där bostadsbyggande är en viktig uppgift.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6, trafik samt allmänt.

42. Boende på Fabrikörvägen 18

De boende skriver att en förtätning till en mer stadsliknande miljö bör ske på platser där det harmoniserar med omgivningen och där trafikflödena kan lösas. De betonar att det är viktigt att behålla dagens skärgårdskänsla. För de boende skulle område 5 i programmet, bebyggelsen på kajen närmast berget, få förödande konsekvenser pga närheten (insyn) och höjden (påverkad utsikt).

Planenhetens kommentarer:

Skärgårdskänslan är en viktig del av Nacka strand, programförslaget med bland annat strandpromenad mm kommer att långsiktigt säkerställa tillgängligheten till vattnet. Programförslaget innebär att miljön i Nacka strand delvis förändras, det är en del av syftet. Planenheten bedömer att tillräcklig hänsyn tagits till omgivningspåverkan och trafikmängder.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 5 och trafik.

43. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende menar att bebyggelsen inom område 5, bebyggelsen på kajen, skulle begränsa utsikten mot vattnet och Djurgården för ett stort antal boende i husen på Fabrikörvägen 18 och 20. Bebyggelsens hösta höjd bör regleras enligt det gällande servitutet.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

44. Boende på Fabrikörvägen 20

I skrivelsen från den boende framgår att det är positivt med en förtätning och att inrymma bostäder i tomma kontorsbyggnader. Område 1 är positivt och bra för ett mer levande Nacka strand. Den boende är dock kritisk till bebyggelsen i område 6. Bebyggelsen kommer mycket nära de befintliga husen och sprängningar skulle vara mycket störande. De har valt att bo i Nacka strand just för att inte bo på en byggarbetsplats. Område 6 behöver bevaras som rekreationsplats. Det är viktigast att utsiktsservitutet respekteras, inga nya våningar på gamla ”Gant-husen”. I övrigt stödjer den boende de synpunkter som Brf. Gustafshög lämnat in och som undertecknats av advokatfirman Fylgia. (Se sid. 40)

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om område 1, 5 och 6 samt om byggstök och buller samt separat svar till Brf. Gustafshög.

45. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende ser det som positivt att befintliga ytor som står tomma kan användas mer effektivt och inrymma bostäder. Byggnaderna vid torget får gärna vara höga så de får utsikt ovanför övrig bebyggelse. I skrivelsen lyfts område 6 fram som negativt, en bebyggelse där skulle minimera den gröna lungan och ta bort lekmöjligheter för barn i Nacka strand. Den boende lyfter också fram att boendemiljön skulle bli besvärlig under flera år av sprängningar, byggarbete och ökad trafik. Det framgår även att det inte bör byggas för högt på kajen då utsiktsservitutet gäller, annars riskerar många boende att påverkas negativt.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 1, 5 och 6 samt om trafik och byggstök och buller.

46. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende tycker att det låter trevligt med ett mer levande Nacka strand och skriver att den fantastiska utsikten, enastående miljön med lugn och tystnad samt den vackra arkitekturen gör att Nacka strand är attraktivt. Det framgår att område 5 i programmet ses som negativt. Den boende påpekar att ingen byggnad på kajsidan, bakom "Gant-huset", får bli högre än tre våningar, dvs inte högre än de befintliga husen. Arkitekturen och fasader på kommande bebyggelse får inte förstöra den kvalité och harmoni som finns idag.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

47. Boende på Fabrikörvägen 20

Den boende uttrycker att det inte är roligt att kommunen föreslår ett höghus framför fönstret och en mur framför utsikten. Bebyggelsen på kajen behöver minskas med en våning så det blir 3 våningar som befintliga byggnader på kajen.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 5.

48. Boende på Jakobsdalsvägen (namnlista 110 namn)

Ett stort antal boende på Jakobsdalsvägen i Nacka strand har skrivit under en namnlista med tillhörande synpunkter. Totalt 110 personer har skrivit under. De inleder med:

"Vi som bor och lever på Jakobsdalsvägen är bestörta och mycket förvånade över de byggplaner för Jakobsdalsvägen som presenteras i programförslaget, då vår gata redan idag uppvisar just de kvaliteter och egenskaper som programmet eftersträvar för Nacka strand. Vår boendemiljö- Platån - uppvisar idag en för ca tjugo år sedan väl gestaltad plats med harmonisk gatubild där en blandning av bostäder, verksamheter som bl.a. förskola och skola, arbetsplatser och offentliga platser inryms med nära kontakt med grönska och vatten."

De boende för fram att det finns ett utsiktsberg i område 9, en plats som spontant utvecklats till en omtyckt plats med vacker utsikt. De vill att utsiktsberget tillgängliggörs och utvecklas med soldäck mm och att platsen länkas samman med torget, strandpromenaden och Östra skogen mm, med promenadstråk. På så vis kan platsen besökas av fler än bara de boende.

De uttrycker att förslaget är synnerligen okänsligt då berget har ett stort värde samt att det skulle innebära avsevärt försämrat ljusinsläpp och påtagligt försämma utsikt mot grönska och vatten. Redan idag är bebyggelsen omgiven av hög bebyggelse. Förslaget får även konsekvenser för de som inte har direkt sjöutsikt från sina bostäder.

De boende är positiva till delområde 8 mellan Jarlaberg och Nacka strand samt konvertering från kontor till bostäder, däremot är de mycket negativa till det högsta av de fyra punkthusen i område 9. Man menar att byggnaden försämrar för utsikt och solljus mm, samt förvanskar gaturummet och skapar en ny gräns mot Jarlaberg.

Sammanfattningsvis vill de boende att utsiktsberget tillgängliggörs samt att bebyggelsen framför/öster om Jakobsdalsvägen, område 9, utgår helt. Motsvarande antal lägenheter skulle kunna ersättas i områdena 3, 5, 6 och 10.

De skriver avslutningsvis: ”Att ”skapa möjligheter till bostäder i bästa utsiktsläge” genom att beröva redan befintliga lägenheter ”bästa utsiktsläge”- när annan mark/andra lösningar finns att bygga nya lägenheter - är inte rimligt”.

Planenhetens kommentarer:

Utsikt från bostaden är ett enskilt intresse som kommer att vägas mot andra enskilda och allmänna intressen när de kommande detaljplanerna tas fram. Att en byggnad var först på plats är ingen automatisk garanti för att utsikten kommer att vara oförändrad för all framtid. All mark i Nacka strand har utretts för bebyggelse. Planenheten håller inte med om att det finns alternativ mark tillgänglig som ger en bättre lösning.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

49. Boende på Fyrspannsvägen i Jarlaberg (namnlista 153 namn)

Ett stort antal boende på Fyrspannsvägen i Jarlaberg har gjort ett upprop i form av en namninsamling för att protestera mot programmets förslag för område 9. Totalt 153 personer har skrivit under. De skriver att:

”Vi protesterar mot förtätningen av ett redan tätt område i Nacka Strand

Jarlaberg är ett 30 år gammalt bostadsområde som trots sin ålder är ett populärt och attraktivt bostadsområde. Mycket av den positiva boendemiljön motiveras av den luftighet, ljusa höga placering och utsikt som området har. Enligt de planer som vi tagit del av angående delområde 8 & 9, så kommer närmiljön avsevärt försämrats för stora delar av brf Illern, med både försämrade boendemiljö och värdering som följd.”

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

50. Boende på Fyrspannsvägen 33

I skrivelsen från den boende nämns att kommunen bör vara rädda om de bostäder och den bostadskvalitet som finns idag, att man inte ska bygga höga hus framför eller för nära befintlig bebyggelse, att förändringarna bör börja med omvandling av tomma kontorsytor samt att de större etapperna behöver invänta utbyggnad av infrastrukturen.

Kritik riktas främst mot område 8 och 9 i programmet. Den boende menar att utformningen inte tagit hänsyn till befintlig bebyggelse i Jarlaberg, utsikt och kvällssol kommer att påverkas negativt. Om Nacka strand och Jarlaberg ska integreras, bygg då en ordentlig trappa istället för en mur av hus. Det framförs även att bostadsutbyggnaden kopplat till kollektivtrafiken är viktig. Men att den inte bör ske på bekostnad av befintliga värden i området, inklusive Vikdalen och Jarlaberg. Det finns gott om annan oanvänd mark.

Den boende menar att de höga punkthusen i område 9 kommer att kraftigt försämra boendemiljön för boende på Fyrspannsvägen samt Jakobsdalsvägen. Även område 8 har motsvarande påverkan för radhusen på Fyrspannsvägen. Dessa försämringar kommer även att påverka värdet på bostäderna negativt. Kritik riktas också mot att genomförda enkäter endast riktats till boende och verksamma i Nacka strand och inte till berörda i Jarlaberg.

Planenhetens kommentarer:

På programkartan för offentliga rum och på kartan i trafik och teknikkapitlet visas kopplingar mellan Nacka strand och Jarlaberg. Utformningen av dessa behöver utredas i samband med att den tillkommande bebyggelsen planeras mer i detalj. I sammankopplingen av områdena ingår gator, trappor, parker, platser och bebyggelse.

Markanvändningen i Nacka strand och i anslutning till Vikdalen och Jarlaberg kommer till stora delar att omprövas, detaljplaneprogrammet är en del i den processen. Befintliga värden i området kommer att vägas mot andra intressen då detaljplanerna upprättas, då kommer även möjlighet finnas att lämna in synpunkter och de sakägare som berörs kan även överklaga.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

51. Boende på Fyrspannsvägen 33

Se föregående, men med tilläggen att:

Den boende skriver att befintlig förskola i område 9 inte bör rivas till förmån för en ogästvänlig, mörk och trång storstadsförskola i två våningar med lek på taket och omgärdad av höghus. Bygg istället ut förskolan på hela område 9 så att det blir en lekvänlig, miljöanpassad förskola som integreras med en äventyrspark i Östra skogen.

Den boende menar att de 1500 nya bostäderna kommer att skapa stora påfrestningar i trafiksystemet samt buller. Utöver detta är det redan idag svårt att hitta parkeringsplats i området. Ska hela Nacka strand sprängas ut för att kunna bygga underjordsgarage?

Planenhetens kommentarer:

Konsekvenserna för trafiksystemet har utretts under programarbetet. På vissa delar föreslås större ombyggnader, tex på Augustendalsvägen, och på andra sträckor är det breddningar

och trottoarer som föreslås. Med de åtgärderna ska trafikflödena inte innebära några problem. Vid en ökad andel bostäder i området förväntas inte bara flödena förändras utan också jämnas ut över dagen. Även de relativt stora åtgärderna som föreslås kopplat till kollektivtrafiken bedöms ha effekt på trafikflödena i stadsdelen.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9, samt om förskola/skola, trafik och parkering.

52. Boende på Fyrspannvägen 35

De boende ställer sig positiva till utvecklingen av Nacka strand till en mer levande stadsdel, men har synpunkter på processen och utformningen.

Först och främst frågar de boende varför inte de i Jarlaberg fick svara på enkäten som gick ut i Nacka strand i januari 2013. Om de hade fått svara hade de kunnat vara med och påverka förslaget utformning. En stor förändring av Nacka strand påverkar även Jarlaberg. Även samrådstiden med sista dag den 23 december ifrågasätts.

Bebyggelsen i område 9 i programmet kritiserar eftersom de ger negativ påverkan på befintliga hus. Den nya bebyggelsen får bästa utsikt på befintlig bebyggelses bekostnad. Många har köpt dyra bostadsrätter och betalat för läget och utsikten. De anser att förslaget är kränkande och undrar om kommunen driver med dem. Den föreslagna bebyggelsen i område 9 kritiserar även för att skärma av Nacka strand från Jarlaberg snarare än att koppla samman stadsdelarna.

De boende kritiserar att förskolan i område 9 kringbyggs med bostäder och de anser det vara befängt att använda taket som gård.

Planenhetens kommentarer:

Idén om att använda taket som förskolegård bör ses som en möjlig lösning för att åstadkomma ett effektivt markutnyttjande. Med terränganpassningar skulle en förskolegård på ett tak även kunna vara tillgänglig från marken. Om en sådan lösning är lämplig eller ej kommer att prövas i den framtida detaljplanen.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt allmänt.

53. Boende på Fyrspannvägen 36

De boende har synpunkter främst kring utformning av förskolegårdar. Till yttrandet bifogas tidningsartiklar i ämnet. I skrivelsen menar de boende att förskolegårdar av rimlig storlek, 25-60 kvm per barn, blir svårt att leva upp till om programmet för Nacka strand genomförs enligt förslaget. De boende har gjort egna beräkningar och menar att gårdsstorleken för förskolan i område 9 är godtagbar, medan gården på andra sidan Jakobsdalsvägen är för liten, bara ca 17 kvm per barn, gården är också ofta blåsigt till följd av det närliggande höghuset.

De boende vill att förslaget omarbetas och att skolans behov av gårdsytor analyseras och att de förbättras så att minst 25 kvm per barn i gårdsstorlek finns, att nytillkommande bebyggelse får separata bostadsgårdar, att kopplingarna mot centrala Nacka strand,

Augustendalsvägen, Nyckelviken förstärks, samt att eventuella nya hus bör placeras utmed Jakobsdalsvägen för att bevara så mycket som möjligt av naturområdet.

Planenhetens kommentarer:

Utformningen av delområde 9 har omarbetats vilket även påverkar förskolegården, exakta lägen och utbredningar kommer avgöras i kommande detaljplaner. Skolgården för skolan söder om delområde 9 är liten sett till antal barn. Skolan har dock stöd i gällande detaljplan och har permanent lov för sin verksamhet. Åtgärder för att göra den befintliga gården så bra som möjligt är en fråga mellan fastighetsägaren och skolan. Vid ändringar av skolans detaljplan kommer skolgårdens utformning att bevakas.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt förskola/skola.

54. Boende på Fyrspannsvägen 37

Den boende är positiv till mycket av programmets innehåll och allmänt intresserad av utvecklingen i Nacka strand. En byggnad i område 9, den högsta byggnaden, har dock stor negativ inverkan på boendemiljön. Man menar att om det byggs så högt som det anges förstörs utsikten, solljuset påverkas och det ger en ökad insyn. Sammantaget innebär det en väsentlig och oacceptabel försämring av boendekvaliteten.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

55. Boende på Fyrspannsvägen 37

Se föregående, men med tillägget att:

Den boende menar att programförslaget påverkar priset på deras bostadsrätter, priser som i nuläget ligger en bra bit högre än motsvarande lägenhet med sämre läge. Detta värde försvinner helt nu. De menar att kommunen behöver tänka om och ta hänsyn till de boende! De skriver även att de nu överväger att flytta från Jarlaberg.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

56. Boende på Fyrspannsvägen 39

De boende beskriver en förtvivlan över den föreslagna bebyggelsen inom område 9, främst höghuset närmast Jarlaberg, som de menar skulle förstöra utsikten och känslan av ljus och luft helt. De påpekar att värdet på bostaden skulle påverkas högst negativt. Har kommunen verkligen tagit hänsyn till omgivande bebyggelse? De avslutar med att de utgår från att kommunen beaktar deras synpunkter och att den planerade bebyggelsen inte genomförs.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

57. Boende på Fyrspannsvägen 39

Den boende tycker att det är underbart att något händer i Nacka strand men är mycket kritisk mot bebyggelsen inom område 9 i programmet. Den boende skriver att det blir

bostäder med bästa utsikt, men inte för de som redan bor där och har betalat för dyra bostäder och undrar om de ska flytta.

Den boende menar att kommunen ska erbjuda en lägenhet med motsvarande utsikt till samma pris och att hon verkligen inte vill ha ett höghus 10 meter från fönstret. Det är upprörande som ensamstående som satsat alla pengar i ett boende med nära till naturen. Den boende menar att utsikten skulle bli en kvalitet på gamla dagar och påpekar att all utsikt och sol förloras och därmed även förlust av enorma pengar.

Planenhetens kommentarer:

I Stockholmsområdet är bristen på bostäder ett problem och det allmänna intresset för att bostäder tillkommer är därmed stort. Vid detaljplaneläggning ska en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen göras. Skador till följd av en detaljplan ersätts inte förutom de fall som finns uttryckligen reglerade i 14 kapitel PBL. Försämrade utsikt nämns inte som en ersättningsgrund i PBL.

Programförslaget har setts över för delområde 9. Den slutliga utformningen kommer att prövas i kommande detaljplaneprocess, där kommer allmänna och enskildas intressen att vägas. I samband med detaljplanen kommer det även ges två tillfällen att lämna synpunkter samt att berörda sakägare har möjlighet att överklaga.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

58. Boende på Fyrspannsvägen 39

I sin skrivelse menar de boende att förtätning inte alltid passar in. De syftar då på område 9 i programmet och menar att den föreslagna bebyggelsen är gigantisk både till höjd och till volym. Har kommunen verkligen tagit hänsyn till den omgivande bebyggelsen i enlighet med PBL? De boende menar att alla byggnader inom område 9 gör att angränsande befintliga bostäder förlorar i ljus, utsikt och värde. Därmed kommer många bostadsrättsinnehavare lida stor ekonomisk skada. Delområde 9 borde tas bort helt ur programmet.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9.

59. Boende på Fyrspannsvägen 39

Den boende har kommit in med synpunkter kring kommunikationen kring programmet. Information borde ha gått ut till alla hushåll i Jarlaberg som berörs av område 9 i programmet.

Kritik riktas även mot den föreslagna bebyggelsen i delområde 9. Den boende motsätter sig både placering, volym och skala på bebyggelsen då förslaget inkräktar på ljus, rymd och den naturliga frihetskänslan som präglar området. Ett förslag förs fram om terrasserad bebyggelse alternativt att området tas bort helt där nuvarande förskola ligger.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt under allmänt.

60. Boende på Fyrspannsvägen 39

I skrivelsen lyfter de boende fram att de ser positivt på att Nacka strand blir mer levande, att kontorskomplexen blir bostäder och att nytt byggs där det är lämpligt. Dock har de invändningar mot bebyggelsen inom område 9 och vill att bebyggelsen där omprövas.

De boende menar att den föreslagna bebyggelsen inom område 9 är för hög och för stor, högre än befintlig bebyggelse. Framförallt gäller detta det ena av punkthusen. Som helhet menar de boende att förslaget innebär en kompakt instängdhet och förlust av sjökontakt samt att karaktären av rymd, ljus och öppenhet försvinner. De ifrågasätter också om trafiken till området går att lösa på ett säkert sätt med alla nya boende och trafik till förskolan på en så liten gata. I skrivelsen lyfts även frågan om påverkan under byggtiden fram, sprängning, byggtrafik mm.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9 samt byggstök och buller.

61. Boende på Fyrspannsvägen 39

De boende vill att bebyggelsen inom område 9 i programmet omprövas eftersom nuvarande förslag innebär att utsikt och dagsljus påverkas/försvinner, insynen ökar samt att bostädernas marknadsvärde minskar. De anser att hänsyn behöver tas till den befintliga bebyggelsen så att påverkan för de boende begränsas.

De ställer också frågor kring hur trafiksituationen ska lösas med tillkommande bostäder samt förskola på en smal gata, var de boende ska parkera samt hur befintlig bebyggelse kommer att påverkas av sprängningar och transporter under byggtiden.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 8 och 9, trafik, parkering samt byggstök och buller.

62. Boende på Fyrspannsvägen 41

Den boende är betonar den nuvarande fantastiska utsikten som de har och menar att den föreslagna bebyggelsen i delområde 9 kommer att påverka deras och många andras boendemiljö negativt. Förslaget tar inte hänsyn till de befintliga husen som det står i programmet. De boende vill att de tomma kontorslokalerna i Nacka strand ska byggas om till studentbostäder, det skulle vara ett lyft för stadsdelen.

De menar också de befintliga grönområdena bör bevaras och att det är överdrivet att förskolan vid Jakobsdalsvägen skulle hindra tillgängligheten till "östra skogen" nedanför berget, utan att det med mindre åtgärder går att säkerställa kopplingen till grönområdet.

Planenhetens kommentar:

Programmet innehåller ombyggnader av kontorslokaler till bostäder, sannolikt blir det varierade lägenhetsstorlekar bland annat som kan vara lämpliga för yngre eller studenter. I programmet har det dock inte en detaljerad reglering av boendeformer diskuterats tex. renodlade studentboenden. När det gäller frågan om gångförbindelse mellan Jakobsdalsvägen och "Östra skogen" ska den frågan studeras ytterligare i kommande

detaljplanering, inriktningen är dock att befintlig förskola ska ersättas med en ny som integreras med övriga funktioner, där inkluderas parkmiljö och gångförbindelse.

I övrigt, se generella synpunkter under allmänt samt delområde 9.

63. Boende på Danielsvägen

I skrivelsen nämns att kommunens ambition att förtäta Nacka strand är en god idé men det befaras att kommunen i processen inte beaktar de som redan bor i närområdet. Kvarnholmsförbindelsen lyfts fram som ett exempel på ett projekt utan eftertanke. Programförslaget skulle orsaka direkt skada för många fastighetsägare i och med minskat marknadsvärde.

I programförslaget redogörs inte för hur den ökade trafikvolymen ska regleras. Redan nu är det försämringar på gång i Vikdalen pga. den planerade gång- och cykelbanan. Trafikvolymen i Vikdalen och Nacka strand är redan maximerad, dagliga tillbud och obehagliga trafiksituationer är vardagsmat för bilister och fotgängare.

Delar av programmet utgår från befintliga byggrätter i gällande detaljplaner. Men byggnader t.ex. i skogspartierna ovanför Tändkulevägen och vid "allmanningen" bakom Montanahuset kan inte accepteras. Den boende motsätter sig dessa delar av byggplanerna samt all annan bebyggelse som inte först löser problemen med ökade trafikflöden.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om trafik och allmänt.

64. Boende på Järlastigen

Den boende lyfter fram det bevarandevärda i Vikdalens karaktär med skogsklädda bergssluttningar och byggnader i högst två våningar samt att detta bekräftas i den gällande detaljplan för Vikdalen och i översiktsplanen. Den boende skriver att programförslaget inte stämmer överens med dessa intentioner. I skrivelsen framgår att Nacka behöver växa vidare efter sina egna förutsättningar, dvs. anpassning till natur, topografi och kulturhistoria. Den boende lyfter fram kvaliteten i det varierande och motsätter sig tanken att Centrala Nacka ska kunna upplevas som en helhet.

Den boende tycker att det finns många bra delar i avsnitten om det offentliga rummet, dock med tillägget att det är viktigt att naturkaraktären får dominera så att inte allt blir för iordninggjort. Utsiktsplatsen behöver exempelvis inte någon större anläggning, om ens någon.

I skrivelsen berörs flera specifika delområden för ny och omvandlad bebyggelse i programmet, följande anges. Delområde 1: Huskroppen närmast Tändkulevägen är alldeles för storskalig och slår sönder de fina arbetarbostäderna. Volymen bör utgå eller sänkas till max tre våningar. Delområde 3: En mer måttlig bebyggelse mot Tändkulevägen bör vara möjlig, fristående parhus, radhus är att föredra som en naturlig övergång till Vikdalen. Förskolans placering är tveksam med tanke på trafiken. Delområde 4: Den höga fondbyggnaden bryter mot områdets karaktär, en byggnad här bör underordna sig industribyggnaderna. Delområde 6: Förslaget innebär ett stort ingrepp i ett av de naturområden som är en kvalitet även för Vikdalen, lamellerna in i skogen bör utgå.

Delområde 9: Att ta bort utsikt för de befintliga bostäderna till förmån för nya byggnaderna är tveksamt, förskolan har stora kvaliteter. Delområde 12: Området bör ses i ett sammanhang med området vid Statoil och McDonalds mm. Byggnaderna ovanpå tunneln bör utgå, den gröna ryggen som inramar Vikdalen bör behållas. Avslutningsvis menar den boende att bullersituationen i Vikdalen behöver förbättras.

Planenhetens kommentarer:

Någon förändring av bebyggelsen i Vikdalen föreslås inte i detta program. Planenheten bedömer dock att förtätning kan ske i närheten av Vikdalen utan att områdets karaktär försvinner. Kritiken mot att Centrala Nacka ska upplevas som en helhet noteras.

Kritiken mot delområde 4 noteras. Kommunen bedömer att det finns många fördelar med att bebygga platsen och ersätta dagens slutna fasader med något med ett mer utåtriktat innehåll. Även historiskt så har en byggnad funnits där Cylindervägen möter Augustendalsvägen. Huruvida byggnaden bryter mot områdets karaktär eller inte beror till stor del på hur den gestaltas. På programnivån visas dock bara en volym. Skalan i omgivningen talar för att programmets riktlinje om ca 6 våningar är väl avvägd. Den slutliga utformningen och höjden kommer att prövas i kommande detaljplan.

Synpunkten att bullersituationen i Vikdalen behöver förbättras noteras.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 1 och 3, 6, 9, 11 och 12 samt om trafik, Västra hällmarksparken och allmänt.

65. Boende på Järlastigen

De boende för fram frågan om vad en utbyggnad i linje med programmet kan innebära för kommunen. Finns det en tillräckligt utvecklad infrastruktur för ett så omfattande tillskott av människor? Finns det planer där man ser till helheten av den kommunala utvecklingen? När det gäller programmets innehåll menar de boende att utformningen med bebyggelse på höjdryggen mot Vikdalen inte är förenlig med Nacka kommuns grönstrukturprogram. De håller inte heller med om planenhetens bedömning om att programmet har en begränsad påverkan på riksintresset för kulturmiljövården. De menar att det inte går att trycka ihop alltför många människor inom ett begränsat område, det borde räcka med att konvertera de tomma kontorslokalerna till bostäder.

Planenhetens kommentarer:

Synpunkten att de boende inte håller med om kommunens bedömning om eventuell påverkan på riksintresset för kulturmiljövården noteras. Kulturmiljöfrågan får stort utrymme i programmet och under kommande detaljplanearbeten kommer avstämningar göras med Länsstyrelsen i dessa frågor.

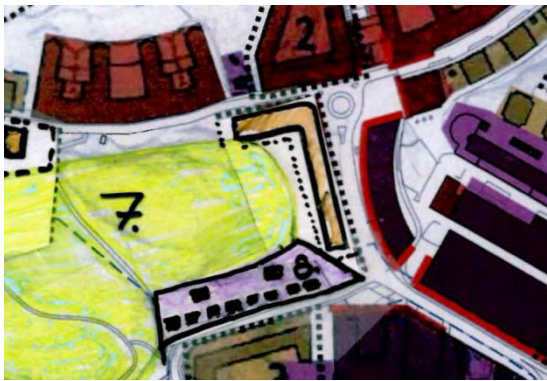
I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 11 och 12, trafik samt under allmänt.

66. Boende på Tändkulevägen

Den boende är kritisk mot bebyggelse som programmet föreslår i område 1, vid korsningen Augustendalsvägen/Tändkulevägen samt de delar som sträcker sig upp mot berget. Den boende menar att det vore absurt att placera ett stort höghus i direkt anslutning till arbetarbostäderna. Bebyggelsen inom område 1 borde istället ses över så att hörnet med

berg och vegetation kan sparas, på så sätt bevaras kulturmiljön och det blir en naturligare övergång. Exempelvis kan exploateringen ökas i riktning mot Fabrikörvägen istället. Mot Augustendalsvägen bör byggnaderna hållas nere så att berget kan skymtas bakom när man kör ner längs mässan.

Den boende har även synpunkter på område 6 i programmet och menar att bebyggelsen borde placeras så att de inte hamnar mitt emot de befintliga bostadshusen vid Fabrikörvägen samt att lamellerna mot berget tas bort. Då undviks insyn och grönska bevaras. Kanske kan kvarvarande ny bebyggelse vid Fabrikörvägen byggas ännu högre, och vara sammanbyggda längst upp?



Förslag till område 1



Förslag till område 6

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 1 och 3 samt 6.

67. Boende på Vikdalsvägen

De boende anser att en förtätning mot Centrala Nacka är förstäelig, men motsätter sig ny bebyggelse på naturmark mellan Nacka strand och Vikdalen. De menar också att område 6 i programmet bör utgå (alternativt flyttas längre österut), att hållmarksområdet bör vara orört och att området för naturlek och spontanidrott bör flyttas. De boende hänvisar till inventeringen av naturvärdesträd (ProNatura) och att områdena 1, 2, 4 och 5 i inventeringen klassas som nyckelbiotop, om mer tas i anspråk kan naturområdena förlora sin roll. De menar att Västra hållmarken, med den naturliga orörda karaktären bör bevaras istället för fabricerade ”naturytor”.

Planenhetens kommentarer:

Se under generella synpunkter om delområde 6, 11 och 12 samt om Västra hållmarksparken.

68. Boende på Vikdalsvägen

De boende lyfter fram att de saknar en helhetsanalys för Nacka strand där även Kvarnholmsexploateringen tas med. Vikdalen befinner sig mellan dessa områden och de ser det därför som självklart med en sådan helhetsbeskrivning. De framför även att det saknas en fördjupad studie av luftsituationen och vill att en sådan genomförs. De boende föreslår också att kommunen tecknar avtal om utökad skydd med de fastighetsägare som kan drabbas av skador kopplade till framtida byggarbeten samt inhämtar erfarenheter från Kvarnholmsexploateringen.

I skrivelsen anges att de vädjar till planenheten att naturvärden som finns nära Vikdalen bevaras. Speciellt området mellan Vikdalen och Nacka strand. Kilarna av hus i område 6 bör utgå då de i princip eliminerar 1/3 av den lilla orörda naturyta som används av de boende. De är även kritiska till byggnadsvolymen närmast Tändkulevägen i område 1 som de anser vara alldeles för hög och okänsligt placerad i förhållande till det första av de röda trähusen. Den lilla bruksgatan som ger en känsla av svunna tider kommer helt att skymmas. Byggnaden borde ha max fyra våningar och byggas i en arkitektur som tar upp element från gammal industribyggnation.

Utöver detta anser de att ett övergripande grepp behöver tas för att begränsa bullret från Värmdöleden, att kollektivtrafiken inkl. båtar dimensioneras efter behov samt att Bergs oljehamn avvecklas och bebyggs med bostäder.

Planenhetens kommentarer:

En fördjupad studie av luftsituationen har inte bedömts behövas för framtagandet av detaljplaneprogrammet. Vid kommande detaljplaner får behovet av ytterligare utredningar ses över. Vid bebyggelse närmast Bergs oljehamn kan fördjupade studier av luftkvalitet aktualiseras.

Eventuella avtal för att reglera eventuella skador vid byggarbeten ska tecknas med ansvarig byggherre. Sådana avtal tecknas dock sällan och det finns heller ingen skyldighet för en byggherre att teckna avtal angående detta. Skador som uppkommer under byggtiden regleras i 32 kapitlet Miljöbalken.

Erfarenheter från kommunens andra stadsbyggnadsprojekt förs systematiskt in i den ordinarie verksamheten. Lärdomar från tex. Kvarnholmen är således redan inarbetade.

I övrigt, se under generella synpunkter under delområde 1 och 3, 6, 11 och 12, samt under allmänt och byggstök och buller.

69. Boende på Vikdalsvägen

I sin skrivelse uttrycker de boende att Vikdalen blir alltmer inklämt mellan olika vägar och hus och att rekreativmöjligheter som Nacka IP och naturområden blir mer svårtillgängliga och utsatta för mer buller. De menar att det inte går att nog att understryka hur viktig naturen är för människans rekreation och för mycket bostäder med för lite grönområden skapar stora hälsoproblem hos dagens människor.

De boende påpekar att Vikdalen är ett vackert villaområde i en lummig dalgång med en unik karaktär och att gällande detaljplan för Vikdalen och gällande översiktsplan har intentionen att bevara områdets karaktär. De menar också att de skogsklädda branterna som inramar bebyggelsen hör till områdets karaktär, därför bör de tre huskropparna i den västra delen av område 12 i programmet utgå. För att bevara grönområdena, strövområden för boende och lek område för förskolebarn, vill de även att område 6 och 12 förblir oexploaterade.

Planenhetens kommentarer:

Bebyggelsestrycket är mycket stort i hela stockholmsområdet, inte minst i Nacka. I och med den framtida tunnelbaneutbyggnaden och kommunens vilja att bygga bostäder och

arbetsplatser kommer markanvändningen omprövas i många områden. En viktig uppgift när staden förändras är att säkerställa en god tillgänglighet till rekreationsområden för allmänheten, detta bevakas i programmet och i kommande detaljplaner.

Planenheten anser att markanvändningen i anslutning till Vikdalen kan omprövas i framtiden. I nuläget finns dock ingen planerad förändring av själva Vikdalen.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 6, 11 och 12 samt Västra hållmarksparken och allmänt.

70. Boende på Vikdalsvägen

De boende anser att tillkommande bebyggelse i Nacka strand ska anpassas till miljön och landskapet på liknande sätt som bebyggelsen från Nacka strands tidigare epoker. En sådan anpassning tycker de saknas för flera av programmets föreslagna huskroppar. De vädjar till planenheten att bevara de naturvärden som finns i Vikdalens närmiljö, speciellt området mellan Vikdalen och Nacka strand. Att anlägga en konstgjord park är ingen bra idé, barn och vuxna behöver orörd skog i sin närmiljö. De boende vill att bebyggelsen i område 6 utgår med hänsyn till detta samt till spridningskorridoren.

De menar vidare att den södra volymen i område 1 ska vara max 4 våningar då den i förslaget är okänsligt placerad och utformad. Avståndet till den första röda stugan behöver ökas. Bebyggelsen i område 3, mot Tändkulevägen och mot söder, bör delas upp i mindre delar och inte heller vara så hög som programmet visar. Istället föreslås 2-plans radhus eller bebyggelse likt Järta sjö. De föreslår även att förskolan i område 3 placeras så att den får en bullerskyddad gård. För område 12 anger de boende att de två kvarteren närmast Vikdalsvägen ligger på prickmark enligt stadsplanen för Vikdalen, marken får alltså inte byggas enligt planen. Övrig bebyggelse inom område 12 anser de ska anpassas bättre till topografin så att det naturliga krönet inte förstörs.

De skriver också att en insats bör göras för att begränsa bullret från Värmdöleden. Vid ett genomförande av programmet kommer trafikbuller från Värmdöleden reflekteras mot bebyggelsen ned till Vikdalen. De boende värnar också Nackas uttryck mot vattnet och menar att stadsbilden sett från sjösidan måste beaktas. Huskroppar får inte förstöra den naturliga linje som skog och berg skapar i skärgårdsmiljön, en miljö som är av riksintresse för kulturmiljövården, Stockholms farled och inlopp.

Planenhetens kommentarer:

Detaljplaneprogrammet har utformats på ett medvetet sätt där topografi och natur tagits med i bedömningen. Landskapet är en av flera grundförutsättningar. Förslaget är dock på programnivå, anpassning till närmiljön kommer att utredas ytterligare i de kommande detaljplaneprocesserna. Programmets byggnadsvolymer ska ses just som volymer, inte som färdigt gestaltade byggnader.

Den gällande detaljplanen för området 12 är mycket restriktiv och i princip allt mark förutom den befintliga kontorsbyggnaden är punktprickad. Denna detaljplan gäller tills att den ändras, upphävs eller ersätts. Mycket har förändrats sedan mitten av 1980-talet då gällande planer upprättades, bland annat utbyggnaden av Nacka strand samt Nacka Forum.

Innan delområde 12 kan bebyggas krävs alltså att en ny detaljplan tas fram, då görs en ny bedömning och den exakta placeringen och omfattningen av bebyggelsen avgörs.

I övrigt, se under generella synpunkter om delområde 1 och 3, 6, samt västra hållmarksparken, förskola, byggstök och buller och allmänt.

Bilagor

- **Samrådsenkät, fullständig rapport**

Planenheten

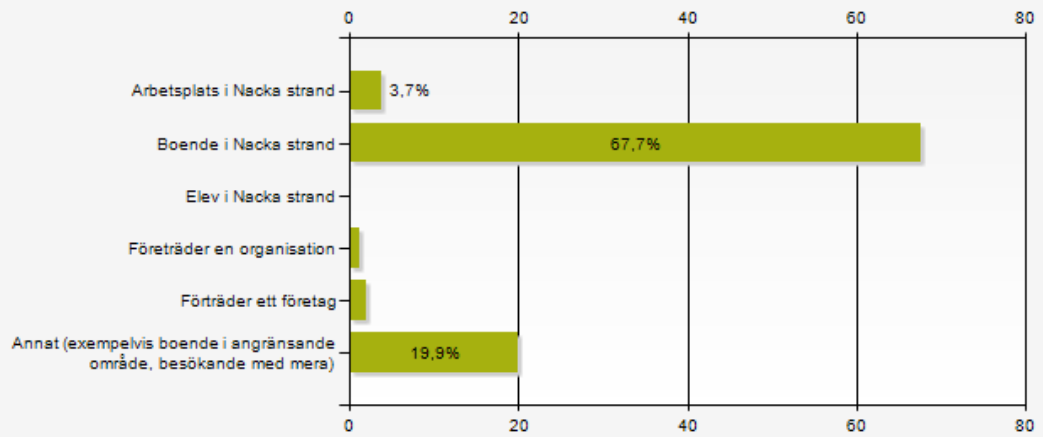
Andreas Totschnig
Planchef

Sofia Thuresson Rudenschöld
Planarkitekt

Samrådsenkät Nacka strand

Standardrapport

1. Vad är din relation till Nacka strand?



	Procent	Antal
Arbetsplats i Nacka strand	3,7%	6
Boende i Nacka strand	67,7%	109
Elev i Nacka strand	0%	0
Företräder en organisation	1,2%	2
Förträder ett företag	1,9%	3
Annat (exempelvis boende i angränsande område, besökande med mera)	19,9%	32
Svarande		161
Inget svar		1

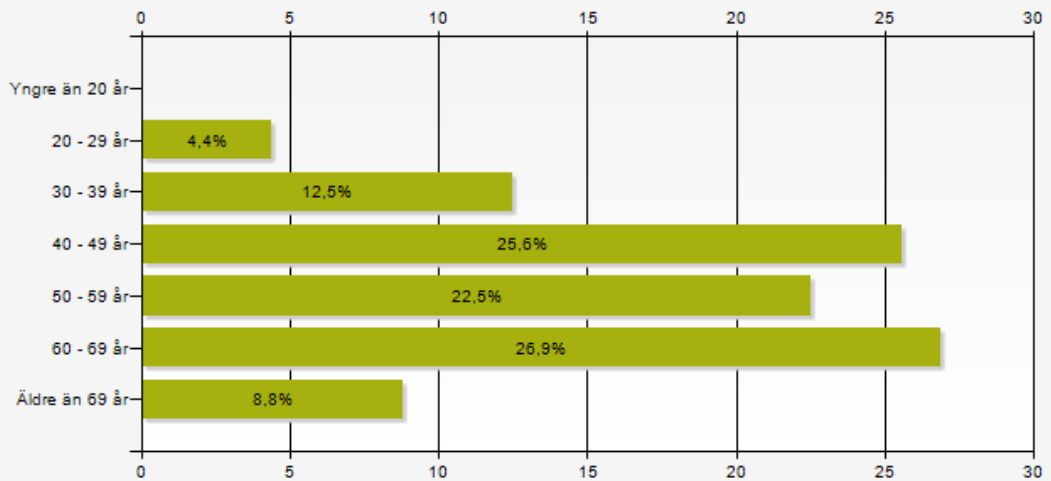
2. Vänligen, ange din organisations namn:

Namn:
Jarlabergs samfällighetsförening

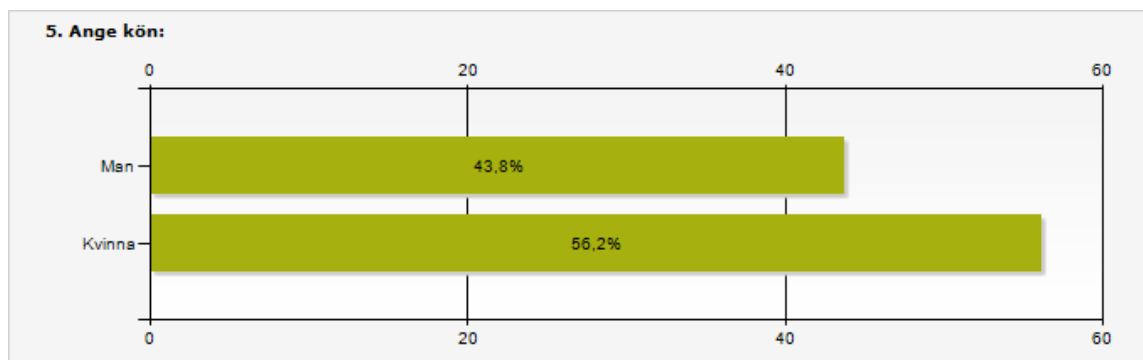
3. Vänligen, ange ditt företags namn:

Namn:
Mabtech AB
Saltsjöqvarn Förvaltnings AB

4. Hur gammal är du?



	Procent	Antal
Yngre än 20 år	0%	0
20 - 29 år	4,4%	7
30 - 39 år	12,5%	20
40 - 49 år	25,6%	41
50 - 59 år	22,5%	36
60 - 69 år	26,9%	43
Äldre än 69 år	8,8%	14
Svarande		160
Inget svar		2



	Procent	Antal
Man	43,8%	70
Kvinna	56,2%	90
Svarande		160
Inget svar		2

6. Vad tycker du är bra med förslaget?

Svar
<ul style="list-style-type: none">• Cirkulationsplats Lokomobilvägen• Mer utrymme för bussar på JW Svenssons Torg• Bättre möjligheter att ta sig ner till Nacka Strand Kaj• Ny gemensam brygga Nacka Strand – för SjöVägen och Waxholmsbolaget
Affärer vid torget är bra.
Allt utom bebyggelse
Att befintliga kontorsbyggnader som ej nyttjas görs om till bostäder
Att man tänker på att plantera träd mm vid gator och torg. Gröna tak är också bra, men ersätter inte naturen, man bör i största möjliga mån bevara den natur som finns kvar. Bra om det blir lättare att ta sig upp från kajen, tex med hissar.
Att nacka strand området ska bli mer levande, mer parker och grönytor, att man tänker stadens organiska utveckling med levande gatumiljö med möjlighet för mindre verksamheter i gatuplan och inte att allt skall hänvisas till stora köpcentrum vilket är helt själsdödande för vanligt mänskligt liv.
Att tomma kontorslokaler konverteras till bostäder.
Augustendalsvägens och torgets nya utformning är bra.
Augustendalsvägens och torgets nya utformning. Vi har ingenting emot att Fabrikörvägen anslutes till en gång- o cykelväg till det nya bostadsområdet på bergets topp.
behovet av helhetstänk- arbetsplatser, boende, service och grönområde både för människa och djur
Bra
Bra att bygga om tomma kontorslokaler till boende
Bra att dagens trafiklösningar ses över och förbättras. Särskilt vägkorsningarna och nedfarten till Augustendalsvägen som idag mer är en farlig lekplats för skateåkare.
Bra att kommunen tar över ansvar för gator och parker.
Positivt och viktigt att augustendalsvägen breddas för att skapa plats för gång och cykelbanor.
Utvecklingen av kajområdet för att skapa mer yta och tillgänglighet för fotgängare. Idén med soldäck är bra, för att göra vattnet mer tillgängligt på sommaren för solning, rekreation och bad. Idag är det svårt att få vattenkontakt och det finns bara en badbrygga i området. Fler badbryggor som går ut i vattnet.
Idén att utveckla dagvattenparken närmast Tornvillan och hamnen är mycket bra och kommer göra parken mer tillgänglig jämfört med idag när den domineras av en parkeringsplats. Parken skulle dock vara ännu mer tillgänglig utan det hus som nu föreslagits byggas (se feedback på mindre bra saker)
Hela satsningen på att bevara och utveckla området närmast vattnet "Gröna foten". Med rätt åtgärder kan detta område göras större och attraktivare, genom att binda ihop olika delarna och minska biltrafiken.
Bra med satsning på parker och anläggningar för barn. Idag finns det fantastisk natur på "bakgården", men inte så tillgänglig och barnvänlig/säker. Genom rätt utveckling kan Nacka Strand bli ett bra och säkert område för barnfamiljer.
Bra att kommunen tar över ansvar för gator och parker.
Att augustendalsvägen breddas för att skapa plats för gång och cykelbanor.
Utvecklingen av kajområdet för att skapa mer yta och tillgänglighet för fotgängare. Idén med soldäck är också mycket bra, för att göra vattnet mer tillgängligt på sommaren för solning, rekreation och bad. Idag är det svårt att få vattenkontakt och det finns bara en badbrygga i området.
Idén att utveckla dagvattenparken närmast Tornvillan och hamnen är mycket bra och kommer göra parken mer tillgänglig jämfört med idag när den domineras av en

parkeringsplats. Parken skulle dock vara ännu mer tillgänglig utan det hus som nu föreslagits byggas (se feedback på mindre bra saker)

Satsningen på att bevara och utveckla området närmast vattnet "Gröna foten". Med rätt åtgärder kan detta område göras större och attraktivare, genom att binda ihop olika delar och minska biltrafiken.

Bra med satsning på parker och anläggningar för barn. Idag finns det fantastisk natur i området, men inte så tillgänglig och barnvänlig/säker.

Bra att kontorslokaler görs om till bostäder. Bra att "centrum" blir mer levande.

Bra att omdana fula kontorsbyggnader till våningar.

Bra med fler bostäder som gör Nacka strand mer levande efter kontorstid.

Förhoppningsvis kommer det också leda till bättre kommunikationer, vilka idag inte är direkt dåliga. Men de behöver förbättras speciellt under icke rusningstrafik.

Bra med förslag på park- och grönområden och trafiklösningar framför allt för båttrafik.

Bra med förtätning i Nacka Strand. I nuläget är stadsdelen lite sömnig på kvällar/helger. Man borde fokusera på att bygga om de befintliga kontorslokalerna som nu ej är uthyrda till bostäder i första hand! Sedan förtäta där det inte påverkar befintlig bebyggelse!!

Bra med förtätning och att ersätta tomma kontorsbyggnader med bostäder.

Bra med den delen som skall bebyggas väster närmast befintliga Nacka Strand centrum.

Bra med fler butiker och ett mer levande i Nacka Strand centrum.

Bra med ny bergbana med större kapacitet. Bra att området förtätas, men inte på bekostnad att befintliga hus får sämre utsikt.

Bra med utveckling av grönområden och trafiklösningar särskilt för båttrafik

Bra med utveckling av Nacka strand. Bra med bättre möjligheter för båttrafik.

Bra är att byggnationen till största del är vid infarten till Nacka Strand och att det finns planer på att öppna "ett Hål" i huset vid torget så att man därifrån kan se vattnet.

Bra är förtätningen kring torget.

Bra? Jag inser att Jarlaberg som upplevs som öppet och luftigt kommer förlora sin popularitet, lugn och trygghet

Busstorget, bättre flöde

Bygg gärna uppe vid torget och på Augustendalsvägen.

Bättre service och kollektivtrafik är ju alltid bra.

det mesta verkar vara bra och tillräckligt genomtänkt, och slogan Nacka mellan stad och skärgård är särskilt passande för just Nacka strand området, därför är det viktigt att man även tittar på hur man kan utveckla sjövägarna; självklart blir det största som händer trafikmässigt att man får en t-linje, men det kommer att stå klart som tidigast om 6-7 år, medan sjötrafiken kan man redan nu utöka, och i takt med att man bygger nytt; viktigt också att detaljplan som fastställs tydligt visar hur bebyggelse kommer att se ut arkitektoniskt i form av fasadtyp, färg, material etc; allt som allt, en mycket spännande tid att se framemot

Det som är bra är utformningen av Augustendalstorgets nya utformning och Augustendalsvägens förändring med gångbanor på sidan mot Mässan.

Det verkar bra men absolut inte att planer finns att bygga på Fabrikörvägen. (Se nästa.)

Torget är ett blåshål. Bra om uppvärmd busshållplats finns, tex inne i en Pressbyrå eller liknande där man kan fika och handla.

Det vore bra om förslaget leder till att de kontorslokaler som i många år stått tomma åter kommer till användning. Arkitekturen i förslaget är också tilltalande. Det är en väldigt bra målsättning att förslaget skall ta hänsyn till naturen i området - så som västra hållmarksskogen - samt arbetarbostäderna och de andra kulturminnena. I synnerhet historiska industribyggnader skänker en inspirerande känsla av tidens vingslag i en annars modern businessinriktad bebyggelse. Detta kan tyvärr bara återfinnas på ett fåtal platser i Sverige.

Västra hällmarsskogen och andra grönområden skänker dessutom som den är en frisk känsla av natur och skönhet, något att vila ögonen på. Allt i förslaget som handlar om att bevara de olika grönområdena är därför bra detaljer i förslaget.

det är bra att försöka få ett område som lever dygnet runt.

Bra med mer bostäder som ger underlag för livsmedelsbutik.

Detta saknas hittills.

Det är också okey att använda redan denaturerad yta för bebyggelse, men man bör bevara skärgårdsnaturen och inte bygga sönder den.

Ett attraktivt område behöver sina grönområden.

Det är bra att kommunen satsar på området och att torget blir mer liv på än idag. Statsplaneringen för vägen direkt från tunnel och in till torget tycker jag bäst om.

Det är bra att Nacka Strand blir en mer levande stadsdel.

Vattenparken blir fin!

Det är bra att området förtätas på de ytor där det inte stör omgivningen, t ex där man från början velat bygga men inte byggt. Det är också bra att torget utvecklas.

Ok med utbyggnad kring torget och vid tunneln

Det är bra med utveckling av området.

en liten livsmedelsbutik är vad som saknas i Nacka Strand, så det tycker jag är bra

En viss förtätning är säkert bara positivt för Nacka Strand. framförallt att man tar vara på redan befintliga byggnader såsom de nu alltför många tomma kontorshusen som alla har ett fint läge, dvs att de görs om till bostäder. Lämpligt att det också tillkommer nya hus i anslutning till nuvarande lilla centrum, gärna att dessa kan vara höga och kanske få utsikt ovanför nuvarande kontorshus.

Fördel om det går att få en livsmedelsbutik alla veckodagar.

FÖRNYELSE och mindre kontor samt mer boende.

ganska o.k.

Generellt sätt mycket bra, många områden som folk ändå inte använder i sin vardag, och det blir mer människor = levande

Gillar idén med att göra stadsdelen mer levande och att skapa nya servicemöjligheter för boende och företagare i området.

Hänvisar till den skrivelse "Synpunkter från boende" från alla boende på Jakobsdalsvägen 23-29 som inkom till Nacka Kommun den 2013-12-20

I princip alla åtgärder som ingår i Etapp 1 och Etapp 2 är positiva då de förbättrar området för både boende, skolor och arbetsplatser. Nya gång och cykelvägar behövs. Förändringar och nybyggnation i dessa etapper påverkar huvudsakligen redan asfalterade områden och kommer att göra Nacka Strand mer tillgängligt både för boende och besökare. Inga för människor och djur värdefulla naturområden förstörs.

I princip alla åtgärder som ingår i Etapp 1 och Etapp 3 är positiva då de förbättrar området för både boende, skolor och arbetsplatser. Nya gång- och cykelvägar behövs. Förändringar och nybyggnation i dessa etapper påverkar huvudsakligen redan asfalterade områden och kommer att göra Nacka Strand mer tillgängligt både för boende och besökare. Inga för människor och djur värdefulla naturområden förstörs.

Det är i sig positivt att hamnplanen bebyggs med låga byggnader (Etapp 1) men det är mycket tråkigt att de gröna "korridorerna" från sjösidan och upp mot skogen bakom Fabrikörvägen byggs igen genom att de planerade nya husen på kajen blir en enda lång huskropp. Idag finns tydliga gröna "gluggar" mellan de befintliga husen på kajen. Så borde det vara även i fortsättningen med hänsyn till områdets riksintresse.

Jämfört med andra vattennära områden i kommunen är Nacka Strand unikt tack vare bevarad natur. Det finns för många bostadsområden i kommunen som är ren stenöken och ger ett väldigt "dött" intryck från sjösidan.

I sin helhet bra att man förtätar i Nacka Strand. Trevligt med fler bostäder.

MEN... - se nästa fråga

I stort känns det väldigt bra att förtäta och bygga mer bostäder. Framför allt med tanke på hur det skulle kunna skapa underlag för mer service i området, och kanske bättre kommunikationer för oss som redan bor och trivs i området. Västra hållmarksparken blev jag också glad över att se tas tillvara på ett roligt sätt.

I stort tycker jag att detta är en skam för demokratin, och jag ser detta förslag som egenmäktigt förfarand. Först igår fick jag veta vad som håller på att ske, och ni har inte alls haft samråd med de människor som berörs!! Jag bor på Fyrspannsvägen 39, och har idag sjöutsikt som jag haft sedan detta hus byggdes. Nu tänker ni bygga höghus framför oss och ta bort sjöutsikten och utsikten mot Stockholm. Detta är skandal, och skall ej genomföras. Vi köpte denna lägenhet för utsiktens skull, och därför anser jag att delområde 9 kan eller skall genomföras som ni föreslår, och jag ber er att tänka om nu, när ni får lite information av oss som berörs av era planer. Hälsningar Leif Jonsson Fyrspannsvägen 39 1tr 13148 NACKA

Inga synpunkter.

Ingen ting, hur fan tänker ni.

Ingenting är bra - jag har bosatt mig i Nacka för att det inte är sönderbyggt, att det finns grönytor som inte är överexploaterade, att det inte är överbefolkat och för att det inte är det betonggetto ex Solna blivit.

Inget !

Inget verkar vara bra eftersom vi har valt att bo "på landet" med detta kommer det bara medföra att ännu fler grönområden försvinner & det blir ännu trängre på de som blir kvar. Det är underskott redan från början med parkeringsplatser, det blir ju svårt att lösa i efterhand.

Vad är det som säger att det ska bli så bra med en mer levande stadsdel en förlängning av stan, när vi valt att bo i ett område som inte är så stort & nu försvinner den utsikt som vi har för att de byggs överallt. Detta känns inte bra!!

inget är direkt bra

Inget.

Inte bra, är relativt nyinflyttad,skall bli förälder,ser att det ej kommer finnas några naturliga öppna ytor kvar

Jag deltog i en av samrådspromenaderna. Det kunde konstateras att mycket som planerades inom de olika delområdena var bra och genomtänkt. Att entrén till Nacka Strand görs mer välkomnande genom förändringar på Augustendalsvägen mm, att torget görs mer levande, att hamnområdet utvidgas mm.

Jag och min sambo är nyinflyttade i Nacka Strand och Nacka kommun. Vi ser mycket positivt på utbyggnaden av Nacka och välkomnar fler bostäder, restauranger och caféer. Utökad båttrafik och på sikt tunnelbana skulle knyta samman Nacka med Stockholm och göra området mer attraktivt. Positivt är att ni fortfarande ser till att lämna kvar härliga grönområden likt Nyckelviken.

Jag tycker att det är bra att det utvecklas och piggas upp på kajen i Nacka strand.

Jag tycker att det är bra om man ökar gång- och cykelvägar i området. Skulle gärna se att man lyser upp vissa delar som är mörka så som slingen längs vattnet.

jag tycker att utformningen av torget är bra och en bättre trafiklösning.

Nya park och grönytor är bra om vi behåller de gamla ytorna först och främst. Nya ytor bör rimligtvis inte skapas på bekostnad av de redan existerande

Jag tycker iden om viss förtätning är ok, om den görs med hänsyn till befintliga boenden. Det är bra om man kan lösa bostadsfrågan för nuvarande eller blivande nackabor. Man måste dock hitta lösningar som inte sker på tung bekostnad av befintliga boende.

Jag är inte för en utökmomg av bebyggelsen i Nacka Strand men om det nu absolut måste ske så ur det perspektivet verkar förslaget generellt sätt vara bra dock när de enskilda detaljerna kommer ut kanske visa hus m.m behöver ha annan form än det som har presenterats.

Däremot gällande grönområden särskilt bakom (eller Söder om) fabriksvägen finns en fantastisk möjlighet att skapa en PARK typ Vitabergsparken, Humlegården vilken skulle BALANSERA förtätningen av Nacka Strand. Parken skulle också förtydliga stråket mot Nyckelviken.

Jag är positiv till förslaget att omvandla de stora kontorsfastigheterna (f.d Logica/CGI och det röda tegelhuset) till bostäder och att området utöver det får ny bostadsbebyggelse. Däremot är jag negativ till att skogsområdet mellan Nacka strand och Vikdalen omvandlas till park. Det är idag ett naturligt stycke

skärgårdsnatur, en bra och trygg lekmiljö för barn i alla åldrar, en grön lunga som bidrar till en bättre miljö i denna annars av motorvägen förorenad luftmiljö. Skogen utgör också en naturlig gränzon mellan områdenas olika karaktär - villabebyggelsen och urban stadsmiljö. Därför är jag också negativ till de planerade flerfamiljshusen vid Danielsstigen och Klarabergsvägens förlängning. När det gäller den planerade bebyggelsen längs Tändkulevägen och i ravinen invid Teliahuset bör man eftersträva en sammanhållen och estetisk stadsmiljö. Varför inte satsa på stadsradhus? Den typen av bebyggelse skulle också bli en harmonisk övergång från stad till villakvarter.

Det är positivt med en överdäckning av motorvägen såväl av miljöskäl som för att bygga ihop centrala Nacka till en sammanhängande stad och villastad.

Kanon, bygg på!

Mera bostäder och mera service även på helgerna.

Mycket trevligt med förtätning, bättre tillgänglighet, mer levande och framför allt att man låter staden organiskt utöka sig med mindre verksamheter i gatunivån, att man inte hänvisar alla till Forum och Sickla som är helt själsdödande för normalt mänskligt liv.

NEJ !

Ny bergbana. Bostäder i befintliga kontorlokaler. Gärna studentbostäder, med tanke på att det ska bli lite mer liv och rörelse i området. Tillfartsvägar till parker och stranden är bra, men inga nya punkthus i område 9.

Nya parker samt ny bebyggelse

Oacceptabelt med den stora volymen byggnader som kommer att ha negativ påverkan på angränsande bostäder. Fult med fyrkantiga lådor. Föredrar terrasserades byggnader anpassade efter de naturliga nivåskillnader som terrängen präglas av.

Omställningen av dagens kontorsytor till bostäder är bra.

Anläggning av nya parker kommer att behövas.

Förslaget på Augustendalsvägens utformning känns genomtänkt och kommer att bidra till en mer stadslig miljö.

Om kollektivtrafiken byggs ut i förhållande till antalet nya boende och företag kan den bli bra.

Positiv till den allmänna tanken om förtätning av området. Trevligt med fler bostäder i området, som förhoppningsvis blir mer levande även på kvällstid, med ett större utbud. Starkt kritisk till vissa delar av förslaget, se nästa fråga.

Som boende i brf illern Jarlaberg ser jag att boendekvaliteten kommer försämrats, mer biltrafik, trängre på bussar, vår gästparkering kommer utnyttjas av boende i nya fastigheter, det som upplevts som luftigt och öppet stängs. priset på våra bostäder sjunker när det blir trängre och det blir full insyn från ny fastighet. Vet ej varför jag egentligen kommenterar detta, inte bryr sig Nacka kommun om vad vi tycker, det kommunen vill är att få in pengar, inget annat. kommunens ledning bryr sig inte om att boendet försämrats för oss, de bara tänker på de pengar de kommer få in

Spontant positiv till att man ska nyttja Nacka Strand på smartare sätt. Att bygga ut befintliga byggnader känns smart.

Sporthall och parker, utegym, rekreation och behållandet av grönytor. Hiss istället för bargbanan som bara går sönder.

Svårt att se något som är bra.

Till vissa delar ett gott upplägg av hur det nya boendet kan se ut! Men förslaget på lägenhetsbyggandet uppe på Jakobsdalsvägen är rent förkastligt. Jag och min familj som bor på nummer 25 kommer att förlora all tänkbar sjöutsikt i och med detta förslag. Detta kommer tillika drabba många många fler av våra grannar förstås. Den stora anledningen till att bo på Jakobsdalsvägen är ju just utsikten - som nu kan totalraseras i och med det nya förslaget.

Torget kommer att bli trevligare och matvarubutik samt ytterligare restauranger och caféer behövs. Dagvattenparken är ett trevligt inslag, den hade gärna fått breda ut sig mer!

Torget nya utformning.

<p>Torget utformning kommer tillföra mer liv vilket är positivt. Däremot är jag inte alls glad åt den bebyggelsen som förslaget har presenterat där nuvarande "pysslingen" ligger. Jag bor i Jarlaberg huset närmast Pysslingen och kommer att tappa all utsikt mot stan/vattnet. Jag kommer bestrida detta då de bostadshusen kommer att ligga allt för nära och vi har betalat dyra pengar för utsikten som vi nu förlorar.</p>
<p>Trevligt att kontor görs om till bostäder och att det byggs mer i centrala Nacka strand.</p>
<p>Vi tycker, att omvandlingen av befintliga kontorslokaler till bostäder är mycket positiv</p>
<p>Tycker det ser intressant ut, finns många bra och genomtänkta idéer, mest positiva är utbyggnaden av kajområdet och tillgängligheten till båttrafiken. Hoppas att det blir enklare för barn att utöva spontan idrott, utan att oroas av trafik.</p>
<p>Tycker torgets och Augustendalsvägens utformning ser bra ut, men undrar varför man inte utnyttjar berget mellan torget och Vikdalen bättre till bostäder. Där skulle ju ett bostadsområde få en fantastisk placering med enastående utsikt. Bra är också att förbindelsen till hamnen är tänkt att förbättras-bergbana/hiss. Att omvandla befintliga tomma kontorslokaler är ett bra grepp. Vad gäller tunneln in till Nacka Strand är den positiv. Den markerar infarten till en egen stadsdel.</p>
<p>Tyvärr inget !</p>
<p>Tänk på att inte bygga bostäder längs med vattnet. Ska alla dessa människor som det planeras för i Nacka Strand med omnejd kunna flanera längs kajerna så måste man tänka till nu innan man sätter spaden i jorden. Titta tex hur man har gjort i Oslo Acke Brygge där har man lyckas göra hamnområdet till en samlingsplats med restauranger om trevliga mötesplatser. Alla dessa tusentals människor som det planeras för måste få tillgång till det lilla vatten som vi har i Nacka Strand. Mvh Nils Lindkvist</p>
<p>Utbyggnad på Fabrikörvägen helt förkastlig. Det går inte att bygga för befintliga bostäder. Skogen och berget betyder lika mycket som vattnet. Om det ska byggas så kan man ej bygga rakt bakom utan de befintliga måste få fri sikt. Bygg högre hus vid torget och där det inte skymmer för någon. Alla får bättre sjöutsikt och det går att få ut bättre priser. Det går ej heller att bygga högre än befintliga hus nere vid vattnet. Bra med att göra lägenheter av befintliga lokaler.</p>
<p>Utbyggnad uppe vid torget</p>
<p>Trevligt med en vattenpark vid nedre delen av Augustendalsvägen.</p>
<p>ganska ok</p>
<p>Utvecklingen av naturområdena. Att närheten till vatten och natur kan utnyttjas på ett bättre sätt för de boende är mycket bra och en viktig förbättring för området.</p>
<p>Vitalisering av ett - efter kontorstid - dött område.</p>

7. Vad tycker du är mindre bra med programförslaget, vad saknas och vad kan förbättras?

Svar

Satsade mitt privata sparande och vi tog lån i miljoner för köp av en bostadsrätt i Nacka strand för vår familj, främst tack vare:

i) lugnet i området - ii) närheten till skogsområdet och djurlivet i "västra hällmarken" d.v.s. det grönområde som är mellan fabrikörvägen och Vikdalen – ii) Utsikten.

Nya förslaget hur Nacka strand ska omdanas och under en antagligen mycket lång tid bli en enorm byggarbetsplats med byggtransporter, sprängningar av berg och dess damm i luften som det medför..., grävmaskiner, byggarbetare, baracker – nedklottring lär väl finnas stor risk för såsom det ser ut i närområdet där bron byggs till Kvarnholmen etc?? - är för oss som ett kvantsprång i motsatt riktning d.v.s., det stämmer inte alls med de kriterier vi valde att investera och bosätta oss i att Nacka strand. Vi Gillar det inte alls.

Har därmed enormt många frågor och funderingar kring hur Nacka kommun skall hantera denna kraftiga byggnation och även säkerheten i området. Vi vill inte att vårt barn och kompisarna i Vikdalens skall växa upp i en byggarbetsplats...

Det är stor skillnad att bosätta sig i citykärnan i Sthlm, Hammarby sjöstad etc. och att där vara med om en förtätning av området jämfört med att ha köpt sitt boende i Nacka strand i en lugn miljö som så totalt planeras att förtätas och bebyggas till en "stads-miljö", så generellt tycker vi verkligen inte att förslaget är bra.

Det som kan vara acceptabelt, om måste förtäta, är en bebyggelse kring torget-Nacka strand, vid hotel J o upp mot Jarlaberg, kring tunneln och upp vid polishuset upp mot Jarlaberg. Genom att ni planerar för fler boende i Nacka strand och omgivning – blir ju behovet att bibehålla något unikt för området än starkare= dvs grönområdet västra hällmarken med det djurliv som finns!

Att tillägga vid er visning av Nacka strand så noterade inte ens de 3 Nacka kommun representanterna de havsörnspar som flög ovan våra huvuden när vi hade vår rundvandring... Det var ett tecken på hur nära Nacka strand är skärgårdsmiljön och den natur och det djurliv som är så nära inpå oss- här i västra hällmarken. Satsa på att bibehåll i alla fall detta lilla grönområde INTAKT!!! Den binder dessutom ihop ryssviken och nyckelvikens och är både bullerdämpande och kan då bibehållas som en liten grön oas för de boende, de som arbetar förskolebarnen, skolbarnen, ungdomarna, medelålders, pensionärerna och alla de skolklasser som kommer och vistas i detta område i Nacka strand. Om även detta område minimeras, som planen är med de 8 nya hus (var det inte hela 300? nya boende just här??), så försvinner möjligheten att lyfta fram detta som en möjlighet och ett grönområde för Nacka kommun. Det är verkligen något unikt - ett plus för Nacka kommun att bibehålla - enbart en fördel för alla de som kommer att bo i Nacka.

*Utsikten försvinner för de boenden i Jakbosdalsvägen samt Fyrspannsvägen. Bygg lågt.

*Varför ta bort förskolan som ligger jätte-vackert, med närhet till skolan. Utveckla den !!

*Infrastrukturen, hur har Ni tänkt? 1500 nya bostäder innebär 3000-5000 människor i områden, 1500 nya parkeringsplatser.

*Bygg 500 lägenheter, det räcker !!

*Bygg i Oljehamnen istället.

*Områdets känsla med närhet till hav och natur kommer att försvinna. Sorligt förslag !!!!

*Skogen mellan Nacka Strand och Vikdalen: Denna plats används idag av skolbarnen. Låt den vara ! Var skall barnen få plats när man förtätar så här mycket?

•Byggnationen av de höga punkthusen enligt detaljplan Jarlaberg, Nacka Strand, delområde 9 kommer kraftigt försämra boendemiljön för boende på Fyrspannsvägen gård 15 och 16 samt Jakobsdalsvägen genom avsevärd sämre utsikt och försämrad ljusinsläpp. Även delområde 8 kommer att påverka boendemiljön för boende på Fyrspannsvägen gård 15 (sämre utsikt och ljusinsläpp) och till viss mån även radhuslängan Fyrspannsv nr 31-37, gård 16 (ljusinsläpp)

Boende i detta område har idag sökt sig till området för det attraktiva läget, men kommer att se en klar minskning av värde och boendeform/miljö.

•Vänta med den ordentliga utbyggnaden (förtätningen) tills infrastrukturen är löst.

•Riv inte en fungerade förskola för att bygga en ogästvänlig, mörk och trång tvåvånings storstadsförskola med "lek" på ett tak.

•Bygg ut den befintlig förskolan på hela delområde 9 till en lekvänlig, miljöanpassad förskola. integrera detta med exvis en renoverad äventyrspark som fanns förr i Östra skogen!

Tycker inte alls om förslaget och hoppas verkligen det inte går igenom.

Helt fruktasvärt med ett hus till på Augustendasvägen,

Jag motsätter mig utbyggandet av Nacka Strand. Jag är boende i Jarlaberg och enligt det förslag till utbyggnad av Nacka Strand som kommunen ska ta ställning till kommer ett höghus att plaveras rätt i blickfånget från min balkong, som i dag har utsikt över hamninloppet. Då jag köpte min lägenhet fick jag betala för läget och den utsikt lägenheten har. Denna utsikt kommer helt att försvinna ifall Nacka kommun kommer att gå vidare med dessa byggplaner. Med anledning av detta motsätter jag mig utbyggnaden av Nacka strand. Det finns gott om utrymme att bygga ut Nacka utan att för den sakens skull förstöra boendemiljön för dem som redan bor i Nacka Strand och Jarlaberg. Vi har betalat höga summor för att kunna bo som vi gör. De planer som nu föreligger kommer att förstöra boendemiljön fullständigt och jag ämnar driva denna fråga vidare.

Jag förutsätter att ni tänker noga tänker igenom konsekvenserna av det nya förslaget för oss hyresgäster som redan bor här idag. Vi tycker om vårt naturnära område. Jag ser fram emot ett mer livfullt område, men förutsätter att vi kommer att få reducerad hyra och en renovering under kommande byggperiod. Hur tänker kommunen när ni vill bevara parkområdet längst ner vid Augustensdalsvägen? Hur går det ihop med att ni vill bygga 2 nya hus? Jag fick inget svar på den frågan under det öppna huset från någon av er. Vi fick inte heller något svar ang hur ni har planerat byggrafiken under de kommande åren. När hotell J byggde om var det en helt orimlig trafik för att inte prata om sprängning mm under en hel sommar vilket resulterade i extremt smutsig/dammig lägenhet och sprickor i tak och väggar. Jag förutsätter som sagt att eftersom kommunen nu tycker att detta är ett så fantastiskt förslag säkerställer att vi som redan bor här idag får en dräglig tillvaro med en starkt reducerad hyra. Sedan vill jag också passa på att uppmana Carlyle att ta ett steg tillbaka och återuppta dialogen kring att sälja hyreshusen till oss hyresgäster och kommer med ett seriöst bud den här gången. Det är många i styrelsen som lagt ner mycket tid och möda på planerna att omvandla hyreshusen till bostadsrätter. Att Carlyle inte ens kommit med något motbud upplever vi som nonchalant och oseriöst.

Alldeles för höga hus som kommer att avsevärt försämra boendekvaliteten för oss som bor på Fyrspannsvägen i Jarlaberg. Speciellt det höga hus som är planerat på parkeringen vid Pysslingens dagis. Det kommer helt att ta bort både den fria utsikten och eftermiddags/kvällssolen. Det blir också störande insyn. Lägg hellre på våningar på de hus som ligger bakom Jarlaberg närmare motorvägen.

Tillfartsvägen till Jarlaberg och Nacka strand kommer att bli väldigt hårt belastad med trafik. Vi undrar också var alla ska parkera.

Allt

Ang Östra skogen: På er bild ser det ut att vara ett ganska stort parti med skog - det är det inte.

Önskar att ni behåller Östra skogen orörd. Uppe på gård 16, Fyrspannsvägen finns en utsiktsplats med grön och vacker utsikt för alla boende i Nacka strand/Jarlaberg. Behåll "skogen" och låt det vara en "grön lunga" där. Tar ni bort träden där försvinner det fågelliv som finns nu.

När det blir dags att bygga bostäder där oljehamnen ligger nu kommer Östra skogen att vara den enda lilla gröna oas som blir kvar i närheten där.

Tänk också på att både barn och vuxna uppskattar "vanlig, naturlig grönska" som det allra finaste i ett bostadsområde. Konstruerade lekparkar och anläggningar står ofta tomma och kan upplevas som tråkiga - tyvärr. Ni ska anlägga flera lekparkar i området - kan inte det räcka.

Angående delområde 9 så är det helt ogenomtänkt med tanke på ledorden man använder för beskrivning av området, utsikt, luftighet och sol, att man planerar stora byggkomplex som tar bort allt detta för de redan boende. Om man måste bygga där måste man tillpassa höjd och storlek så att man inte dödar det befintliga området. Istället bör man utveckla förskoleverksamheten som ligger där och är otroligt uppskattad nu när behovet kommer att växa explosionsartat. Det är viktigt med mycket grönområden både kultiverade och ett bevarande av det vilda kustlandskapet som är en viktig bit av boende kvaliteten i detta område.

Att bygga för en tredjedel av befintliga bostäder i Nacka Strand när det finns mark att bygga på som inte innebär att täppa för framstår som oetiskt och ligger inte i andan att skapa ett attraktivt Nacka Strand i sin helhet.

Föreslår att den föreslagna "nya bebyggelse" på Jakobsdalsvägen utgår och att istället de ca 80 lägenheterna inryms som ökat antal våningsplan i de planerade nya delområdena 3, 5, 6, 10, 11 och 12. Då vi har tolkat programförslaget som att de gröna kilarna skall bevaras och inte bebyggas!

Att bygga ett hyreshus norr om Augustendalsvägen i höjd med nr 30 och 32 Är ett dåligt förslag:

1. Att minska den redan lilla parkytan norr om ovan angivna byggnader är oetiskt med tanke på hur få grönområden som finns i området.
2. Det skärmar kraftigt av utsikten från nr 30 och 32, en även för 28 och 26.
3. Nackdelarna enligt ovan måste anses som större än fördelen av ett nytt hus med ganska få lägenheter.

Att en hög inkompetenta personer bara vill ha utträttat något bra som politiker som bara tänker på sitt eget bästa och skiter i andra. Men bor man i området nu och har bott här från börja så blir man förbannad. Är det meningen att man ska sluta sin tid här som pensionär på en jävla byggarbetsplats. kamma till er.

Att fyra stora huskroppar planeras på Fabrikörvägen. Hälften av de boende får sin utsikt mot den vackra skogen förstörd och istället får de se rakt in i nya lägenheter. Där finns den enda naturliga skogen som är en njutning för alla Nackabor som promenerar förbi och kan fortsätta upp i skogen på stigar. Särskilt viktig kommer den att vara för alla som flyttar in och behöver lite natur istället för anlagda parker. Inte minst barnen. Flytta de planerade husen istället högst upp på berget är de får en fantastisk utsikt. Dit kommer man lätt om man kör upp där nya Arbetsförmedlingen nu finns.

Trafiken blir bättre fördelad. Förtäta gärna men inte på Fabrikörvägen.

Att förtäta bebyggelsen så tror jag inte är en bra lösning. Klart man ska bygga lite mer men som det ser ut i programförslaget så är det mycket bebyggelse som ska göras och denna kommer att förstöra mycket av den fina natur vi har samt att vi borde värna mer om det fina inloppet vi har från skärgården.

Hur har ni tänkt att lösa det för befintliga boende i området om Nacka Strand ska bli en stor bygg arbetsplats flera år framöver?

Idag blir det trafikchaos bara passpolisen håller kvällsöppet och det är väl ingenting mot vad det blir om man också ska bygga i området?

Att förtäta inom delområden 8 och 9, som berör fler idag befintliga bostadsområden. Inom delområde 9 finns bl.a. en gigantisk huskropp inklämd, därutöver ytterligare tre hus, som helt förstör den känsla av öppenhet och ljus och den utsikt som de närmast boende har, framför allt de på Fyrspannsvägen i Brf Illern. De där boende bostadsrätts-innehavarna har valt detta läge just beroende på områdets, karaktär och har betalat höga insatser. Lägenheterna förlorar högst påtagligt i värde. Bort med den planerade bebyggelsen inom dessa områden!

Att ny bebyggelse till i angränsande område stör befintliga bostäder vad gäller insyn och utsikt

Att vandra längs Augustendalsvägen, mellan torget och Tornvillan, är redan idag en klaustrofobisk upplevelse. Ett massivt kontorshus på ena sidan, bostadshus och bergvägg på den andra. En bit ner i backen tar kontorshuset slut och man möts av träd, buskar, vatten och himmel. Ett underbart andningshål för oss på Augustendalsvägen som kommunen och Carlyle nu vill förstöra genom att bygga ett bostadshus bredvid kontorshuset. Vi som bor på Augustendalsvägen känner att detta är en katastrof för vår boendemiljö. Det blir ännu mer instängt, värdefull utsikt går förlorad för många boende och trafiken och bullret på den redan hårt belastade Augustendalsvägen kommer att öka. Det kan inte vara rimligt att förstöra för så många bara för att få bygga ett enda hus. Detta föreslagna hus, bredvid kontorshuset, bör strykas ur planeringen NU!

Brf Gustafshög 1 har servitut inskrivna i fastigheterna Sicklaön 13:24 och 13:87 som omfattas av delområde 5, etapp 1. Servituten är inskrivna och gäller mot tredje man. Servituten ger rätt till utsikt i samma omfattning som idag. Detta innebär att även om kommunen planlägger för högre bebyggelse har byggherren inte rätt att bygga i strid med servitutet. Det verkar således onödigt att planlägga för något som inte kan genomföras.

Vi boende i Brf Gustafshög 1 har inte kunnat förvänta oss en exploatering av befintliga grönytor. I gällande detaljplan är grönytorna söder om vår fastighet "prickmärkt" och får med andra ord inte bebyggas. Kommunens inställning har genomgående varit att de gröna ytorna inte ska exploateras.

Vi boende i föreningen har med detaljplanen, kommunens tidigare ställningstagande och med översiktsplanen som grund utgått från att ingen exploatering av grönområdet ska ske. Den föreslagna placeringen av de nya husen utgör en betydande olägenhet för oss boende med bl.a. ökad trafik som inte är acceptabel och som vi inte har haft anledning att förvänta oss.

Brf Gustafshög 1 har servitut inskrivna i fastigheterna Sicklaön 13:24 och 13:87 som omfattas av delområde 5, etapp 1. Servituten är inskrivna och gäller mot tredje man. Servituten ger rätt till utsikt i samma omfattning som idag. Detta innebär att även om kommunen planlägger för högre bebyggelse har byggherren inte rätt att bygga i strid med servitutet. Det verkar således onödigt att planlägga för något som inte kan genomföras.

Vi boende i Brf Gustafshög 1 har inte kunnat förvänta oss en exploatering av befintliga grönytor. I gällande detaljplan är grönytorna söder om vår fastighet "prickmärkt" och får med andra ord inte bebyggas. Kommunens inställning har genomgående varit att de gröna ytorna inte ska exploateras.

Vi boende i föreningen har med detaljplanen, kommunens tidigare ställningstagande och med översiktsplanen som grund utgått från att ingen exploatering av grönområdet ska ske. Den föreslagna placeringen av de nya husen utgör en betydande olägenhet för oss boende med bl.a. ökad trafik som inte är acceptabel och som vi inte har haft anledning att förvänta oss.

Bygg inte huset norr om Augustendalsvägen i höjd med hus 30 och 32
Boende i nr 30

Delområde 5: Det är viktigt att behålla skärgårdskänslan som finns i området. Att bygga 4-5 våningshus som helt avviker från områdets övriga bebyggelse "gamla fiskebodan" är upprörande på delområdet 5 (fotbollsplanen och parkeringsplatsen. Utveckla detta område med park, butiker, restauranger, caféer, hotell, vandrarhem, större gästhamn så att de blir mer levande.

Delområde 6. Skandal med planering att förstöra det finaste berget i Nacka Strand. Man bör först använda redan befintliga hus - göra om dem till bostäder- innan man ger sig på naturen!!!

Delområde 8 och 9. Vi bor på Fyrspannsvägen 8 i Jarlaberg och kommer att få ett helt nytt hus rakt framför oss. Husen i område 9 riskerar också att förstöra vår idag fina utsikt.

När vi köpte vår bostad sökte vi efter en som låg luftigt. Med denna förtätning kommer luftigheten att beskäras högst betydligt.

Det känns viktigt att kommunen inte bara satsar för att få hit nya invånare utan också tar hand om de man redan har.

Förtätningen med mindre luft och sämre utsikt kommer också leda till en värdeminskning för oss redan boende.

Vi är också oroad över den ökade trafikmängd som alla nya bostäder kommer leda

till.

Delplan 9 är katastrof, och bör ej genomföras.

Den höga byggnaden som planeras vid Jakobsdalsvägen (vid daghemmet) sticker ut, skymmer sol och utsikt för ovanförliggande radhus på Fyrspannsvägen, samt gör att det blir insyn till bakomliggande fastigheter. Försämrar boendekvaliteten för dessa boenden.

Den nya bebyggelsen verkar på sina ställen inte genomtänkt, däremot verkar det vettigt att antingen bygga om de tomma kontorsytorna till lägenheter eller river dom och bygger lägenheter. I synnerhet när stadsledningen inte verkar bekymrat över att alldeles nyligen 1100 arbetsplatser försvunnit.

Det borde inte byggas alls mer på naturmark som finns kvar. Kunde det vara möjligt att placera busshållplatsen vid det blivande torget under jord, med en tunnel som leder till översta planet i garaget, så slipper man busstrafiken vid torget? Man bör inte bygga nya stora hus vid kulturhusen.

Det ca tio våningar höga huset i hörnet av korsningen mellan Tändkulevägen och Augustendalsvägen är en synnerligen dålig detalj i förslaget. Det bryter av på ett smaklöst sätt mot bebyggelsen runt omkring och förstör dessutom den gröna entrén där man möts av de fina moderna/historiska byggnaderna, en levande verksamhet, och de stora hängbjörkarna samt klipphällarna och berget där bakom som ger ett intryck av skärgården.

I stället för detta höga hus skulle där kunna anläggas en plats med finare buskar, bänkar under björkarna och andra inbjudande arrangemang.

De andra byggnaderna runt västra hällmarksskogen är ytterligare en dålig detalj i förslaget, då de helt kommer förvandla intrycket från att den skogen är ett tillgängligt grönområde till att det är några bostadsbyggnaders bakgård. Det kommer tolkas som att grönområdet tillhör dessa byggnader, intrycket av att det är en park går per automatik förlorat när man bygger hus i den. Faktum är att grönområdet inte kommer synas över huvud taget från torgen eller gatorna i Nacka Strand

Något jag hoppas inte kommer förändras är att Nacka Strand i nuläget är otroligt lugnt och tryggt. Det övergår på ett fantastiskt sätt från att vara en liten kontorsmetropol till att vara ett fridfullt bostadsområde lagom till klockan 18 när de boende vill koppla av och äta middag. Vi som bor i NS har aldrig behövt låsa fast eller låsa in saker så som cyklar och verktyg, tanken på inbrott är främmande. Jag hoppas som sagt att de kommande förändringarna inte påverkar detta.

Det finns ett hus som jag är mycket skeptiskt till och det är det som ligger närmast hamnen till höger om CGI. Ett hus som kommer ta bort mycket av den utsikten vi har idag.

Planeringen med en damm i direkt anslutning till detta nya hus välkomnar jag mycket, det skulle förhöja enormt att göra ett grönområde istället för hus på denna plats. När solen är framme och det är varmt fylls det lilla grönområde som finns idag vid hamnen snabbt och med en tänkt inflyttning i området kommer denna plätt exponeras ytterligare.

Ta bort det planerade huset och ersätt det med grönområde som därmed ökar dagens grönområde.

Det gäller främst den föreslagna bebyggelsen bakom eller söder om fabriksvägen d.v.s I skogsområdet. Här finns det en fantastisk möjlighet att skapa en park för de som kommer att flytta in och bo i Nacka Strand samt Vikdalen. Den ökning av boende I området som kommer att ske genom att kontorshuset görs om till bostäder samt ny bebyggelse kring torget så kommer de hus som planerats placeras I skogen bakom fabriksvägen att helt enkelt ta bort möjligheten till en fantastisk park för samtliga som flyttar in I området. Jag tycker det skulle vara SYND om denna möjlighet togs bort genom att kommunen beviljar bygglov för planerade bostäder I skogen. Man skulle kunna t.o.m döpa parken till Nacka Parken.

Det mest påfallande negativa är förslaget vid Jakobsdalsvägens 4 befintliga punnkthus: ett monstruöst bygge på dagisparkeringen, som kommer att skymma himmelen för Jakobsdalsv. 23 huset, och förhindra det lilla ljust som sipprar fram från norr och ödelägga huset till evig skugga. För att inte tala om vad det kommer

att göra för de stackars Jarlabergborna.....

De övriga 3 husen som föreslås platsa framför våra 4hus är också något som inte alls rimmar med programmets anda: att man ska ta vara och öppna mer ytorna mot vattnet och bevara och förädla grönområdena. Dessa 4 hus kommer att bygga för utsikten för samtliga hus och göra delvis åverkan på den gröna foten. Skrota denna plan helt och bygg längre ner, nedanför Jarlaberg, bakom hotellet och mer i anslutning till oljehamnen. Eller lägg till en länga till de hus som föreslås byggas på kullen vid Fabrikörsv. , en outnyttjad plats idag, och som inte skulle störa befintlig bebyggelse alls på samma sätt.

Det är inte bra att man bygger så att det förstör för de boende med nya hus där de tidigare har haft skogs eller sjöutsikt.

Det är inte bra att bara planera för lekplatser och parker istället för att bevara naturliga skogsområden som rekreation för de som bor och kommer flytta in.

Det är inte bra att det inte finns en uppvärmd busshållplats planerad. Denna kommer särskilt behövas under byggnadstiden. Det är ruskigt blåsigt vid busshållplatsen.

Det är inte bra att bygga på Fabrikörvägen då trafik och miljö kommer förstöras för de boende. Bättre att bygga husen på andra sidan berget där redan befintlig väg finns.

Det är negativt att strandpromenadens förlängning förbi Bergs Oljehamn och mot Nyckelviken inte prioriteras förrän i Etapp 3. Idag är det endast en tråkig bilväg utan gång och cykelbana som leder från Nacka Strand till Nyckelviken.

Generellt sett borde ombyggnaden av Bergs Oljehamn prioriteras i stället för att skövla de små skogsområden som fortfarande finns orörda i Nacka Strand. Hela oljehamnsområdet är redan förstört ur miljö- och naturhänsyn så om kommunens mål är att skapa så många bostäder som möjligt och med så "litet fotavtryck" som möjligt så borde man börja där. Med betydligt fler boende i området kommer de små skogsområden som ännu finns orörda att bli än mer betydelsefulla. Det framgår också tydligt av kommunens Landskapsanalys från 2013-02-23 att de stråk av orörd natur som finns, t.ex. Västra hållmarken bör bevaras i sin helhet. Enligt samma analys kan "viss kompletteringsbebyggelse i anslutning till omgivande vägar" vara möjlig. Enligt det gällande förslaget ska ny bebyggelse ske i anslutning till det trafikerade torget. Det är en otillgänglig del av skogen och utbyggnaden kan vara positiv för att skapa mer aktivitet runt torget. Dessutom sker denna utbyggnad i ett område med s.k. "Barriärer och brutna samband" och stör därmed inte djurlivet. Därutöver planeras fyra nya sju-våningshus och fyra långa fem-vånings lamellhus i anslutning till Fabrikörvägen, Delområde 6. Detta kan knappast betraktas som "viss kompletteringsbebyggelse". Djur och fåglar trivs bra i denna del av skogen som är relativt ostörd av människor. Eftersom den planare delen av området (i anslutning till Tändkulevägen) ska exploateras för lek och idrott t.ex. bollplaner kommer behovet av ett ostört naturområde i den brantare delen mot Fabrikörvägen och Vikdalen att bli än mer viktigt för djur och människor. Med den föreslagna exploateringen av Västra hållmarken kommer det i princip inte att finnas kvar något orört skogsområde. Det är min förhoppning att den kraftiga exploateringen av skogen inte verkställs.

Det är oerhört irriterande när människor utifrån kommer och talar om för mig som bor i Nacka Strand vad jag och alla i området är i "behov" av. Jag flyttade från storstan där jag bott i hela mitt liv för att få närhet till naturen, jag valde Nacka Strand för att det har en unik karaktär där det inte är trängsel och där charmen består av att det finns ett litet lokalt utbud. På gångavstånd finns Nacka Forum där det finns fler affärer än det finns behov av, varför skulle vi vilja ha affärer här runt torget? Varför ska man ta bort skateboardrampen som bara funnits i ett fåtal år? Vasakronan tillsatte en "kreativ" grupp som kostade x antal miljoner för att "spåna" fram hur "skärgård skulle möta storstan" och nu ska resultatet av det bara gå upp i rök? Varför använder man inte befintliga företagshus och bygger om dem till bostäder i ett första steg? Varför ska man exploatera och överbygga en sådan liten plats som Nacka Strand är? Jag har bott i två av husen på Augustendalsvägen, den första bytte jag mig till mot en lägenhet inne på Drottninggatan, när vi sedan behövde större använde jag mig av min kötid hos bostadsförmedlingen, 17 års tid växlade jag in, i utbyte mot en trea på Augustendalsvägen 32, det är för mig en investering jag har gjort för att bo där jag vill bo med min familj och som tack för

det ska det nu byggas ett hus framför vårt hus som kommer stjäla en stor del av vår utsikt. Jag är positiv till bra, genomtänkta förändringar, men att komma och påstå att vi behöver fler affärer, mindre grönområden, att bli av med en unik utsikt -det är banne mig inte vad jag behöver!

Detaljplan för område 8 + 9 måste omprövas. varför lägga skattepengar på ett förslag som många kommer att protestera mot, då vi i Jarlaberg inte fick delta i enkät i januari 2013.

Vi protesterar mot att det byggs runt dagis och framför våra hus. Vi har betalat dyrt för utsikt, natur och ljusinsläpp. Allt detta försvinner för många av oss på gård 15+16 i Jarlaberg! Ompröva! Vi kommer inte att ge oss utan fortsätta att protestera.

Detaljplan i område 8 och 9 med stora byggkomplex är helt förkastligt då det avsevärt försämrar för oss boende på gård 15 och 16 i Jarlaberg. Det handlar om utsikt, ljusinsläpp och natur som vi värderar mycket. Allt detta försvinner med förslaget. Dessutom att bygga kring förskolan är ett mycket dåligt förslag. Sämre för alla (boende gård 15+16 i Jarlaberg, boende på andra sidan vägen i Nacka strand mitt emot oss, barn, föräldrar, personal på förskola m.fl.)utom för dem som kommer att bo i den nya lägenheterna som får utsikt helt på bekostnad av oss andra. Värdet på våra lägenheter kommer att försämras om vi vill sälja. I planen kallar man det att integrera områden men man gör precis tvärtom, man avskärmar Nacka strand från Jarlaberg.

Ta hänsyn till oss och ompröva byggnationerna i dessa områden. Vi är mycket ledsna och upprörda!

Dåligt att bygga om där förskolan ligger, låt den vara kvar

Fabrikörvägen kan inte bebyggas. Det är att förstöra.

Nyinflyttade kommer få bara se en glimt av vattnet men mest rakt in i de redan boendes vardagsrums-fönster.

50% av de nu boende förlorar all utsikt ut mot den vackra grönskan på bergsslutningen och istället får de titta rakt in i de nybyggda lägenheterna.

Många Nackabor promenerar här för utsikten med små stigar ner mot kajen eller upp i den vackra skogen.

Skogspartiet här kommer i framtiden, då många flyttat hit ha en viktig betydelse som rekreation när så många kommer bo i Nacka Strand.

Flytta dessa 4 husblock istället högst upp på berget. Där får de boende en hisnande utsikt ut mot Skärgården och in mot Staden.

Kanske ett stort radhusområde. Vägen dit är bäst från torget där

Arbetsförmedlingen nu ligger. Bra att fördela trafiken.

Att bygga nytt är bra men inte om man förstör för människor som redan bor där och för alla som behöver plats för rekreation.

För många nya hus på Jakobsdalsvägen ovh i skogen ovanför busstorget

För stor ökning av boende INNAN tunnelbanan finns på plats. Resultatet kommer bli kaos för både bussar och bilar. Byggandet måste vänta tills tunnelbanan är färdigbyggd.

Föreslår att samtliga planerade hus på Fabrikörvägen tas bort eller flyttas till annan plats, t.ex. bakom de röda husen på Tändkulevägen. Det vore förfärligt för de boende på Fabrikörvägen att få nya hus så tätt inpå sig. Det är ytterst få människor, som frivilligt vill bo på detta sätt, med total insyn till varandra, som detta kommer att medföra. Insynen som finns idag är redan för mycket.

Dessutom kommer antal bilar att öka på gatan, som åker dit och vänder. Redan nu vibrerar det i huset på Fabrikörvägen 20, som ligger vid själva vändplanen. Om det blir fler bilar, som vänder där blir det ohållbart med vibrationerna och alla avgaser det för med sig.

Skogen, som är utanför Fabrikörvägen 20 måste bevaras, som det är idag. Om man tar bort träden och spränger berget, kommer ljudnivån från Värmdöledens bilar att bli så mycket värre. Det är tillräckligt ljud därifrån redan idag, allra helst för dem, som bor högt upp. Nacka kommun lockar invånare med sina naturmiljöer, då får ni leva upp till det också och inte ta bort den lilla charmiga skogen, som finns där.

De som har köpt sina lägenheter på Fabrikörvägen har gjort det för att naturen finns inpå knuten. Hade man velat bo i en stadsmiljö hade man inte flyttat hit. Om de planerade husen byggs där, kommer lägenheterna på Fabrikörvägen att falla i värde. Redan nu har vi hört av dem som sålt sina lägenheter att spekulanterna vill

avvakta köp, för att se om de planerade lägenheterna kommer att byggas. De vill nämligen inte ha denna insyn, som det kommer att bli.

Förslaget med breddning av Fabrikörvägen tycker vi är helt förkastligt o onödigt. Behåll Fabrikörvägen som den är, och flytta den planerade bebyggelsen högre upp på berget, mot öster, med tillfart från den befintliga Tändkulevägen samt den planerade vägen över tunneltaket. En sådan planering medför fri utsikt åt alla håll, även över taken på befintlig bebyggelse. Vidare anser vi att den planerade bebyggelsen på kajen bör begränsas till tre våningar, för att inte förstöra utsikten för de nedre våningarna i Gustafshög.

Förstör ett så fint område med massor av nya hus. Husen borde dessutom byggas lägre än i nuvarande planering

Förtätning bidrar alltid till mindre ljus och rymd, mer buller, trafik dvs sämre livskvalitet för boende

Förtätningen blir för mycket! Trafiken på Augustendalsvägen kommer att bli ännu värre! Bygg inga hus framför dem som har sjöutsikt! Hur tänker man???

Buller och avgaser i ett nu lugnt område!

Förtätningen som är planerad till angränsande Jarlaberg är inte genomtänkt!! Man kan inte bygga så höga hus som nu är planerat som förstör miljön så totalt för den befintliga bebyggelsen i Jarlaberg!!! Det som nu är ljus och öppet kommer istället att upplevas som mörkt och trångt!!!

Gröna kilen, man pratar i programmet om att det ska finnas en grön kil mellan Ryssbergen och Nyckelviken men det finns ingen sådan kil i planen. Man blockerar vilda djurens väg och vandringsstråk i ost-västlig riktning, både över tunneln vid vattentornet och vid Fabrikörvägen-Fabrikörvillan-Ellensvik. Visste ni att det nu finns Gröngöling i "Hällmarken"?

När man förtätar är det viktigt att den gröna lungan finns kvar.

Fabrikörvägen, fyra punkthusen ritades med extremt stora fönsterpartier för ljus och utblick. Om avsikten varit att bygga på andra sidan gatan hade dispositionen av lägenheter varit annorlunda i de husen. Många av lägenheterna har rum i fil längs hela södra sidan vilket gör att det blir grav insynsproblematik för de boende. Husen ligger i norrbacke vilket gör att skuggning från nya hus på södra sidan blir omfattande. Det direkta solljuset blir avsevärt begränsat eller helt decimerat. Vi som köpt lägenheter på Fabrikörvägen har inte haft anledning att tro att utblickar både norrut och söderut skulle begränsas så radikalt. Värdeutvecklingen på bostadsrätterna inger oro. Utvecklingen kommer följas nogsamt.

Gällande Område 9 så är det ren idioti att förskolebarn skall ha en gård på taket! Hur farligt är inte det vid en brand i huset?!? Det är väl kriminellt?

Har man tänkt på miljökonsekvenserna? Ex 1500 nya lägenheter kan innebära bilparkering för 1500 nya bilar. Redan nu är trafiksituationen besvärlig vid vissa tidpunkter, för att inte tala om hur det ser ut på Värmdöleden. Mer trafik i området försämrar trafiksituationen om man inte vidtar åtgärder.....

Utsikten tas bort för de boenden som redan bor i området ex Jakobsdalsvägen och Fyrspannvägen i Jarlaberg. PROTEST !!

De hus som planeras framför Jakobsdalsvägen, bygg dessa inte högre än nuvarande förskola !!!! Varför skall man upp på höjden?

Varför skall förskolan tas bort som redan nu ligger jätte-fint med närhet till naturen.

1500 bostäder är alldeles för mycket, 3000-5000 personer.

500 bostäder räcker !!!!!

Hellre bygga på höjden bakom gamla telia huset och polisen.

Övrig natur bör behållas och göras tillgänglig för de boende och andra till en tex kombinerad park skogs område. Vi som bor här flyttade hit för lugnet och närheten till natur hav och Stockholm. Nacka mellan storstad och skärgård om ni kommer ihåg denna slogan.

Helt förödande är programförslagets utformning av Jakobsdalsvägen. De fyra fastigheter som föreslås uppe på Platån kommer att både skymma utsikt och

förhindra ljusinsläpp. Dessutom fråntas dagisverksamheten möjligheten att ha barnen ute att leka och klättra på Utsiktsberget. Hänsyn verkar inte ha tagits till trafiksituationen på Jakobsdalsvägen, som i nuläget är kaotiskt vissa tidpunkter på dagen beroende på skola och dagis med lämning och hämtning av barn. Nacka polisstation ligger också på Jakobsdalsvägen med stor besöksfrekvens av allmänheten, som är bilburen. En omfördelning av planerade bostäder på Platån till ny bebyggelse t ex på berget ovanför torget och Vikdalen är absolut ett krav.

Husen mot vattnet ska inte vara för höga, ex. är ett hus på östra delen, mellan tornet och Jarlaberg. Skapa hellre terrassutrofnad arkitektur.

Husen som finns i programförslaget på Jakobsdalsvägen tror jag kommer skymma vår utsikt mycket (jag bor på Jakobsdalsv 27) och jag hoppas de blir låga eller inte blir alls. Låter egoistisk men har vi inte utsikten kvar kanske vi inte stannar i Nacka Strand, det är utsikten som gör att vi trivs så bra.

Vidare hoppas jag man tänker på att det är många barn och många hundar i området. Lekplatser och en rastgård för hundar vore bra.

Huset i delområde 7 vid augustendalsvägen, i dagvattenparken. Detta hus förstör på flera sätt;

- Dagvatten parken och tillgängligheten. Ytan är inte stor och begränsas ytterligare genom förslaget av ett hus.

- Natur, träd och miljö är fantastisk och borde vårdas. Är förslaget förenligt med naturvårdsmyndigheter och Nacka Kommuns värderingar.

- Genom detta hus förstörs utsikten för flera boende i 30 och 32. Personer som kanske bott i och varit trogna Nacka strand många år och värderat sin utsikt och boende.

- Augustendalsvägen ner mot vattnet är idag trång och instängd Nu förlängs detta avsnitt ytterligare genom detta hus.

Med förslaget finns en stor risk att trafiken längs augustendalsvägen mot kajen ökar ytterligare (se ytterligare förslag).

Om alla etapper skulle genomföras kommer Nacka strand bli mycket tätbebyggt och befolkat. Bra med fler bostäder, men inte bara positivt för de boende. Fördelen med Nacka är att det är natur och hav, och inte stad. Risken är att det

Huset i delområde 7 vid augustendalsvägen, i dagvattenparken. Detta hus förstör på flera sätt;

- Dagvattenparken och tillgängligheten. Ytan är inte stor och begränsas ytterligare genom förslaget av ett hus.

- Natur, träd och miljö i parken är fantastisk och borde vårdas. Är förslaget verkligen förenligt med naturvårdsmyndigheter, Nacka Kommuns riktlinjer samt de analyser om naturvärdesträd och landskap som tagits fram för projektet?

- Genom detta hus förstörs utsikten för flera boende i 30 och 32. Boende som bott i och varit trogna Nacka strand många år och värderat sin utsikt och boende.

- Augustendalsvägen ner mot vattnet är redan idag trång och instängd. Nu förlängs detta avsnitt ytterligare genom detta hus.

Så jag hoppas verkligen att det föreslagna huset omvärderas och att ytan istället används för att skapa en större park istället.

Med hela detaljplaneprogrammet finns en stor risk att trafiken längs augustendalsvägen mot kajen ökar ytterligare. Den är omfattande redan idag och begränsar tillgängligheten för gående redan idag. Viktigt att trafiken regleras (se ytterligare förslag).

Om alla etapper skulle genomföras kommer Nacka strand bli mycket tätbebyggt och befolkat. Bra med fler bostäder, men inte bara positivt för de boende då det kommer bli mycket trångt, fullt utbyggt. En stor fördel med Nacka är att det är natur och hav, och inte bara stad.

Hänvisar till den skrivelse "Synpunkter från boende" från alla boende på Jakobsdalsvägen 23-29 som inkom till Nacka Kommun den 2013-12-20

I programförslaget nämns att ett syfte med planen är att integrera Jarlaberg med

Nacka strand.

Denna tanke är god men har fått en katastrofal start eftersom Jarlaberg inte involverats i programförslagets utformning.

Som boende i Jarlaberg har vi inte fått ta del av den enkät som nämns i programförslaget.

Ingen hänsyn tycks ha tagits till att Jarlaberg faktiskt är en del av Nacka strand, trots att vi boende, åtminstone närmast Nacka strand, berörs i högre utsträckning av område 8 och 9 än Nackastrands boende.

I stället för att bygga höga hus som försämrar boendekvaliteten, bör man satsa på att bygga bredare trappor och en tydligare förbindelse mellan områdena.

Inga synpunkter.

Ingreppet på miljön.

Innan man förstör det fina berget i Delområde 6

ska man använda andra ytor för bebyggelse.

Med tiden blir ju även Statoilområdet ledigt. Där kan man bygga hur mycket som helt. Det området är ju redan förstört.

Jag flyttade till Nacka Strand 2007 för att jag blev mycket förtjust i områdets natur, lugn, närhet till vatten och rekreationsmöjligheter.

Jag tycker således att området är bra som det är. Visserligen skulle man kunna önska sig lite mer närservice men det är ändå behov som tillgodoses relativt väl genom närheten till Nacka Forum och Jarlaberg.

Jag tycker det är en bra idé att göra om kontorslokaler, som inte går att hyra ut, till bostäder. Men att genomföra den omfattande förtätning som föreslagits är mycket överdrivet och står inte i proportion till att uppnå syftet med mer närservice.

Jag är inte beredd att avstå från grönskan och ytan för att få mer närservice, liv och rörelse.

Vidare satsar inte Nacka Strands nya ägare långsiktigt utan har bara som avsikt att få största möjliga avkastning på sin investering. Man har själva sagt att man tänker sälja inom snar framtid. Mot bakgrund av detta framstår det inte som sunt att genomföra denna omfattande förtätning mot befintliga boendes vilja.

Jag föreslår att byggnaden mitt emot Augustendalsvägen 32 inte byggs då den tar bort för mycket av den vackra utsikten för många hushåll på Augustendalsvägen. Bygg huset intill Hotel J högre för att skapa fler lägenheter. På så sätt byggs lika många lägenheter som planerats och inga nuvarande hushåll går miste om ljus och utsikt.

Jag och min sambo köpte vår lägenhet på Fabrikörvägen 18 i september 2013. Efter att ha tittat på ett flertal områden i Nacka kommun fastnade vi för det unika läget i Nacka Strand. Vi köpte en jättehärlig tvåvåningslägenhet på markplan samt våning ett för våra samlade besparingar. Att vi fastnade för lägenheten och tog beslutet var tack vare den fantastiska utsikten över vattnet och Djurgården. Då priset på bostaden var och är helt beroende av dess utsikt gjorde vi självklart allt för att försäkra oss om att vi kommer få ha kvar denna. Vi kontaktade först markägaren för fastigheten mellan vår förening och vattnet och fick då veta att det finns ett gällande utsiktsservitut som garanterar oss en bibehållen utsikt. Vi kontrollerade även detta genom att slå i lantmäteriverkets register samt genom att kontakta er på Nacka kommun. Vi fick då bekräftat att ni kände till servitutet och att det skulle byggas framför oss men inte högre än befintliga byggnader är idag. Vår utsikt skulle alltså inte påverkas. Vi tackade för varmt bemötande och välkomnande till Nacka Kommun och skrev lyckliga på köpehandlingarna för vårt nya hem.

För några veckor sedan fick vi läsa i tidningen att ni på kommunen trots vetskap om servitutet ändå vill ge bygglov för ett hus om fyra våningar istället för godkända tre likt avtalat. Vi kontaktade er och ombads lämna våra synpunkter här i ett första skede. Vi hoppas att ni tar hänsyn till de gällande civilrättsliga avtal som finns och respekterar servitutet genom att justera ritningarna likt de var från början med maximalt tre våningar. Görs detta inte kommer vi behöva ta hjälp av både jurister och media. Det skulle kännas väldigt tråkigt om vi tvingas processa för detta. Tyvärr är detta inte bara blir en känslomässig fråga utan även en ekonomisk då det skulle

innebära ett enormt värdetapp på vår bostad.

Vi hoppas att ni respekterar gällande servitut och inte tvingar oss som nyinflyttade privatpersoner att inleda en rättsprocess mot vår nya hemkommun för något som vi enligt gällande avtal har rätt till.

Vi är mycket positiva till utbyggnaden av Nacka inklusive byggnader framför oss så länge de respekterar gällande utsiktsservitut.

Jag och sambo flyttade till Nacka Strand 2007 för att vi blev mycket förtjusta i områdets natur, lugn, närhet till vatten och rekreativsmöjligheter.

Vi tycker således att området är bra som det är. Visserligen skulle man kunna önska sig lite mer närservice men det är ändå behov som tillgodoses relativt väl genom närheten till Nacka Forum och Jarlaberg.

Vi tycker det är en bra idé att göra om kontorslokaler, som inte går att hyra ut, till bostäder. Men att genomföra den omfattande förtätning som föreslagits är mycket överdrivet och står inte i proportion till att uppnå syftet med mer närservice.

Vi är inte beredda att avstå från grönskan och ytan för att få mer närservice, liv och rörelse.

Vidare satsar inte Nacka Strands nya ägare långsiktigt utan har bara som avsikt att få största möjliga avkastning på sin investering. Man har själva sagt att man tänker sälja inom snar framtid. Mot bakgrund av detta framstår det inte som sunt att genomföra denna omfattande förtätning mot befintliga boendes vilja.

Jag tycker inte om den nya byggnaden på Augustendalsvägen (delområde 7). Den kommer att förstöra utsikten för många boende och verkar oerhört mal placé. Varför inte fortsätta på den naturliga bågen på andra sidan vägen i stället (Augustendalsvägen 24-32)?

Jag känner också en viss oro för att hamna i ett nytt "Hammarby sjöstad" med bebyggelse utan större charm.

Det saknas stadsodling i detaljplaneprogrammet och jag hoppas att det även i fortsättningen kommer att finnas en miljöstation inom Nacka strand?

Jag vill bara att ni tänker på en sak. Att inte bygga för högt. Vissa av byggnaderna är för höga. Jag tänker på område 9 och 10. Vi bor i ett land där vi knappt ser solen under vinterhalvåret ta inte bort vår himmel och sol genom att bygga för högt! Ta inte bort vår utsikt över vattnet. Det ger frid till själen. Det är på sådana ställe man vill bo.

Jag vill påpeka att det berg som finns i slutet av Jakobsdalsvägen (vändplan) används på sommaren till de boende i område att ha piknik och grilla. Används även väldigt flitigt av tonåringar i området. Det är en väldigt fin utsikt på berget och bör finnas till för alla som bor i området vid Jakobsdalsvägen och även de som bor i närmast i Jarlaberg och även för de nybyggda bostäderna som tillkommer, eftersom alla kommer inte ha sjöutsikt och det är en allmän plats som används idag flitigt, egentligen det enda berg som används till att grilla och fika på.

Jag är starkt kritisk till förslaget till bebyggelse mellan Jarlaberg och Nacka Strand (område nio?). Enligt förslaget ska ett flertal HÖGA hus byggas mellan områdena, vilket för många människor på båda sidor om den föreslagna bebyggelsen skulle innebära en kraftigt försämrad boendekvalitet. Utsikt försvinner för boende både i Nacka Strand och Jarlaberg och för många boende i Jarlaberg skulle den nya bebyggelsen innebära ett boende i närmast total skugga. Detta kan tyckas helt rimligt för ett boende i innerstaden, vilket kanske är kommunens förebild i den här planen. Men Nacka är inte innerstaden och jag anser att man bör hitta en medelväg, som innebär tätare bebyggelse utan att kraftigt försämra boendekvaliteten för många. Lagg istället på några våningar på den planerade bebyggelsen på berget på andra sidan Nacka Strand istället. Fantastiska utsikter åt alla håll och nära Forum. Eller bygg en stad över motorvägen mellan Forum och Nacka Strand/Jarlaberg.

Jag/vi tycker i det stora hela att det ser intressant ut men att när nya hus ska uppföras är det oerhört viktigt att inga befintliga gäster drabbas vad beträffar utsikten därför att det är i princip hela grejen med att bo i Nacka Strand.

Jakobsdalsvägen blir av med utsikt mot stan, tack var påbyggnaden med våningar på befintliga byggnaden vid torget, antar att 15-25 lägenheter blir kanske

påverkade ordentligt.

Jarlabergs samfällighetsförening konstaterar med viss förvåning att kommunen planerar att bygga på vår mark, och att vi dessutom inte har inbjudits att delta i samrådet. Det känns inte helt genomtänkt.

Katastrof med bebyggelse bakom fastigheterna Fabrikörvägen 12-20

Vi ägare av bostäder som vetter mot skogen som är vår utsikt med stora fönster (som skyltfönster) just mot skogen.

Här kan det inte få byggas. Det är ett sammabhängande grönområde med Ryssberget vilket inte kan förstöras miljömässigt.

Vi har köpt med denna utsikt som måste gälla även i framtiden.

Annars måste detta bli en domstolsfråga.

Känns jätte-trist att man förtätar i området med 1500 bostäder, alldeles för mycket. Grönområden som används frekvent av dagis och skola påverkas/tas bort. Var skall barnen få plats? Vad händer med infrastrukturen som redan nu är påverkad. Har man tänkt på miljökonsekvenserna med den ökade biltrafiken, 1500 lägenheter = 1500 nya bilar, var skall P-platserna ligga??

Jag bor på Jakobsdalsvägen 23, där man har förslag på minst 4 huskroppar framför. Helt värdelöst, sjöutsikten försvinner för de boenden i Jarlaberg och Jakobsdalsvägen. Varför skall man ta bort förskolan som redan ligger jätte-fint med närhet till skogen.

Finns väl ingen bättre plats än där förskolan redan ligger. Utveckla den !!! 1500 nya lägenheter innebär att en hel del barnfamiljer flyttar in i området.

Hur tänker Ni???

LÅT FÖRSKOLAN PYSSLINGEN FÅ LIGGA KVAR, UTVECKLA DEN !!!

BYGG UT BEFINTLIG FÖRSKOLA OCH BYGG LÅGT !!!

BYGG INTE 1500 LÄGENHETER, MINSKA ANTALET TILL MAX 500 STYCKEN.

Känns som nuvarande förslag "etapp 6" är att verkligen minimera den "gröna lunga" som i dag finns i Nacka Strand. Det känns som det förslaget verkligen tar bort möjligheten för alla de nya barn som kommer att bo i det förtätade Nacka Strand att ha en skog att leka i.

Tillkommer att vi som redan bor här kommer att få en besvärlig boendemiljö under många år, mycket sprängande väldigt nära. Och säkert en påtaglig trafikökning precis utanför våra dörrar med. risker som det medför.

Man måste bevara det vilda kustlandskapet som är en viktig del av nöjet av att bo i detta område. Område 9 i programförslaget är väldigt dåligt genomtänkt, där måste man ta mer hänsyn till kopplingen det vilda kontra det kultiverade och det luftiga med utsikten och solens gång under dagen och årstiderna. Ni har verkligen inte sett till de nuvarande boendes behov i nuläget, området är annars en utmärkt plats att utöka förskolebehovet som kommer att explodera, nuvarande Pysslingen är verkligen omtyckt och uppskattat mycket på grund av ytorna de har och som borde utökas.

Man måste bevara det vilda kustlandskapet som är en viktig del av nöjet av att bo i detta område. Område 9 i programförslaget är väldigt dåligt genomtänkt, där måste man ta mer hänsyn till kopplingen det vilda kontra det kultiverade och det luftiga med utsikten och solens gång under dagen och årstiderna. Ni har verkligen inte sett till de nuvarande boendes behov i nuläget, området är annars en utmärkt plats att utöka förskolebehovet som kommer att explodera, nuvarande Pysslingen är verkligen omtyckt och uppskattat mycket på grund av ytorna de har och som borde utökas.

Man måste bevara det vilda kustlandskapet som är en viktig del av nöjet av att bo i detta område. Område 9 i programförslaget är väldigt dåligt genomtänkt, där måste man ta mer hänsyn till kopplingen det vilda kontra det kultiverade och det luftiga med utsikten och solens gång under dagen och årstiderna. Ni har verkligen inte sett till de nuvarande boendes behov i nuläget, området är annars en utmärkt plats att utöka förskolebehovet som kommer att explodera, nuvarande Pysslingen är verkligen omtyckt och uppskattat mycket på grund av ytorna de har och som borde utökas.

Med tanke på många fler boende i området kommer trycket på grönytorna att öka.

Det är viktigt att "gröna foten" utvecklas för ökad rekreation. Redan i dag blir fullsatt i "strandparken" vid vackert väder. Därför bör "strandparken" och "dagvattenparken" sammanlänkas så att de blir "ett". Gångtunnel under Augustendalsvägen? Att inskränka "dagvattenparken" med ett bostadshus ter sig olämpligt/onödigt och måste vara ett kraftigt avsteg från strandskyddet. Det gäller i första hand att värna allmänna ytor närmast vattnet. "Gröna foten" skulle på detta sätt stärkas betydligt och också avlasta "strandparken".

Men, mer behöver göras. Nacka Strand är en av få möjligheter som finns för att skapa en alternativ väg att korsa Mälarsaltsjösnittet för Nacka- och Värmdöbor - till City och norra delar av Stockholm. Nu finns möjligheten att skapa en andra kommunikationsväg in till Stockholm (vid sidan av passage via Slussen) från blivande Nacka stad med sannolikt 20 000 nya invånare. Detta kan ske genom en kapacitetsstark pendelbåtstrafik med stor förmåga att ta med cyklar.

Men det förutsätter att man förbereder för bra möjligheter till byten till andra kommunikations-medel. Och i detta sammanhang är Nacka Strand en viktig bytespunkt, den enda med bra kapacitet på Nackas norra sida.

Vad behövs i Nacka Strand för åtgärder med sikte på framtiden - utöver vad som nämns i programförslaget?

1. För gående:
 - a. Kapacitetsstark lösning mellan JW Svenssons torg och Nacka Strand Kaj, troligtvis rulltrappa
2. För cyklister:
 - a. Cykelvägar, separata eller utmärkta i gatan, ända ner till Nacka Strand Kaj.
 - b. Cykelparkering, om man inte får med cykeln pga kapacitetsbrist på pendelbåten
 - c. Hyrcykelparkering
3. För kollektivtrafikanter:
 - a. Busstrafik från Nacka/Boo samt Värmdö (från Gustavsberg med övergång från direktlinjer från Värmdö)
 - b. Kapacitetsstark lösning mellan JW Svenssons torg och Nacka Strand Kaj, troligtvis rulltrappa
4. För bilister:
 - a. Infartsparkeringsplatser (kanske före och efter rusningstid, för att sprida belastningen)
 - b. Bussförbindelser till Nacka Strand, förbi infartsparkeringar, framför allt Skvaltan för österifrån kommande bussförbindelser.
 - c. Hiss från parkering ner till samma plan som Nacka Strand Kaj.
5. Infrastruktur på kajen, se vidare Trafikverkets "Bytespunkter"
 - a. Väderskyddad och upplyst gångväg fram till bryggan
 - b. Vänthall, uppvärmd, vid kajkant
 - c. Informationssystem för trafikanterna
 - d. Flytbrygga (betongponton) vilket skapar högsta tillgänglighet för alla trafikanter och snabb av- och påstigning för resenärer med kollektivtrafiken - SjöVägen och Waxholmsbolaget.

Mer hus

Mindre bra? Följande är mycket dåligt! Det planeras att byggas nedanför Pysslingen Förskola, vid Jakobsdalsvägen. Det står i dokumenten att man ska bygga bostäder med fin utsikt mot vattnet, men detta är ju med kostnad att man bygger för de hus som då redan finns idag på Jakobsdalsvägen och Jarlaberg! Hur kan man uttrycka sig så, ni får fin utsikt men vi bygger för för andra. Dessutom detta höghus på Pysslingens parkering? Dessa hus på modellen går heller inte ihop med de övriga närstående husen. Modellen över nya hus i Nacka Strand är bra, men dessa fyra hus stämmer inte. (inte genomtänkt). Varför bygger man inte i skogen nedanför, och har maximalt antal våningar som husen på Augustendalsvägen!? Hur kan man dessutom bygga hus på en sluttning på en gigantisk gammal sopptipp! Man förstärkte ju dagiset, för att det inte skulle glida ut. Sammanfattningsvis om ni inte slopar etapp 3 helt och hållet, och använder byggprojekt / resurser till Bergs Oljehamns området, så bygg lägre hus med bra utsikt, och låt Jakobsdalsvägen och

Jarlaberg behålla sin utsikt de har idag. Så tänk efter noga, när ni beslutar något!

Måste läsa på mer

Nacka kommun bör locka hit fler arbetsgivare så att vi som bor i Nacka slipper pendla till andra sidan Stockholm. Ur det perspektivet behövs det inte lägenheter i Nacka Strand utan istället intressanta möjligheter för stora arbetsgivare.

Nacka Strand ska enligt programförslaget växa med 1500 lägenheter (1000 nya + 500 genom omvandling av verksamhetslokaler). Att bygga så mycket nytt i området är svårt att förena med bevarande av det befintliga grönstråket som redan i dag betraktas som en svag länk i den ekologiska korridoren. Dessutom är byggnation redan planerad vid Lokomobilvägen med 130 lgh.

Förslag:

- Minska antalet nya lägenheter: slopa nybyggnation i delområde 6 och 9. Vid område 6 för att spara naturvärden, vid område 9 för att det kraftigt försämrar utsikten för många boende vid Fyrspannsvägen i Jarlaberg. Det är ofint att skapa nya bostäder i bästa utsiktsläge (sid 47) om man därigenom berövar ett grannområde samma utsikt.

- Nya bostäder kan istället skapas genom påbyggnad med fler våningar på såväl punkthus som kontorshus längs Jakobsdalsvägen samt kontorshus vid Cylindervägen.

- Gör en park och utsiktplats vid delområde 9. Samtidigt kan man öppna upp mot det branta grönområdet norr om västra Jarlaberg.

Det är lika viktigt för Nacka kommun att värna om nuvarande invånare som att locka till sig nya.

Nacka strands-borna tycker om närheten till naturen och vattnet. Det kom fram i den förra webbenkäten. Ändå läser man i förslaget att natur, som västra hållmarken, görs om till park. Park är inte natur på det sättet som åtminstone vår familj menade när vi svarade på den förra enkäten. Natur för oss är den omedelbara närheten till riktig skog (och vatten), inte anlagd parkmark.

Skogen nallas också i kanten genom de fyra hus som är planerade längst upp på Fabrikörvägen, på en plats där flera viktiga träd är markerade. Det skulle kännas mycket bättre om dessa fyra hus flyttades så att de hamnar i andra änden av Fabrikörvägen, vid rondellen där bussarna vänder. Det skulle bli en naturlig förlängning av stadskänslan vid busstorget, samtidigt som ett större skogsområdet som bland annat utgörs av Västa hållmarken skulle bevaras intakt.

Ett annat exempel på hur känslan av att ha nära till naturen minskar är när nuvarande förskolan i Nacka Strand (Pysslingen) är omritad till en förskola på en innergård med lägenhetshus tätt inpå. Det ger inte känsla av närhet till naturen, utan tvärtom känsla av innerstad.

Ett annat negativt inslag är att de lägenhetshus som är ritade många gånger upplevs som väldigt massiva, men inåtvända gårdar. Det gäller framför allt husen vid tunneln in till Nacka strand samt ovanför Engelska skolan. Även de fyra husen längst bort på Fabrikörvägen ger den känslan. Det finns många exempel runt om i landet på arkitektur som smälter bättre in med naturen och inte är så massiva som man har ritat i förslaget.

Känslan är att man stirrat sig blind på Nacka kommuns slogan "Nacka bygger stad" att man tolkat åsikter och önskemål från allmänheten, så som man vill läsa det.

Reagerar också på att det inte planeras för någon ny skola i Nacka strand, trots att så många nya bostäder planeras. Det borde medföra flera hundra, kanske tusen nya barn. Redan i dag måste alla elever från årskurs fyra som inte vill eller får (pga platsbrist) gå i Engelska skolan ta sig under eller över motorvägen till Järla skola, eller andra skolor. Det är en trafikfarlig, otrygg och relativt lång väg. Dessutom är redan platsbrist och flera familjer upplever att barnen inte får plats i den skola de helst vill.

Kort sagt: Bevara skog, gör inte om till så mycket anlagt park, flytta husen i Fabrikörvägens borte ände till busstorget, bygg mindre massiva huskroppar, och

planera för en grundskola.

Naturliga grönområden försvinner och den täta, tunga bebyggelsekänslan på Augustendalsvägen kommer att bli värre med nya bostadshus! De boendes sjöutsikt och utsikt över träd och natur försvinner om dagvattenparken + bostadshus byggs. Trafiken i området kommer att öka från 1500 fordon till 2600 enligt er analys - ingen kommer då att vilja vara i den lilla gröna rest som finns kvar av parkerna på grund av tät trafik och bullrig miljö. Ta inte bort det som gör att man vill bo i Nacka strand! Hade vi som bor här i dag önskat "stadsliknande" miljö så hade vi bosatt oss inne i Stockholm. Förstör inte livskvaliteten för oss som bor här genom att tänka kortsiktigt! Satsa på att bygga i partier av området som inte förstör så fatalt för de som redan bor här i Nacka strand. Låt inte buller, förtätning och exploatering ta bort den enda fria utsikten för husen på Augustendalsvägen och ta inte bort de små grönområden som uppskattas enormt av de boende.

Naturmiljön på Nacka Strand var avgörande för vårt köp av bostadsrätt på Fabrikörvägen. Efter att ha studerat förslaget till förtätning av Nacka Strand, inser vi att vi kommer att påtvingas en stadsmiljö som vi aldrig eftersträvat eller önskat oss. Att bygga hus på andra sidan gatan kommer att medföra total insyn och skymmande av solljus. Dessutom kommer det ökade antalet bilar som skall åka in och vända i slutet av gatan att medföra ett ökat buller och luftföroreningar i form av avgaser. En ökad risk för hälsoproblem hos de boende närmast gatan. Utöver detta har vi redan noterat ett visst motstånd hos spekulanter på objekt till salu i våra hus vilket, om detta blir verklighet, kommer att påverka prisbilden negativt.

Föreslår därför att ni gör om planen och flyttar samtliga planerade hus på Fabrikörvägen till berget ovanför kontorshuset som ligger i början på Fabrikörsvägen. Detta skulle medföra att de kulturmärkta träden där bebyggelsen är planerad nu skulle bevaras och de nya husen skulle få ett ypperligt läge, med en vidsträckt utsikt över skärgården, i stället för att se in i våra lägenheter och ha en mycket begränsad sjöutsikt.

Ni får bara inte bygga huset som ligger närmast Jakobsdalsvägen 27! Det skulle förstöra min utsikt totalt. Den utsikt som jag har betalat dyra pengar för under så många år! Snälla - tänk om!

Nybyggnationer som förstör naturmiljöerna, där man planerar att spränga bort berg för att "förtäta" miljön. Ger ett bortsprängt berg verkligen så mycket mer skatteintäkter och lönsamhet till exploatörerna? Hur mycket personlighet kommer Nacka Strand att ha när förtätningen är genomförd? Dränk inte den ursprungliga karaktären och husen i mer glas och betong. Låt den leva, inte bli ett inklämt "Skansen" i någon form av kulturgisslan.

Ska man kunna fortsätta andas i Nacka Strand och tycka området är vackert och luftigt? Eller - blir det som den stora likriktningen när man rev innerstäderna på 70-talet och alla städer nu ser likadana ut?

Maximera stället utnyttjandet av befintliga byggnader och avvakta ETT PAR ÅR effekten av detta i frågan av efterfrågan på bostäder och ny service. Ge inte nya bygglov till lönsamhetsfixerade förvaltningsbolag. De försvinner. Vi finns kvar. Kanske.

Något som jag där emot reagerade starkt på var behandlingen av JV Svenssons torg. Det Siennapris belönade torget kanske ska tilläggas. Visst det har sina brister i dag, kanske mest den skrotiga möbleringen på sommaren. Men det är platserna runt omkring som behöver styras upp, den kalla busshållplatsen i skuggan, den trista rondellen mm. Men den gula markbeläggningen och de fina lysande bänkarna tycker jag vore olyckligt att ge sig på. Det har alltid varit något man stolt visat för vänner och besökare, och som alltid imponerat. "Varierad markbeläggning" känns lite som ett trött standardgrepp som alla jämnt skriver i tidiga skeden. Samma sak med upphöjda växtbäddar med sittfunktion. Inte dåligt i sig, men väldigt samtida och förutsägbart. Och jag hade känt mig lugnare om man skrivit att de var till för att förstärka de befintliga kvalitéerna på torget. Är lite rädd för att det blir lite som när någon med goda avsikter ger sig på att piffa upp en gammal film med lite nya

trendiga effekter. Eller utav de trevande visualiseringarna att dömma lite som när den där kvinnan i spanien skulle restaurera en fresk...

En annan sak jag känner oro för är det fina dagiset upp på Jakobsdalsvägen, snälla snälla sabba inte det. Bygg gärna något nytt bättre på samma plats med motsvarande kvalitéer. Jag har inte själv barn, känner någon som har barn på dagiset, eller ens planerar att själv skaffa barn inom en nära framtid. MEN varje gång jag går förbi så tänker jag att fan, det måste vara ett av de finaste dagis jag sett. Visst Tham & Videgårds förskola vid telefonplan är supercool och snygg på alla sätt. Men här finns något så pluttigt och gulligt, med ett helt svindlande fint läge. Antar att det finns en hel armé av föräldrar i området som kommer slåss med näbbar och klor för det här dagiset. Så jag kanske kan lägga mig på den punkten och avsluta med att be er vara lite mer eftertänksamma med JV Svenssons torg och inte gå på såna där arkitektschbloner som man ser dagarna i ända.

Ompröva Detaljplan för område 8 och 9. Det försämrar avsevärt för oss boende på gård 15 och 16 i Jarlaberg. Försämringarna handlar om byggnation som tar bort utsikt, ljusinsläpp och värdefull natur. Ni tar bort allt vi betalat för. Hade vi inte detta skulle vi inte bo här. Ni får oss att vilja flytta men då har värdet på våra bostäder minskat. Det talas om integrering men detta är att avskilja bostadsområdena. Detta påverkar inte bara oss utan boende på andra sidan vägen i Nacka strand, barn, föräldrar, personal på Pysslingen m. fl.

Området som är planerat vid Jakobsdalsvägen (delområde 9 tror jag) intill Jarlaberg har en helt bisarr utformning. Det är inte rimligt att bygga nya hus som helt tar bort sjöutsikten och solen för många boende på Fyrspannsvägen i Jarlaberg. För boende på Jakobsdalsvägen försvinner dessutom sjöutsikten österut. Och inte nog med att utsikten försvinner, de boende på Fyrspannsvägen och Jakobsdalsvägen får även väldigt mycket insyn. Man måste bygga lägre hus där om det ska byggas. Vill man ha fler lägenheter med sjöutsikt så finns möjligheten att lägga på några våningar på husen som planeras ovanpå tunneln in till Nacka Strand utan att någon annans sol eller utsikt försvinner. Tanken med det nya Nacka Strand är ju att förtäta och bygga ihop, men som det nu ser ut vänder man helt ryggen åt Jarlaberg i stället för att bygga ihop.

Punkthus i område 9 kommer att skymma utsikt. Ta ej bort förskolan i samma område. Promenadväg till trappan går att göra vid sidan om.

riktigt dåligt är DELOMRÅDET NR. 6.

Det finns ingen anledning att våldta naturen på detta sätt. Berget och skärgårdsmiljön inom detta område är unikt och måste under alla omständigheter bevaras.

Det finns säkert inte behov av alla dessa bostadshus för närvarande.

Man bör också tänka på att Statoil´s jättelika område kommer att stå till förfogande för bostadsbebyggelse så småningom.

Bättre att bygga bostäder där naturen redan är förstörd än att förstöra ännu mer värdefull natur. Områden som berget i Delområde 6 kommer aldrig igen. Förstör man nu så är det borta för alltid.

Se föregående fråga

Se föregående fråga ovan, Att tillägga vid er visning av Nacka strand så noterade inte ens de 3 Nacka kommun representanterna de havsörnspar som flög ovan våra huvuden när vi hade vår rundvandring... Det var ett tecken på hur nära Nacka strand är skärgårdsmiljön och den natur och det djurliv som är så nära inpå oss- här i västra Hällmarken. Satsa på att bibehåll i alla fall detta lilla grönområde INTAKT!!! = Västra Hällmarken dvs området mellan Fabrikörv och Vikdalen. Den binder dessutom ihop ryssviken och nyckelvikens och är både bullerdämpande och kan då bibehållas som en liten grön oas för de boende, de som arbetar förskolebarnen, skolbarnen, ungdomarna, medelålders, pensionärerna och alla de skolklasser som kommer och vistas i detta område i Nacka strand. Om även detta område minimeras, som planen är med de 8 nya hus (var det inte hela 300? nya boende just här??), så försvinner möjligheten att lyfta fram detta som en möjlighet och ett grönområde för Nacka kommun.

De bostäder som idag finns på Fabrikörvägen är byggda med stora fönster som i princip går ända ned till golvet för att få in ljus då dessa hus ligger i norrläge. Om nya brf. hus skall byggas precis mitt emot de befintliga eller om det röda tegelhuset

på Fabrikörv 8 också skulle omdanas till privatbostäder, blir det klar insyn och mycket mörkare för oss boende.

Bostadsrätterna på Fabrikörvägen har balkonger som är mot detta grönområde/Västra hällmarken idag och skall det sprängas bort berg och breddas väg för att få en tätare trafik även här, så kommer inte heller balkongerna att kunna användas som ursprungstanken var för alla som har investerat sitt privata kapital i dessa bostadsrätter...

Om även det röda tegelhuset fabrikörv 8 görs om till privatbostäder, blir det en helt annan insyn för alla som bor på fabrikörv 12 då de flesta kommer att ha samma dygnsrytm.

Så det skulle vi absolut ej gilla.

Det nya förslaget om förtätningen av Nacka Strand har verkligen fått oss att fundera och kastar totalt om vårt ursprungliga val av boende för vår familj och de kriterier som vi då valde och hade för att flytta, bo och leva i Nacka strand år 2000- idag, då Nacka Strand profilerades som en grön miljö + närhet till naturen...

Alla båtar och framförallt alla höga, stora lyxkryssare som numera åker in och ut från Stockholm kommer med dessa planer verkligen att se en förtätad stad i Nacka strand, om dessa planer kommer att genomdrivas från nacka kommun. För en del turistgruppen/affärsresenärer som åker dessa båtar är det deras första/sista intryck av Stockholm/Sverige och det vore ju en enorm fördel rent turistmässigt för Sveriges/Stockholms del att de även fortsättningsvis kommer att kunna se ett intakt grönområde som det nu är i "Västra Hällmarken"!! Samma sak gäller ju även alla de som vistas på Djurgården/kungens mark.

Båttrafiken däremot - sjövägen är bra. Förslagsvis ha en direkt linje mellan lidingö-nacka strand - nybroviken. Nu tar båttrafiken betydligt längre tid att åka in till strand än vad det tar med buss. Samarbeta även med waxholmsbolaget och möjliggör att det går att åka med sl-kort ex mellan nacka strand- strömkajen. Det skulle även underlätta trafiken i samband med att slussen byggs om...

Waxholmsbolaget tillhör ju också Landstinget, så högre upp är det ju samma "ägare".

Se föregående svar

se tidigare kommentar

Se tidigare kommentar.

Som boende i radhuslängan Fyrspannsvägen 10-18, så kan jag inte se något positivt att det ska byggas bostäder mitt framför (bredvid garaget) . Det är luftigt och behagligt idag. Hade jag velat ha bostadskomplex tätt mitt emot mej hade jag bott i innerstaden. Varför hetsas hela tiden Nacka kommun av att efterlikna en innerstadsmiljö ? Vi väljer rätt bo utanför staden för att få tillgång till just lite luftighet. Vår boendemiljö kommer att försämrars med åtskilliga procent, har en hyfsad fin utsikt och sol på uteplatsen obehindrat idag. Kommer detta försvinna och våra uteplatser bli skuggiga tråkiga platser med en betongvägg mittemot och grannar som ser rakt ner till oss ? Värde på våra bostäder kommer att sjunka drastiskt ! Nacka kommun tänk lite mer innan ni bara förtätar = försämrars för oss i befintligt boende. Tack

Stor hänsyn måste tas till befintlig bebyggelse, ej försämrars deras utsikt.

Synpunkter på "Område 9 - Öster om Jakobsdalsvägen", i synnerhet det tilltänkta huset längst åt väster.

Huset kommer att försämrars utsikten för ett flertal lägenheter på Jakobsdalsvägen. Det bör inte ligga i kommunens intresse att skapa hus med bästa utsiktsläge när man samtidigt bygger bort utsikten för andra bostadshus i samma kvarter.

Att det västra huset i "Område 9" ligger påträngande nära Jakobsdalsvägen 27 innebär en kraftigt försämring för de nuvarande lägenheterna - Idag har de flesta lägenheterna ett någorlunda öppet läge, med insyn enbart från ett håll. Bygger man det tilltänkta huset så kommer ett stort antal lägenheter få insyn i Hela lägenheterna. Detta måste anses som en kraftig försämring för ett relativt stort antal lägenheter på; Jakobsdalsvägen 27 och 29, samt delvis lägenheter på Augustendalsvägen 24 och 26.

Varför inte placera huset så att det angränsar till det som benämns som "Östra skogen"? Det blir inte samma utsiktsläge för det tilltänkta huset. Men man låter ett

stort antal lägenheter samt ett ännu större antal boende behålla sitt utsiktsläge.

Trafiken kommer att öka avsevärt på Augustendalsvägen som är den enda vägen för alla transporter till hotell, restauranger, företag och ev. bostadshus med ökat buller, avgaser och det blir mindre barnvänligt.

Ett nytt bostadshus vid den s.k. Dagvattenparken kommer att skymma sjöutsikten för minst tre bostadshus! Värdeminskning ekonomiskt samt livskvaliteten kommer att försvinna. Ett hus förstör för minst tre hus.

Byggnaden mitt emot Augustendalsvägen 32 bör inte byggas då den försämrar tillgängligheten till vattenparken. Dessutom tar byggnaden bort utsikt för de boende i husen på Augustendalsvägen och upplevs som malplacerad i en för övrigt trevligt planerad vattenpark.

Det bör räcka med ombyggnaden till bostäder i befintliga stora byggnaden med läge mot sjön. Bättre att öka antalet bostäder i byggnaden intill hotellet.

Tråkigt att det skall förtätas. Jarlaberg blir inklämt

Tråkigt att Nacka strand ska bli "stad". Tråkigt att flera grönområden tas bort och görs om till "konstruerade parker/lekparker/utegym".

Det finns inget som kan ersätt "vanlig skog/skogspartier" med fågelliv och fågelsång.

Konstruerade parker/lekparker brukar ofta "stå tomma" och se tråkiga ut.

Parker hör hemma i en stad. Orörda grönområden hör hemma i - ja, Nacka strand, Jarlaberg.

Som nyinflyttad till området blev jag verkligen besviken på att det ska byggas "stad" här. Om det inte göra med eftertanke, fingertoppskänsla. Vi som köper lägenheter/boende i Jarlaberg/Nacka strand har gjort det just för att ha det gröna med fågelliv/fågelsång nära inpå, annars kunde vi/jag likaväl köpa ett boende i t ex innerstaden. Jag är besviken - och orolig för hur det här ska bli.

Tycker att det är fruktansvärt att man inte har en mer känsla för området och bygger en massa höghus och trycker i hopp allt och inte tar hänsyn till dom boende idag

Tycker däremot inte om förslaget till byggande av etapp 6 dvs berget/skogen söder om Fabrikörvägen. Nya hus kommer då mycket nära befintliga hus på Fabrikörvägen och mycket sprängning måste göras och mycket störande för befintliga bostäder. Då vi köpte lägenhet 2006 valde vi att bo i ett färdigt område för att slippa bo "på en byggarbetsplats" och att det fanns lite natur/skog nära huset. Utsiktsservitutet är förstås viktigast!

Varför skall allt täckas in, vad är det för fel på att bevara existerande berg och gröna små områden

Vi är en småbarnsfamilj boende på Fabrikörvägen. Det är ett boende som fångar det som är bra med Nacka, som gör att vi väljer att bo här: vi har närheten till staden, havet och naturen nära, ingen insyn, soligt läge och havsutsikt. Bostäderna värderas sedan byggnation mycket högt vid försäljning. I det presenterade förslaget tar man bort vår skog, vår sol, och ersätter dem med en extrem insyn (i lägenheter som aldrig ritats för att ha emotstående/närliggande byggnader mitt emot). Vi ser att vi kommer att förlora stor del av det vi värderar med vårt boende, och med det kommer värdet i bostaden sannolikt minska en miljon eller mer. Vi kräver därför att man tar mycket bättre hänsyn till hur nuvarande planer för nybyggnation vid Fabrikörvägen utformas än man gjort i nuvarande förslag, och att man anpassar dem mycket bättre med hänsyn till sol, insyn och värdepåverkan. Konkret: lägg inte nya byggnader med sådan hög höjd så nära befintlig byggnation. Bygg längre upp på berget, och bygg lägre.

Är bekymrad över att man bygger bort historia och att man påverkar den redan ansträngda utemiljön med ytterligare trafik...läst att Nacka Strand har väldigt höga värden av avgasföroreningar redan. Nacka Strand beskrivs vara av riksintresse med sin industrihistoria.

Känns mycket märkligt då att man har för avsikt att bygga bostäder längs Tändkulevägen och på berget som vätter mot motorvägen. Detta kommer påverka detta kulturområde negativt både utseendemässigt och ljusmässigt då de flesta av husen redan nu är utan solljus under stor del av året på grund av berget. Bostäder med flera våningar längs Tändkulevägen OCH hus på berget kommer vara likvärdigt med att bygga bostäder på norrsidan vid foten av ett

berg...alltså väääldigt mörkt. Hoppas verkligen ni tar hänsyn till den kultur som finns bevarad i Nacka Strand och som bidrar till det unika med området. Låga 2-plans-hus längs Tändkulevägen skulle passa men utan byggnaderna på berget. Hoppas av hela mitt hjärta att ni tänker på konsekvenserna för det redan befintliga innan förhastade byggnader tillkommer!

Är orolig för att förslaget inte värnar om befintliga naturområden

Är starkt emot nya byggnader och planerade bostadshus vid slutet av Augustendalsvägen/ nära Hotell J. (Delområde 7)

8. Övriga synpunkter

Svar
<p>*Bebygg inte kulturminnesmark</p> <p>*Låt den naturliga avrinningen till havet få vara som den är - bygg inte dagvattenparken</p> <p>*Bygg inte bostadshus som skymmer för andra, befintliga bostadshus</p> <p>*Sänk inte värden och ta inte bort livskvalitet för de redan boende i området</p>
<p>•Var rädda om de bostäder och den boendekvalitet som finns idag. Bygg inte höga hus för befintliga byggnader eller för nära befintlig bebyggelse. Ta då hänsyn till all omgivande bebyggelse och inte bara den som råkar tillhöra markägaren i Nacka Strand.</p> <p>•Börja med att bygga om de outnyttjade kontorslokaler som lyser tomma i området till bostäder.</p>
Att bygga vid tuneln mycket bra
Bebyggelsen vid Augustendalsvägen ner mot torget skulle innebära hänsynslösa ingrepp på berget med tillhörande orörda natur. Hoppas på bättre tankar.
Bort med "Nacka Strand"! När området nu byter karaktär är det ett bra tillfälle för namnbyte. När det blir mer stadsliknande karaktär passar det historiska namnet "Augustendal" mycket bättre. Eller möjligen "Ellensvik".
Bort med Oljedepån så snart som möjligt.
Bra att det kan bli bostäder och även borde det bli ett visst antal studentbostäder, för att det ska bli mer liv och rörelse i området.
Det är utmärkt med båttrafiken med övriga Stockholm och skärgården.
Bra att kontor görs om till boende. Bra att CENTRALA delen av Nacka strand får mer "liv".
Mycket dåligt och tråkigt är att området ska bli "stad". Som nyinflyttad till Jarlaberg känner jag mig "lurad".
Tråkigt att ni ska ta bort det LILLA grönområdet med fågelliv som ligger mellan Fyrspannsvägen och Hotell J för att bygga upp konstruerade parker/utegym. Sânt hör hemma i en stad - inte i Jarlaberg/Nacka strand.
Funktionshindrade och äldre har inte samma möjlighet att ta sig till t ex Nyckelviken, eller åka båten över till Blockhusudden. För dem är det gröna i närområdet ovärderligt. Tar ni bort grönområdet i "Östra skogen" tappar Jarlaberg/Nacka strand karaktären och blir mindre attraktivt att bo i. När oljehamnen görs om till bostäder är det bra om den lilla skogen får vara kvar, annars kommer det att bli "kalt" där. Bevara den som en "grön lunga"! Värdet i lägenheterna/boende minskar när utsikt och grönområde försvinner. Finns det kompensation för sådant?!
Det är mycket svårt att tänka sig hur ni ska få plats med de hus ni planerar att uppföra i hörnan av Jarlaberg. Värdet på lägenheterna där kommer att gå ner när utsikten blir helt skymd.
SOM NYINFLYTTAD KÄNNER JAG MIG BESVIKEN OCH LURAD PÅ VAD SOM SKA HÄNDA, TYVÄRR. KUNDE INTE DRÖMMA OM ATT JARLABERG/NACKA STRAND SKULLE BLI "STAD" - DET ÄR VERKLIGEN INTE DÄRFÖR MAN SÖKER SIG HIT!
Bra att Nacka Strand blir en mer levande stadsmiljö där mer hänsyn tas till boendes miljö.
Tidigare har allt fokus varit riktat till storföretagen och dess anställda.
Bra men absolut inte bra att man tänker "förtäta" på Fabrikörvägen. De planerade husen förstör för alla som bor där nu.
Trafiken, naturen, utsikten in mot skogen vilket berör hälften av alla som bor där. Förtäta högst upp på berget istället och där blir då Stockholms läns mest attraktiva område!
BYGG OLJEHAMNEN, BEVARA NACKA STRAND !!!!
bygga inte mera bostäder på augustendalsv.

Det finns en anledning att vanligt folk (era väljare) valt att bo där de bor.

Det mästa känns bra.

Det unika sjönära läget måste bevaras även för oss som bott här länge. Det känns inte som man utrett de försämringar som planerna medför för oss i Jarlaberg.

Det är oerhört irriterande när människor utifrån kommer och talar om för mig som bor i Nacka Strand vad jag och alla i området är i "behov" av. Jag flyttade från storstan där jag bott i hela mitt liv för att få närhet till naturen, jag valde Nacka Strand för att det har en unik karaktär där det inte är trängsel och där charmen består av att det finns ett litet lokalt utbud. På gångavstånd finns Nacka Forum där det finns fler affärer än det finns behov av, varför skulle vi vilja ha affärer här runt torget? Varför ska man ta bort skateboardrampen som bara funnits i ett fåtal år? Vasakronan tillsatte en "kreativ" grupp som kostade x antal miljoner för att "spåna" fram hur "skärgård skulle möta storstan" och nu ska resultatet av det bara gå upp i rök? Varför använder man inte befintliga företagshus och bygger om dem till bostäder i ett första steg? Varför ska man exploatera och överbygga en sådan liten plats som Nacka Strand är? Jag har bott i två av husen på Augustendalsvägen, den första bytte jag mig till mot en lägenhet inne på Drottninggatan, när vi sedan behövde större använde jag mig av min kötid hos bostadsförmedlingen, 17 års tid växlade jag in, i utbyte mot en trea på Augustendalsvägen 32, det är för mig en investering jag har gjort för att bo där jag vill bo med min familj och som tack för det ska det nu byggas ett hus framför vårt hus som kommer stjäla en stor del av vår utsikt. Jag är positiv till bra, genomtänkta förändringar, men att komma och påstå att vi behöver fler affärer, mindre grönområden, att bli av med en unik utsikt -det är banne mig inte vad jag behöver!

Det är viktigare att ha en plan på hur man ska omvandla befintliga kontorsytor till bostäder än att bygga hus framför andra som endast ger fjuttiga 80 lägenheter.

Våga satsa på djärv arkitektonisk stil, men tänk även på att konkurrensutsätta byggnationerna, så att bostäderna inte blir ouppnåliga för de flesta. Vilka har råd att köpa en tvåa för 4 MSEK och dessutom betala flera tusen kronor i avgift?

Det är viktigt att färgsättning, utformning och material på ny bebyggelse stämmer överens med redan befintlig byggnation.

Avslutningsvis vill vi hänvisa till den skrivelse som gått in till Nacka kommun den 2013-12-20 från alla oss boende på Jakobsdalsvägen 23-29!!!!

Det är viktigt att vid en sådan genomgripande förändring, som den föreslagna, hänsyn och känslighet tas till redan befintliga boende i Nacka Strand. Det hoppas jag man gör genom detta samrådsförfarande.

Eftersom många berörda Jarlabergsbor inte fått information om planen förrän ett lokalt föreningsbrev för 2 veckor sedan, är yttrande tiden iromligt kort. När sedan detta webbformulär int har fungerat på hela helgen och många därefter reser bort efter jul, Yrkar jag på att yttrande tiden på programförslaget förlängs med en månad.

Ej bra om det byggs för höga hus/eller påbyggnad av GANT huset, då utsiktsservitutet gäller, och riskerar att påverka många boende.

En stor förbättring för de boende!

Försök behålla så mycket som möjligt grönt område och ej för höga hus.

Generellt är jag inte för förslaget. När jag beslutade att flyttade hit gjorde jag det på grund av lugnet och den begränsade bebyggelsen som då fanns. Beslutet grundade sig b.l.a på att vid den tidpunkten bedyrade planenheten på kommunen att ingen mer bebyggelse skulle få ske i Nacka Strand. Alltså på de premisserna flyttade jag hit med min familj. Nu ställs ju allt detta på ända. Det som nu bekymrar mig är hur kommer det att se ut när byggandet börjat och hur länge kommer det att pågå ? Kommer min son 5 år att behöva växa upp i en bygg arbetsplats. Hur komemr det att bli? Kommer byggherren att anlita seriösa byggare eller finns det risk att det kommer oseriösa firmor med tex underbetalda arbetare hit ? Eller kanske byggbaracker med klotter på som det tex baracken vid byggandet av tunneln för vägen och bron till kvarnholmen ? Hur tänker kommunen hålla koll eller ställa krav på detta ??

Annars

Förutom den planerade bebyggelsen i skogen bakom Fabrikörvägen där skapandet

av en PARK "Nacka Parken" skulle höja upp områdets livskvalitet när övriga hus färdigställts samt kontorshusen konverterats säkert bli bra. Men hur lång tid kommer detta att ta och hur intensivt kommer byggandet bli ?

Helt ok utom planerna på att bygga 4 stora husblock på Fabrikörvägen.
Att förtäta är ok men inte att förstöra.

Hoppas att ansvariga politiker och tjänstemän verkligen lyssnar på oss som redan bor i området. Det är ju trots allt vi som vet hur området fungerar och vad som bör förändras - och framför allt vad som INTE bör förändras.

Hänvisar till den skrivelse "Synpunkter från boende" från alla boende på Jakobsdalsvägen 23-29 som inkom till Nacka Kommun den 2013-12-20

Här får Ni tänka om. Tänk först !!!!!

Bevara utsikten nedanför Jakobsdalsvägen !!!

Informationen kring detta projekt har varit undermålig för boende i Jarlaberg (kan inte uttala mig om övriga områden). Svarstid den 23 december, mitt i julstökets känns som ett försök att minimera antalet synpunkter på förslaget. Rundvandringar etc fick vi reda på av en slump långt efter att dessa ägt rum. För ett projekt av denna storlek, som har påverkar många liv kraftigt anser jag att man kan förvänta sig betydligt bättre information.

INGET BRA FÖRSLAG MED ATT BYGGA 4 STYCKEN HUS FRAMFÖR
JAKOBSDALSVÄGEN OCH FYRSPANNSVÄGEN.
FÖRSLAGET INNEBÄR ATT ATT SJÖUTSIKTEN FÖRSVINNAR.

VARFÖR TA BORT FÖRSKOLAN SOM REDAN LIGGER STRATEGISKT.

1500 BOSTÄDER ÄR ALLDELES FÖR MYCKET BOSTÄDER, OM KÄNSLAN FÖR HAV
OCH NATUR SKALL BEVARAS.

Inte bra alls och hoppas på motstånd från övriga boende i området också,,// Tack för mig

Jag emotsätter ert förslag på nybyggnation utefter Fabrikörvägen p.g.a:

- 1 Vår lägenhet på Fabrikörvägen 14 vetter mot friluftsområdet med ett stort fönsterparti som med ert förslag blir exponerat för insyn vilket medför obehag.
- 2 Ert förslag att använda er av befintlig väg framför Fabrikörvägen 12-20 är inte praktiskt p.g.a. att trängsel redan förekommer på berörda väg avsnittet. Med ytterligare inflyttning och användning kommer situationen att bli ohållbar.
- 3 Enligt min åsikt ligger nybyggnationen för tätt inpå de redan existerande byggnaderna.

För att lösa situationen lägger jag följande förslag:

- 1 Flytta nybyggnationen längre upp på berget mot torget. Med detta förslag hamnar nybyggnationen högre och på ett mycket attraktivare läge med underbar utsikt över inloppet.
- 2 Använd befintlig väg förbi arbetar bostäderna för till och av fart.
- 3 Bygg garage platser under nybyggnationen vilket gör bostäderna mer attraktiva.
- 4 Fritidsområde kan arrangeras framför nuvarande byggnader på Fabrikörvägen och längre upp i backen

Hade för avsikt att skicka med en skiss på mitt förslag, men tyvärr finns inget utrymme för bifogade dokument.

Jag hoppas att kommunen tar hänsyn till kommuninvånarnas synpunkter på det sätt som Mats Gerdau ger uttryck för i Detaljplaneprogrammet. Det var med besvikelse och förvåning som jag vid samrådsmötet i december hörde projektledaren Sofia Thuresson Rudenschöld säga att "inga större förändringar kommer att göras med anledning av de synpunkter som kommer in efter samrådet". Det vore tråkigt och ovärdigt Nacka kommun om samrådsmöten och enkäter bara är ett "spel för gallerierna" och något som måste "bockas av".

Jag hänvisar till föregående inlägg! Tack!

Jag tror att många av oss boende i Nacka strand har uppskattat lugnet, hittills.

Jag tycker att samrådsmötena som anordnades i i början av december var dåligt organiserade. Jag hade även gärna velat höra andras frågor och svaren på dem.

Men det blev ju inte möjligt eftersom det inte blev någon gemensam frågestund. Det kändes nästan som att man var rädd för att det skulle bli bråk och obehaglig stämning om alla samlades i storgrupp.

Jag är mycket kritisk till kommunens information i det här ärendet. Jag har inte fått någon info direkt från kommunen trots att jag bor i närheten av den här stora förändringen. All info har jag fått genom massmedia och via föreningen. Att dessutom ha sista svarsdag den 23 december känns nästan lite som att kommunen hoppas få så få svar som möjligt eftersom folk glömmer att svara mitt i julstöket. Förfarandet är inte förenligt med en öppen demokratisk kommun.

Kanske lite överilfat förslag utan att ta hänsyn till de boende.

Man bör tänka på att inte ta bort för många arbetsplatser i Nacka Strand då en framtida utbyggnad av tunnelbanan till Forum borde öka attraktiviteten för att arbeta i Nacka Strand.

Man bör vara försiktig med nya sprängningar i området.

Min man och jag tycker i stort sätt att visonen att utveckla de områden som uppskattas mest genom att göra dem mer tillgängliga och bygga ut fler bostäder är bra. Det som vi tycker är tråkigt och protesterar starkt emot är att man har planer på att bygga ett fyravånings hus som kommer att helt skymma utsikten mot vattnet för oss. De vore mer rättvist om man istället byggde några småhus (radhus) där.

Min man och jag tycker i stort sätt att visonen att utveckla de områden som uppskattas mest genom att göra dem mer tillgängliga och bygga ut fler bostäder är bra. Det som vi tycker är tråkigt och protesterar starkt emot är att man har planer på att bygga ett fyravånings hus som kommer att helt skymma utsikten mot vattnet för oss. De vore mer rättvist om man istället byggde några småhus (radhus) där.

Min man och jag tycker i stort sätt att visonen att utveckla de områden som uppskattas mest genom att göra dem mer tillgängliga och bygga ut fler bostäder är bra. Det som vi tycker är tråkigt och protesterar starkt emot är att man har planer på att bygga ett fyravånings hus som kommer att helt skymma utsikten mot vattnet för oss. De vore mer rättvist om man istället byggde några småhus (radhus) där.

Mycket bra, så att detta vackra område blir levande med puls!
(inte bara om somrarna).

Och att ni även snarast sätter igång med Bergs Oljehamn. När detta område står klart någon gång i framtiden, så kommer Nacka stoltsera med Stockholms Läns vackrast belägna bostadsområde!

Många planer verkar vettiga och trevliga: t.ex. gestaltningen av nya torget, promenadväg längs fabriken, öppnare vid tunneln och där omkring, mm

Fastän jag inte drabbas av det planerade hus som ska byggas på Augustendalsvägen mellan kontorshuset och Tornvillan (och framför hyreshusen) är det förskräckligt att sätta dit ett stort hus. Typiskt fall av att enbart ser till att det kan generera mycket inkomster vid en försäljning - utan hänsyn till hur negativ det påverkar området och människorna som bor där. Gatukurvan där skulle bli mycket översiktlig och direkt farligare.

Det jag berörs av är Fabrikörvägen mot vattnet och mot berget. Mot vattnet har jag fullt förståelse för utbyggnad på parkeringen. Det verkar slöseri med värdefull mark. Gant-husen sätter dock nivån på höjden. Det ska respekteras enl. servitut. Såvida höjden respekteras kan Gant-husen också tänkas rivas för att ersättas med radhus eller annan boendeform upp den den höjden.

Det som skiljer detta område från Hammarby sjöstad eller Kvarnholmen är att det aldrig var planerad mer och människorna har litat på löften och kommunens utfästelser. Nu ska det byggas på så många attraktiva ställen som möjligt för utsiktens skull - MEN PÅ BEKOSTNAD AV BEFINTLIGT Det kan rimligtvis inte accepteras.

Berget bör inte bebyggas alls - vill man på allvar behålla en grön kil kan man inte 'stänga' av den genom bebyggelse. För bättre tillgänglighet och nyttjande kan en planerad stig med vilobänk anläggas.

Nacka strand och Jarlaberg är jättefina områden. Det krävs mycket eftertanke och

fingertoppskänsla om det ska bli bra. Konstigt att Nacka strand och Jarlaberg ska bli "stad". Tänk på ert eftermäle!

Tankar från "trädkramaren"

Nacka Strand är en fantastisk stadel och dess charm och underbara natur får ej förstöras av giriga exploatörer

Hela berget vid Fabrikörvägen med dessa gamla ekar och underbara natur kan inte förstöras !!!!!!!!!!!!!!!!

Nuvarande skogspartier söder om Fabrikörvägen kan behövas som rekreationsplats efter övrig förtätning i samband med bostäder i befintliga lokaler och övriga nya bostäder runt Nacka Strand centrum.

Inga nya våningsplan på "gamla Gant-husen".

I övrigt stöttar jag styrelsen skrift som undertecknats av Inger Byman, Advokatfirman Fylgia.

Nyttja och ta hand om de redan befintliga lokaler i första hand ...tänker dock att husen som planeras vid nuvarande busslinga är minst i vägen för det befintliga så även byggnaderna närmast stan.

Några ytterligare saker som jag tycker är viktigt;

- Begränsa biltrafiken i området, genom att styra all parkering till garaget. Jag förstår att biltrafik behöver tillåtas för transport till och från hus längs augustendalsvägen och kajen. Men jag tycker att all parkering på markplan och gator skall tas bort nedanför augustendalstorget. Detta skulle göra gröna foten mycket mer tillgänglig och öppen, samt bidra till att göra området mer barn- och gångvänligt.

- Viktigt att byggprocessen sköts på ett bra sätt under de tre etapperna, med information och begränsning av störningar. Jag kommer ihåg hur det var i mitten av 90 talet, när området kring Augustendalsvägen färdigställdes. Hotellbygget för tre år sedan var en katastrof för de närliggande boende, där en hel sommar förstördes av sprängningar, borrning och byggtrafik. Jag hoppas kommunen kan ta ett ansvar och styra hela byggprocessen och dialogen med de boende.

- Ett sätt att avlasta och begränsa busstrafik är att bygga ut båttrafiken ytterligare, med snabb (direktbåtar) in till stan. Båttrafiken är mycket bra idag, men in till stan tar det rätt långt tid med alla stopp. Med fler boende borde det finnas underlag för direktbåtar.

när kommer information till oss "grannar"

Om jak kunde skulle jag flytta från Nacka,vill man ha nära till natur så kan man inte bomkvar här

Omprovap planerna på bebyggelse så nära ett väl fungerande Jarlaberg!!!

Rädda naturen i Nacka STRAND!!

Se föregående punkt. Vi hoppas att ni visar hänsyn till de servitut som finns registrerat hos lantmäteriverket och besparar oss det arbete och den känslomässiga energi som en rättsprocess samt medial process skulle kräva.

Tack på förhand

Se heller till att ta hand om skolan och utbildta ungarna så att dom kan skriva och räkna mm. Ta hand om äldrevården, arbetslösheten osv. Se till att få ut något bra i kommunen istället. lägg ner detta idiotiska förslag. Tänk för engångs skull på människan. Istället att springa runt i investerarna intresse.

Se ovan.

Västra Hällmarken är en fantastisk möjlighet att bibehålla som den är intakt! Miljön kommer med tiden att bli än mer unik för alla och det gröna och dess unika djurliv som idag finns här behövs för att även kunna ta hand om så mycket buller, trafik, boende etc.

Det kan bara vara en fördel för Nacka kommun som ska bli stad och framförallt alla som kommer jobba, bo, leva, växa upp och vistas i Nacka Strand att bibehålla växtra hällmarken dvs det gröna området mellan fabrikörv och vikdalen intakt och inte att förglömma för alla de som vistas på Djurgården eller passerar förbi som

affärsresenär eller turist på en av de stora höga lyxkryssarna där Nacka Strand är första intrycket av Stockholms inlopp eller den bild som resenärerna har med som sin bild av Sverige.

Se tidigare kommentar

Skona DELOMRÅDE 6 !!

Som sagt, inga fler hus i slutet av Augustendalsvägen (delområde 7)

Trist att behöva bo i en "byggarbetsplats" 7-10 år framöver. Förtätning av bebyggelse till en mer stadsliknande miljö bör ske i områden (vid torget och Augustendalsvägen) där det harmoniserar med omgivningen och inte nära stranden.

Tycker att det är bra med tanken att man vill ha ett mer livligt Nackastrand men arkitekturen är en katastrof och att man inte tar hänsyn till dagens boende är ÅÅ konstigt

Tycker att man går alldeles för hårt fram när man tänkt till om nya Nacka Strand. Bygg i första hand om bef. kontorslokaler till bostäder för att därmed inte förstöra den unika kustmiljön, som finns idag. Realiserade tänkta byggplaner kommer per automatik öka trafik, parkeringsproblem, buller, mindre grönområden, mindre ljus etc dvs sämre livskvalitet

Tänk om

Tänk framåt bygg inte bort det lilla vatten vi har utan planera så att alla kan ta del och njuta vid vattenbrynet. Bygg gärna en större hamn så att NS kan ha status som Yacht hamn. Tänk inte bara på pengar utan på folks trivsel i området.

Utveckla båttrafiken exempelvis ha en snabbbåt mellan Lidingö, Nacka Strand och Nybroviken. Om det skall byggas vill vi inte att våra barn skall växa upp i en byggarbetsplats därför måste olika byggnadsfaser tas i omgångar så att Nacka Strand blir en enda byggarbetsplats de närmaste 15 åren.

Var rädd om vår fantastiska miljö!

Varför fick inte vi i Jarlaberg fylla i enkät i januari 2013 som boende i Nacka Strand? Då hade vi haft en möjlighet att tycka innan pengar lades på att planera in helt befäringda byggnationer. En detaljplan med 1500 nya lägenheter och omformning av en hel stadsdel som också vi spenderar tid i påverkar oss i hög grad!

Varför fick vi i Jarlaberg inte vara med på enkäten i januari 2013. Had e vi det hade vi kunna påverka redan då så pengar inte behövde läggas ner på denna rent ut sagt idiotplan. Är det vad kommunala skattepengar läggs på?

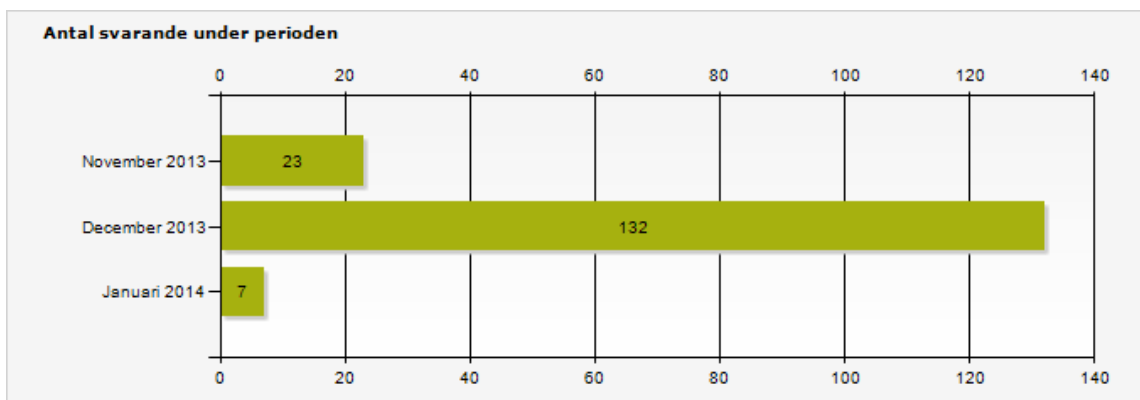
Vi tycker att det nya bostadsområdet skall ligga söder om bergets högsta punkt. Vi tycker också att den smala remsa av blandskog, som sluttar mot Fabrikörvägen skall bevaras, orörd. Vi anser att placeringen av den planerade bebyggelsen söder om Fabrikörvägen, bör omprövas. Vid planeringen av bostadsområden måste behovet av alternativa äldre bostäder ingå.

Vid en framtida utbyggnad av tunnelbanan till Nacka Forum bör det bli attraktivt att arbeta i Nacka Strand och därför måste man se till att det finns tillräckligt med arbetsplatser och att inte för många kontor har förvandlats till bostäder.

Vid Vikdalsvägens slut, där den nya bron till Kvarnholmen byggs, finns en liten naturlig sandstrand. I dag är den skräpig och otrevlig, men i ordningställd med en mindre flytbrygga på sommarhalvåret skulle den kunna bli en lite oas för boende i Nacka Strand, Vikdalen, Kvarnholmen m.fl. som skulle förstärka den uppskattade närheten till vattnet ytterligare.

Överexploaterat med förtätning som känns ogenomtänkt. Backen ner mot kajen kommer att bli mörk med tät bebyggelse och ökat trafikchaos. Polisen kommer att få framkomlighetsproblem vid uttryckningar. Grönområden försvinner och viktig kulturmark går förlorad.

Affärer och annan kommersiell verksamhet vid torget är dock bra. Det är även positivt för dem som arbetar i Nacka Strand. Att bygga om delar av kontor till bostäder kan även vara en god idé. Men tänk då på den redan besvärande trafiken på Augustendalsvägen! Man får inte förstöra livskvaliteten för många genom att skapa lite nytta.



Mottagare	Ej kontaktbara	Svarande	Svarsfrekvens
246	0	162	65,9%

Kvot	Bekräftade	Ej bekräftade	Utkastade




UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



P-M Bussgata till kaj

Koncept 2014-03-14


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

Kund

Konsult

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


Upprättad av: Anders Nyberg, Peter Dalhamn, Marie Åslund

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

Innehåll


Innehållsförteckning

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

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

Bilaga 1 Illustrationer

Bilaga 2 Ritningar

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

1 Inledning/Bakgrund

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

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

Utredningen omfattar tre huvudalternativ.

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

Alt 2 Utbyggnad av Augustendalsvägen med max 7 % lutning.

Alt 3 Ellensviksvägen ombyggd för busstrafik

En översiktlig studie av behov av ändringar, i vägutbredning, lutning och profil och svängradier har genomförts.

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

Utredningen utgör underlag för kommande detaljplanearbete.

2 Förutsättningar


2.1 Gator, vägar och kaj

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

Augustendalsvägen

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

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

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

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

Ellensviksvägen

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


2.2 Riksintresse, kulturmiljö och andra värden

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

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

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

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

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

2.3 Riktlinjer för buss

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

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

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

Avvikelser från dessa rekommendationer har beskrivits.

3 Beskrivning och konsekvenser av utredda alternativ


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

3.1.1 Utformning

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

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

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

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

- Intensiv halkbekämpning vintertid.

3.1.2 Konsekvenser

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

Funktion

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

Befintliga anläggningar

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


Miljö- kultur och park

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

3.1.3 Kostnader

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

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

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

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

3.2.1 Utformning

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

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

3.2.2 Konsekvenser


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

Funktion

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

Befintliga anläggningar

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

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

Miljö- kultur och park

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

3.2.3 Kostnader

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

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

3.3.1 Utformning

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

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


3.3.2 Konsekvenser

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

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

Funktioner

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

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

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

Befintliga anläggningar

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

Miljö –kultur och park

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


3.3.3 Kostnader

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

3.4 Alt 2 Ellensviksvägen ombyggd för busstrafik

3.4.1 Utformning

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

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

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

3.4.2 Konsekvenser

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

Funktion

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

Befintliga anläggningar


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

Miljö

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

Kostnader

Mycket stora kostnader för ombyggnad av Ellensviksvägen och Augustendalsvägen.

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

3.5 Alt 3 Enkelriktad busstrafik på Ellensviksvägen

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

3.6 Bussvändslinga vid kajen

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

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

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

4 Slutsatser

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

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



Augustendalsvägen Nacka strand

PM BUSSGATA TILL KAJ

BILAGA 1 Illustrationer

2014-03-14

Studerade alternativ

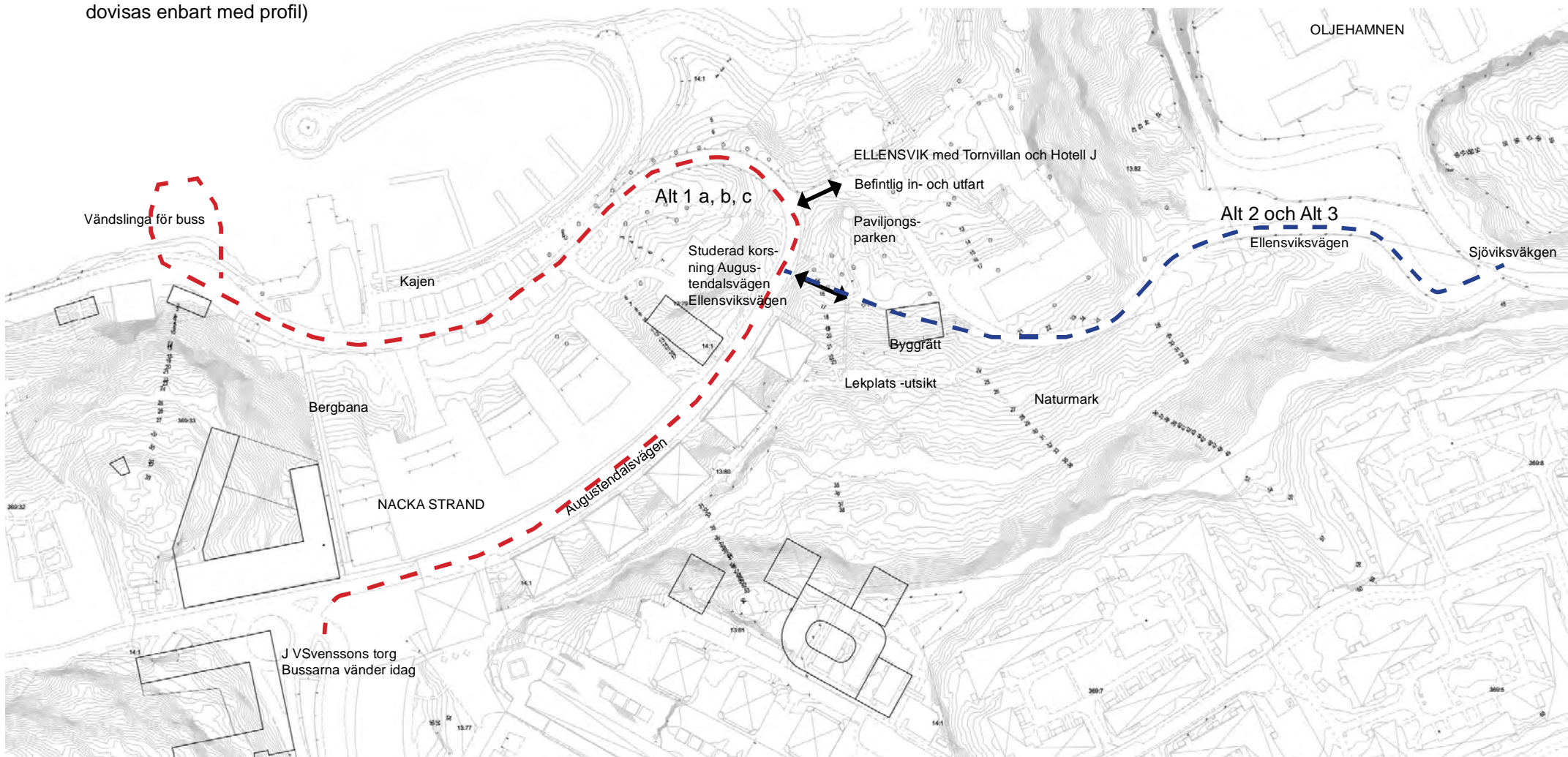
Alt 1a Utbyggnad av Augustendalsvägen för busstrafik med bibehållen anslutning till Ellensvik och med befintliga lutningar.

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

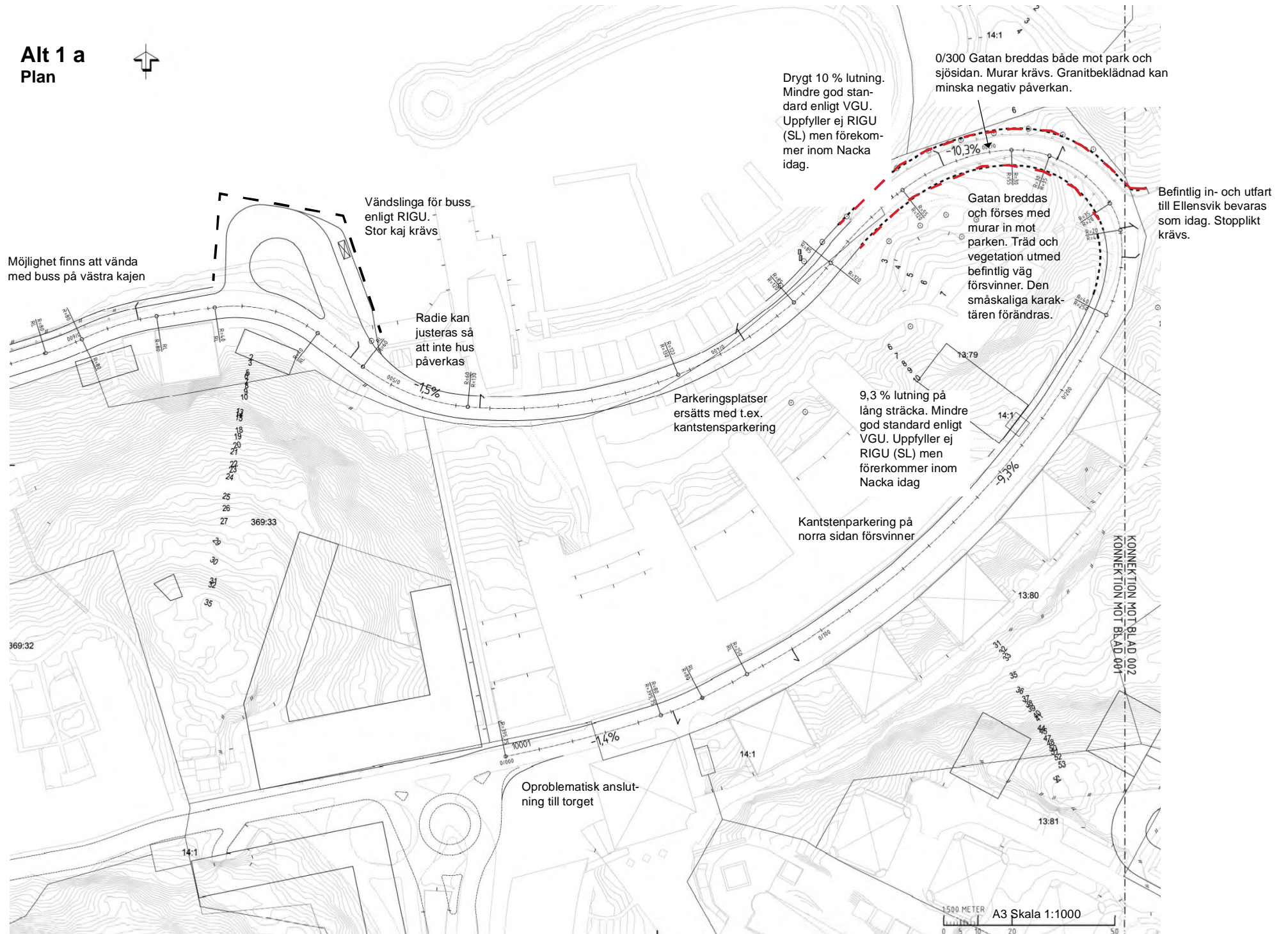
Alt 1 c Utbyggnad av Augustendalsvägen för att klara anslutning till ny gata i Ellensviksvägens sträckning

Alt 2 Ellensviksvägen ombyggd för busstrafik

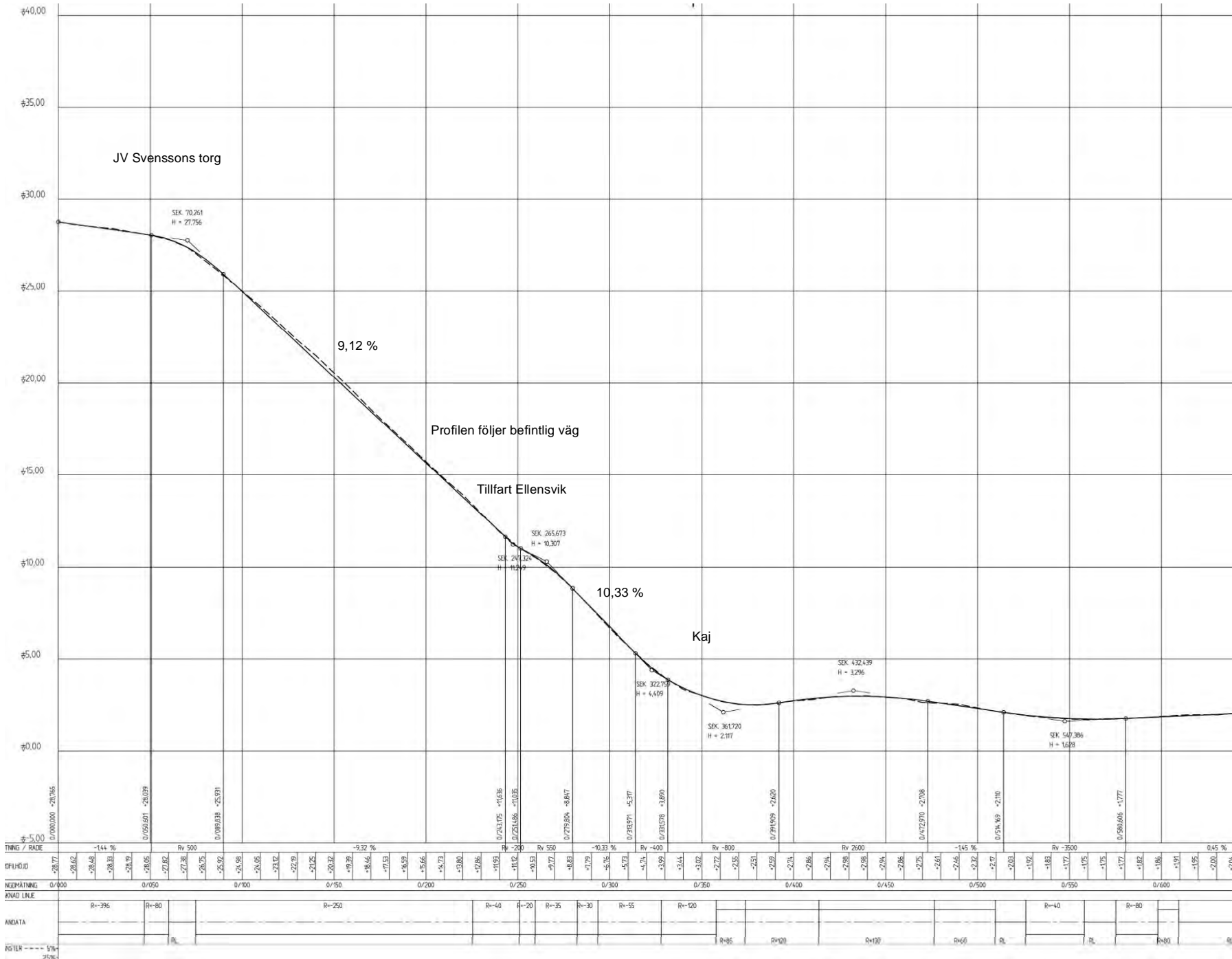
Alt 3 Enkelriktad busstrafik på Ellensviksvägen (redovisas ej)



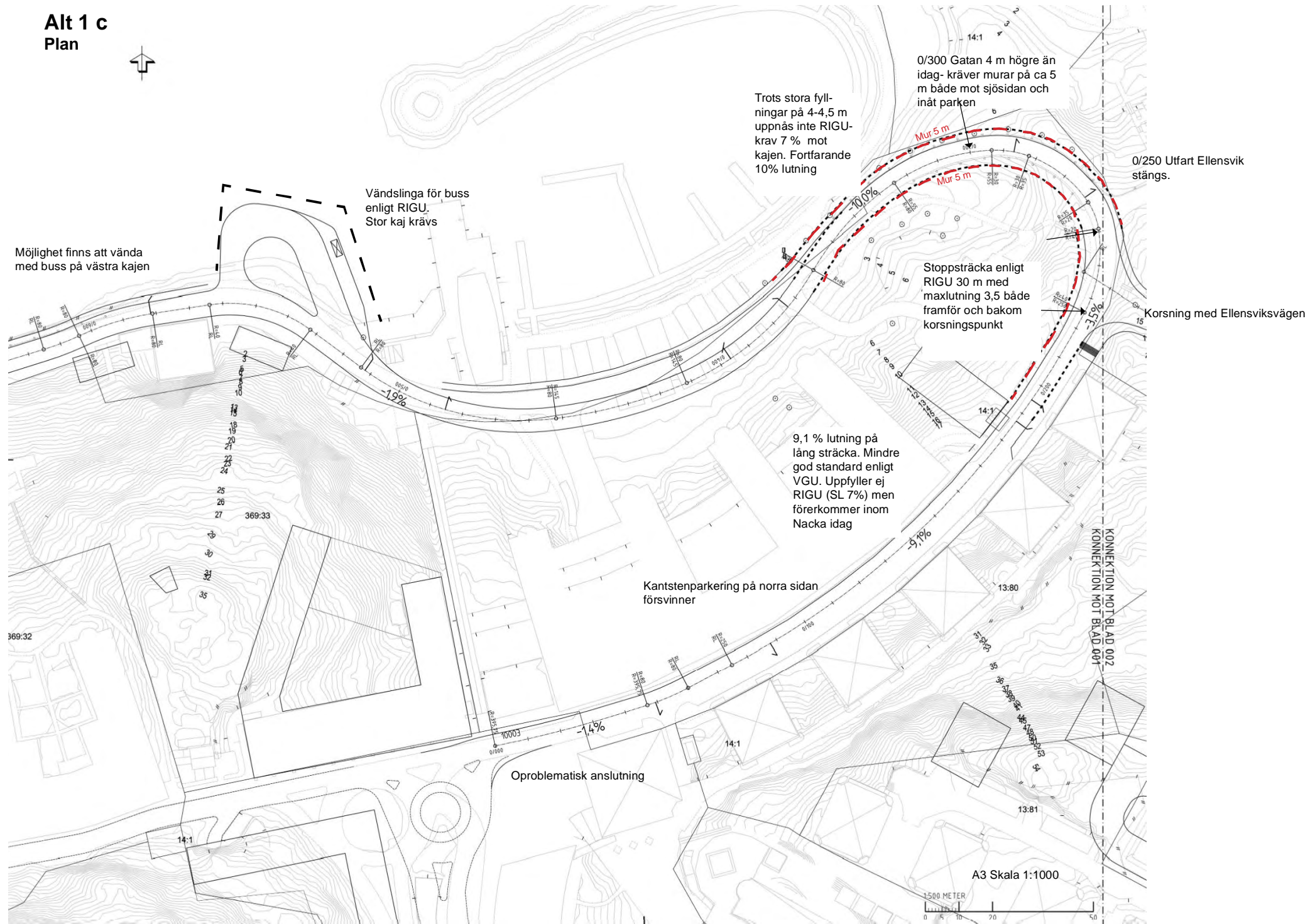
Alt 1 a Plan



Profil alt 1 a

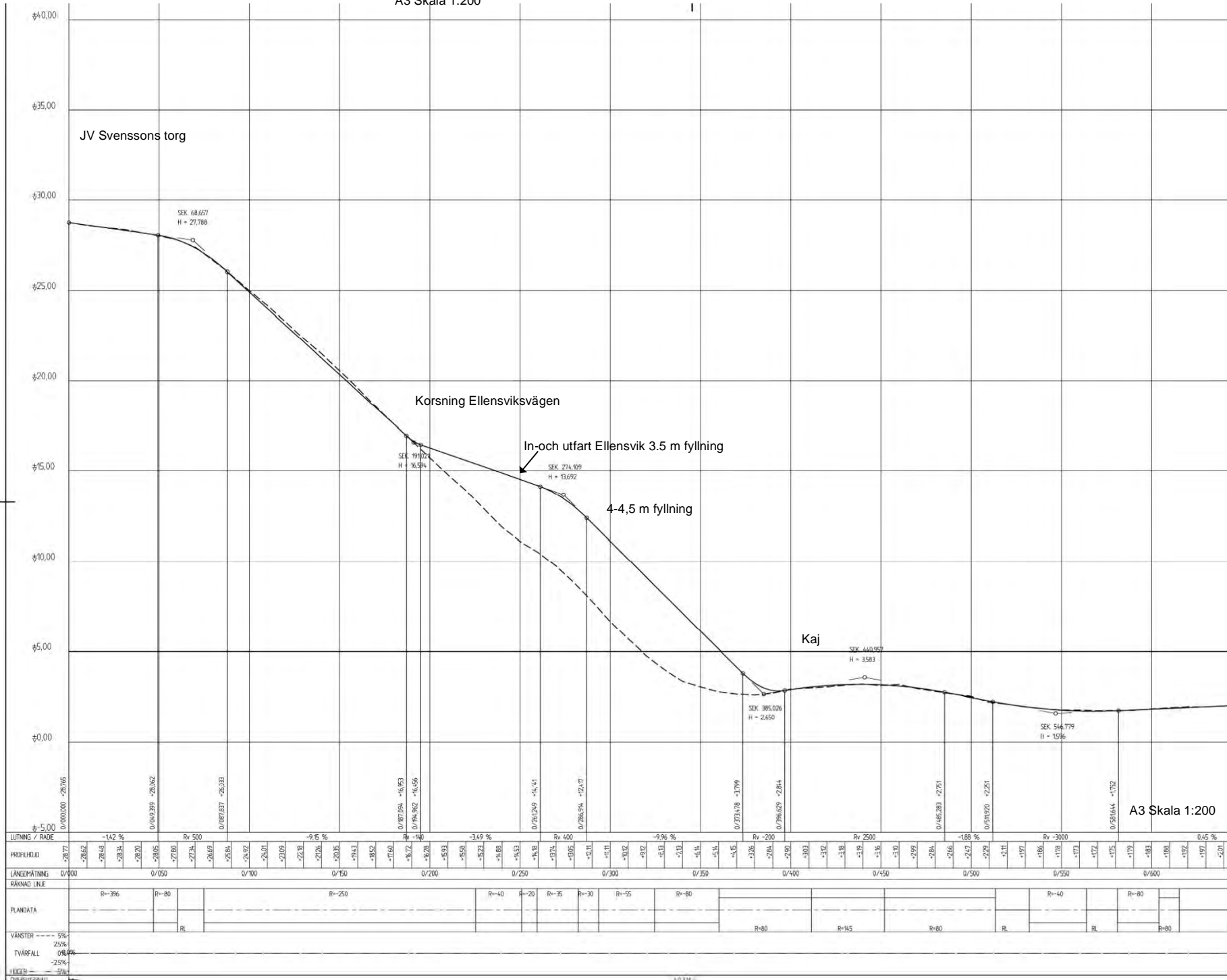


Alt 1 c Plan

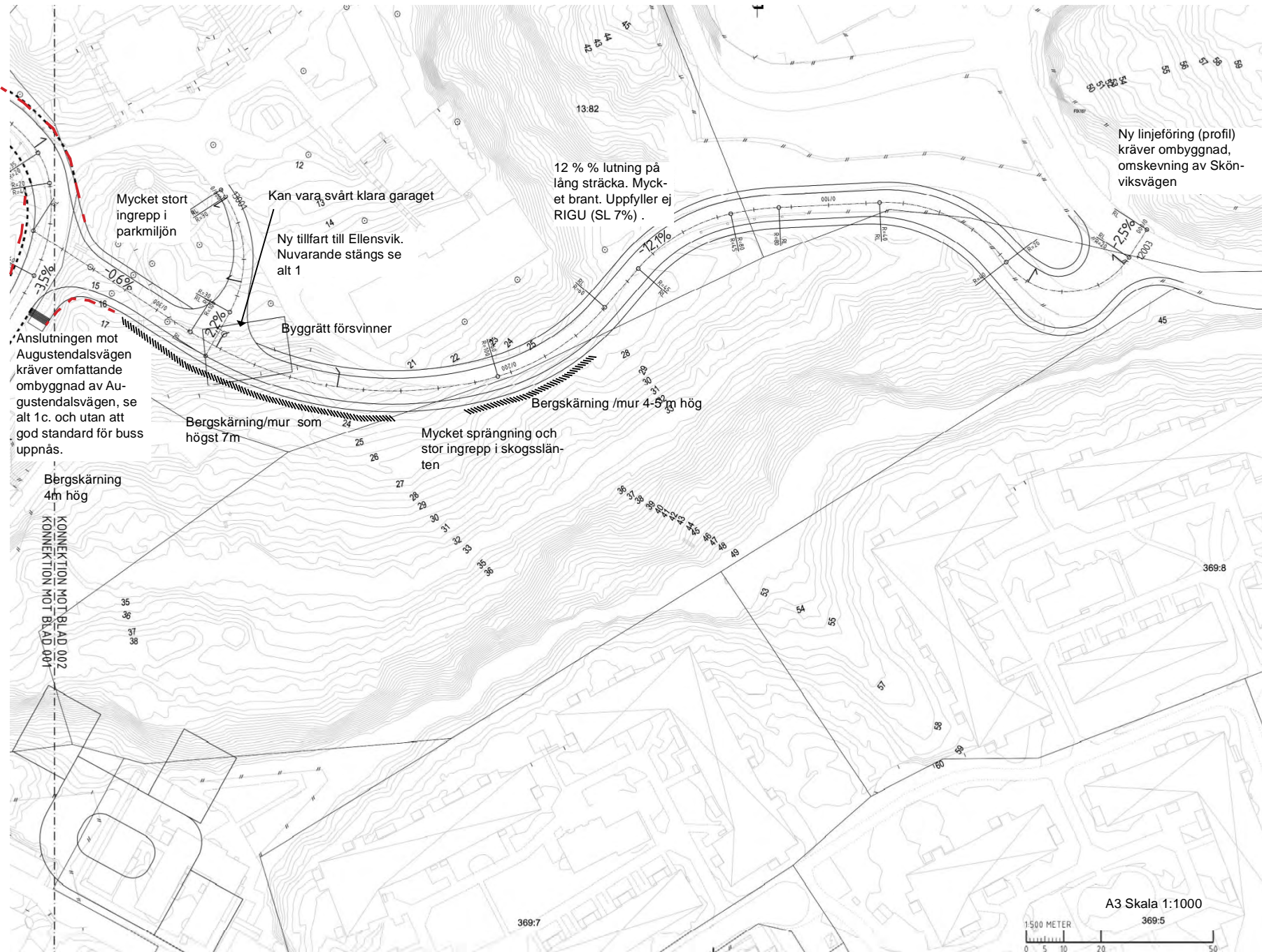


Profil alt 1 c

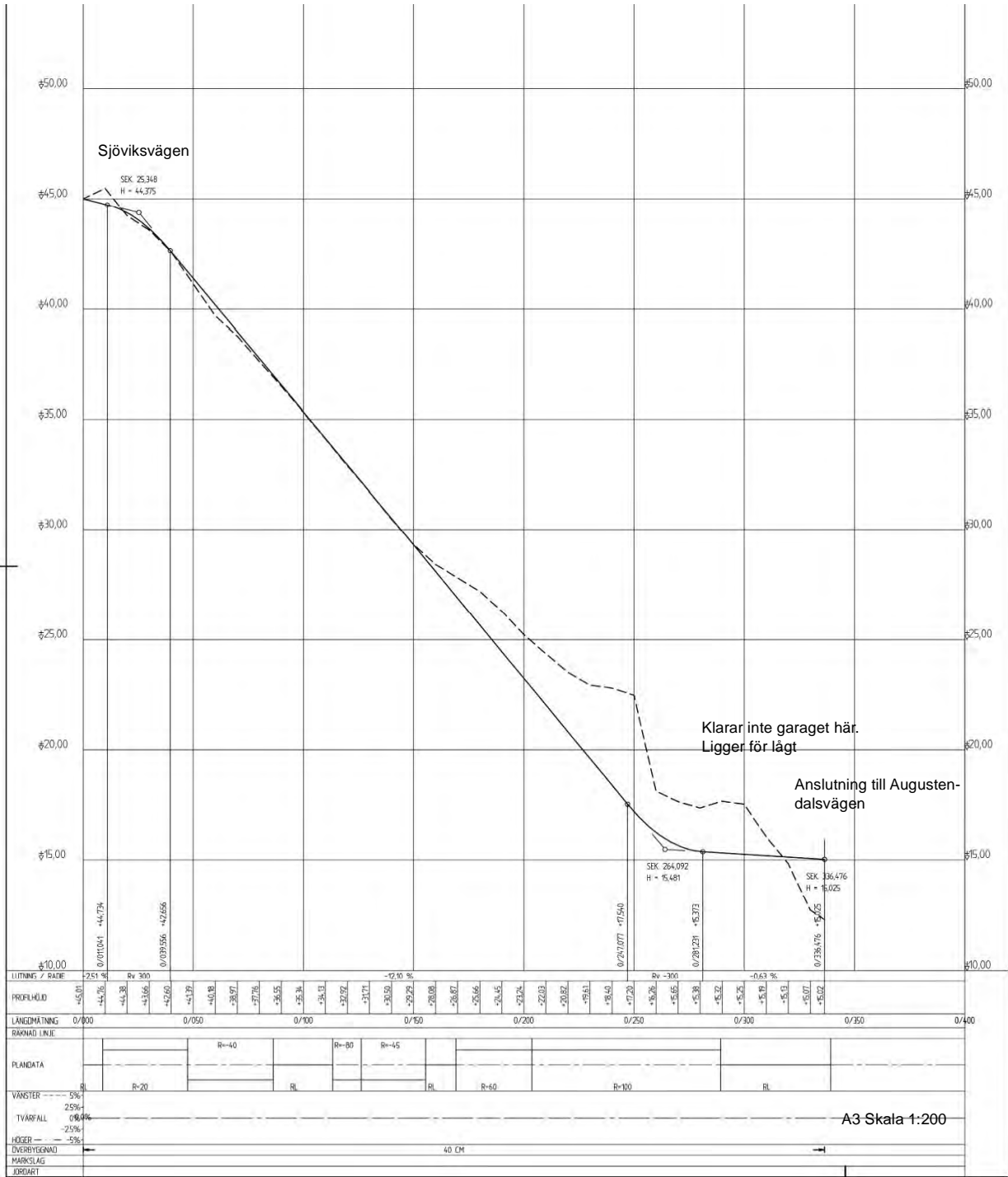
A3 Skala 1:200



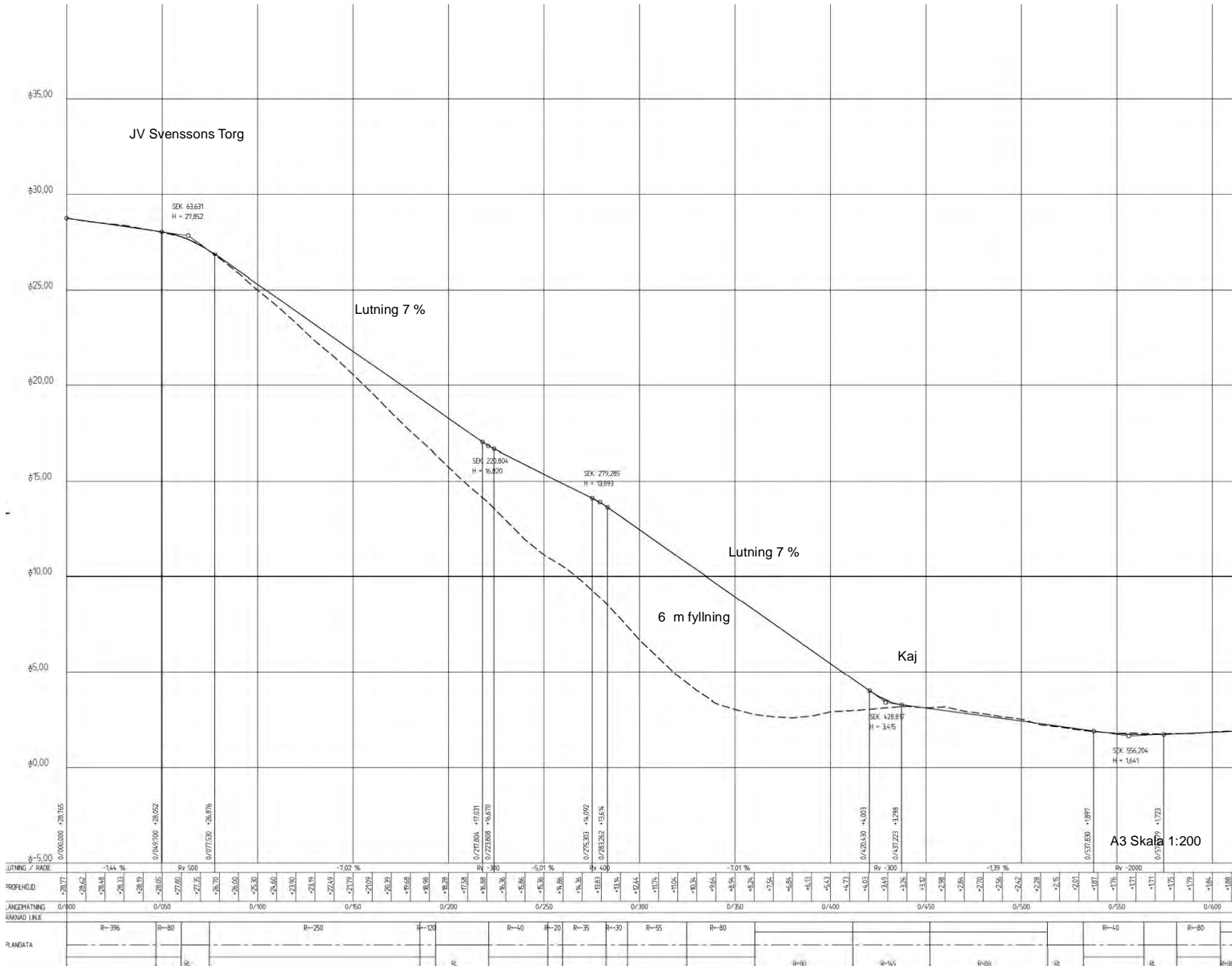
Alt 2 Plan



Profil alt 2



Alt 1b Profil



§ 82

Dnr KFKS 2012/495-214

Detaljplaneprogram för Nacka strand på Sicklaön

Beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker att kommunstyrelsen antar detaljplaneprogrammet.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden tillstyrker att kommunstyrelsen delegerar till planchefen och mark- och exploateringschefen att starta kommande stadsbyggnadsprojekt förutsatt att de överensstämmer med antaget detaljplaneprogram för Nacka strand.

Ärendet

Ett förslag till detaljplaneprogram för Nacka strand har tagits fram som ska vara vägledande för områdets framtida utveckling gällande bebyggelse och verksamheter, liksom hantering av natur och kulturhistoriska värden med mera.




I programmet föreslås en utveckling där cirka 1 500 bostäder kan tillkomma samt vissa ytor för verksamheter, vilket innebär att stadsdelen kommer att få en mer blandad och balanserad sammansättning och ett ökat underlag för service samt kollektivtrafik.

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

Programarbetet startades i december 2012 och ett förslag var utskickat för samråd under november och december 2013. Under samrådet har två "öppet hus" arrangerats där också samrådspromenader har genomförts i Nacka strand.

Från remissinstanserna har de viktigaste synpunkterna handlat om påverkan på den gröna spridningskorridoren och riksintresset, anpassning till kulturmiljön, samordning av kollektivtrafik, trafikstruktur och buller.

Från de boende har synpunkterna främst handlat om tillkommande bebyggelse och den påverkan som den ger på befintlig bebyggelse och omgivning. Föreslagen bebyggelse på kajen, söder om Fabrikörvägen, längst ute på Jakobsdalsvägen har mött kraftig kritik från de närboende. De ändringar som gjorts i förslaget består främst av en omarbetning av dessa områden och i vissa fall en lägre exploateringsgrad. För att kompensera har exploateringsgraden i andra delområden, där påverkan på befintlig bebyggelse inte bedömts lika stor, ökats.

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

Nacka kommun har sedan samrådet utrett möjligheten att angöra kajen med buss för en snabb och effektiv omstigning mellan buss och båt. Utredningen visar att det är möjligt att trafikera Augustendalsvägen ned till kajen med buss om man godtar en mindre god standard, vändmöjlighet vid kajen är dock förenade med ingrepp i strandmiljön och med stora infrastrukturella investeringar.




Ekonomiska konsekvenser

Inför framtagandet av programförslaget för Nacka strand tecknades ett programavtal mellan fastighetsägaren Nacka Strand Fastighets AB och Nacka kommun. Samtliga kostnader förknippade med programarbetet bekostas av Nacka Strand Fastighets AB. Innan kommunstyrelsen beslutar att anta programmet ska ett ramavtal träffas mellan fastighetsägaren Nacka Strand Fastighets AB och Nacka kommun om ekonomiska och praktiska förutsättningar för utbyggnad av allmänna anläggningar. Ramavtalet ska enligt tidplan inlämnas till KSSU den 29 april 2014 för att därefter behandlas av KS och KF, under förutsättning att förhandlingarna mellan kommunen och Nacka Strand Fastighets AB kan avslutas innan dess.

Utbyggnaden av anläggningar inom kvartersmark åligger exploitören, kommunen ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom allmän plats. Samtliga kostnader avseende allmänna anläggningar och övergripande infrastrukturåtgärder inom allmän plats ska bäras av tillkommande och omvandlad bebyggelse och fördelas i relation till exploateringsgrad. Ett samordningsprojekt ska påbörjas för att utreda de övergripande frågorna som påverkar två eller flera kommande detaljplaner i området. Kostnaden för arbetet som vidtas i samordningsprojektet ska fördelas på berörda detaljplaner i relation till nytta och exploateringsgrad.

Innan planarbetet påbörjas ska det för varje etapp tecknas ett detaljplaneavtal mellan exploitör och Nacka kommun. Innan detaljplan kan antas av kommunfullmäktige ska ett exploateringsavtal upprättas mellan Nacka kommun och exploitören. Avtalet reglerar bland annat ansvar- och kostnadsfördelning för allmänna anläggningar, uttag av VA-anläggningsavgifter, ställande av säkerhet och ett exploateringsbidrag för övergripande infrastrukturåtgärder, vilket innehåller ett finansiellt bidrag till kommande utbyggnad av tunnelbanan.

Utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum möjliggör en kraftig utökad bostadsbebyggelse på västra Sicklaön. Västra Sicklaön definieras som Sicklaön väster om Saltsjöbadsleden och Nyckelviken. Exploatörer 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.

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

Kommunen äger några områden som enligt programförslaget kan bebyggas, vilket medför ett visst positivt netto till kommunens projektbudget. Försäljning av den kommunala marken föregås av en markanvisningstävling eller en värdering av mindre områden. Kommande områden för allmän platsmark ska överlåtas till kommunen utan ersättning. Programförslaget innebär att kommunen övertar flertalet anläggningar, exempelvis torgtytor, parker och kajer, vilket innebär att kommunen i framtiden kommer att få drift- och underhållskostnader för dessa anläggningar. Inom programområdet finns även flertalet enskilda ledningar som kan komma att behöva bytas ut innan delar av det enskilda nätet övertas av kommunen. Kommunens tekniska nämnd är huvudman för det allmänna VA-nätet och Nacka Energi för det allmänna elnätet. Avgifter för vatten och avlopp debiteras enligt vid varje tidpunkt gällande taxa.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse 2014-03-19.

Bilagor:

1. Ärendeöversikt
2. Samrådsredogörelse för program
3. Programhandlingar.

Yrkanden

Cathrin Bergenstråhle (M) med instämmande av Johan Hiller (M) och Anders Tiger (KD) yrkade bifall till förslaget till beslut.

Leif Holmberg (C) med instämmande av Bjarne Hanson (FP) yrkade bifall till förslaget till beslut med tillägget att:

”Delområde 6 minskas ner så att husen inte sträcker sig så djupt in mot den västra hällmarken. De två södra husen tas bort.”




Leif Holmberg (C) med instämmande av Bjarne Hanson (FP) och Roger Bydler (MP) yrkade bifall till förslaget till beslut med tillägget att:

”I delområde 7 tas den befintliga byggrätten bort, det är en vacker backe ner från Jarlabergshället och vi önskar inte att den byggs igen.”

Cathrin Bergenstråhle (M) yrkade avslag på Leif Holmbergs två tilläggsyrkanden.

Beslutsgång

Ordförande ställde Leif Holmbergs tilläggsyrkande avseende delområde 6 mot sitt eget avslagsyrkande. Nämnden beslutade att avslå Leif Holmbergs tilläggsyrkande avseende delområde 6.

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

Ordförande ställde Leif Holmbergs tilläggsyrkande avseende delområde 7 mot sitt eget avslagsyrkande. Nämnden beslutade att avslå Leif Holmbergs tilläggsyrkande avseende delområde 7.

Nämnden beslutade således i enlighet med förslaget till beslut.

Protokollsanteckningar

Leif Holmberg (C) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Centerpartiet tycker att det är en spännande förnyelse av Nacka strand som föreslås. Det är ett välbearbetat program som tagits fram. I stort stödjer vi programmet.

Vi känner dock tveksamhet för några exploateringar. I delområde 7 föreslår vi att den befintliga byggrätten bort, det är en vacker backe ner från Jarlabergshället och vi önskar inte att den byggs igen. I delområde 6 tycker vi att husen kan minskas så att de inte sträcker in sig så djupt in mot den västra hällmarken.

Centerpartiet indikerade redan i samband med samrådet att vi känner tveksamhet inför exploateringen i backen vid det som idag är pysslingens lekskola. Det är en fin backe som används av många barn för lek även utanför verksamheten eftermiddagar och kvällar. Den föreslagna bebyggelsen skärmar även av utsikten från Jarlaberg mot Stockholms inlopp. De föreslagna byggnaderna har omarbetats jämfört med samrådsförslag och för vår del så behöver vi analysera förslaget ytterligare innan vi slutligt tar ställning till ärendet när det kommer till KS.”




Anders Tiger (KD), Jack Sjölund (KD) och Magnus Sjöqvist (M) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Nacka strand är ett väl genomarbetat program. Tre aspekter vill vi kristdemokrater dock lyfta fram:

1. Övergången mellan kollektivtrafikens bussar och båtar behöver förbättras. Det måste bli närmare mellan buss och båt, gå snabbare och vara enklare att byta trafikslag. Det gäller förstås även tunnelbanan den dag den är på plats.

Nacka strand är den viktigaste angringspunkten för Sjövägen i Nacka. Båttrafiken utgör ett viktigt komplement inom kollektivtrafiken. Den måste utvecklas med moderna båtar, funktionshindersvänliga, miljövänliga och snabba. Det måste därför gå smidigare att byta mellan bussarna och de kommande moderniserade båtarna.

2. Området är inte tillräckligt barnvänligt. Det är svårt att hitta ytor lämpade för bollsport, därför bör någon annan idé hittas på, som kan bli ett kännetecken för området och som karaktäriserar det. Exempel som skulle kunna ge fantasin en skjuts: Tom Tits, Mulle Meck, året-runt-kälkbacke, parkour-park, dataspelscenter, temaidéer från områdets industrihistoria eller som är kopplat till vattnet...

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

3. Området bör underkastas kommunens expertis vad gäller brottsförebyggande utformning.”

Magnus Sjöqvist (M) gjorde följande anteckning till protokollet:

”En mycket viktig fråga att bevaka i den fortsatta processen är tillkomsten av nya och effektiva arbetsplatslokaler i Nacka Strand. Området kommer inom en rimlig tidsrymd få en mycket bra kollektivtrafikförsörjning vilket helt ändrar förutsättningarna för lokalisering av företag. Området borde lämpa sig väl för den starkt expanderade sektorn för professionella tjänster där närheten till naturvärden många gånger uppskattas.”




Ronald Eriksson (V) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Det är bra att Nacka strand byggs om och till så området utnyttjas mer effektivt. Det är också bra att möjligheter till fler arbetsplatser bibehålls i bra kollektivtrafiklägen. Några saker som man bör ta hänsyn till är dock följande:

1. Kollektivtrafiken måste fungera effektivt. Det innebär bl.a. att det är bäst om bussarna stannar ovanför det som idag är bergbanan och att förbindelsen ner till hamnen/båtarna görs snabb och med tillräcklig kapacitet. Den gamla bergbanan är av museal kvalitet. Det behövs någon form av snabb hiss/rulltrappa.
2. Minst en nedgång till kommande T-bana måste finnas så centralt som möjligt i området t.ex. med hjälp av snabba underjordiska rullande gångbanor.
3. Det ska också skapas p-plaster i tillräcklig mängd och information spridas om detta så resenärer från andra delar av Nacka/Värmdö har möjlighet att åka bil till Nacka strand och sedan ta båten till Stockholm och Lidingö.
4. Området blir tätbebyggt och det finns i dagens förslag få ytor utomhus för barnens behov. Detta måste åtgärdas med lekplatser och banor för moderna lekar och idrotter.
5. De lägenheter som skapas, ska i första hand vara mindre och hyresrätter.
6. Området förtätas men möjligheterna att bygga högre och kanske fler huskroppar bör utredas vidare utan att ge avkall på behovet av grönområden.”

Roger Bydler (MP) och Ronald Eriksson (V) gjorde följande anteckning till protokollet:

”I den förtätning som planeras ske i Nacka strand vill vi peka på vikten av att en blandning av bostäder, service, skolor, mötesplatser, rekreativsmöjligheter och arbetsplatser skapas. I Nacka strand har vi haft ett stort antal arbetsplatser och som nu delvis kommer att konverteras till bostäder. Något vi i och för sig inte har något emot, men det är viktigt att i den planerade utbyggnaden inte antalet arbetsplatser totalt sett minskar. Den huvudsakliga orsaken till att stora företag nu har lämnat Nacka strand torde vara kommunikationsproblemen. Med bra kommunikationer är ju läget klart konkurrenskraftigt,

Ordförandes signatur 	Justerandes signatur 	Utdragsbestyrkande 
---	---	--

varför ett fokusområde i den kommande utbyggnaden måste vara att skapa bra kommunikationslösningar.

Den planerade tunnelbanan kommer inte att lösa kommunikationsbehoven för boende och arbetande i det framtida Nacka strand. En av de avgörande faktorerna vid val av färdmedel är om man behöver göra flera byten. Anslutningsbussar från Nacka strand till Nacka Forum innebär att ett extra byte måste göras. Vi behöver därför titta på olika alternativa lösningar för att klara kommunikationerna. En utbyggd båttrafik planeras vilket är positivt. Dock kommer inte detta att räcka långt med den befolkningstillväxt vi har att förvänta. Dessutom är det viktigt att ta hänsyn till var båtarna kommer att kunna lägga till inne i city med tanke på anslutningsresandet.

Nu är det inte bara i Nacka strand vi kommer att ha kommunikationsproblem. Det gäller hela kusten in till Stockholm - Kvarnholmen, Finnboda och Saltsjö kvarn. Vårt förslag är att en helhetslösning studeras för denna sträckning och att då även nya kommunikationsmedel tas med. En linbanelösning (gondolbana) tror vi kan vara en klart intressant lösning för att klar resandebeståndet. Den skulle då börja i Nacka strand fortsätta över till Kvarnholmen, Finnboda Hamn, Saltsjö kvarn och ha slutpunkt vid Slussen. Kapacitetsmässigt motsvarar en sådan lösning tvärbanan, den är relativt sett mycket kostnadseffektiv och kan etableras under kort tid. Det är en helt beprövad teknik som finns på ett antal platser runt om i världen.

Vad gäller själva planen anser vi det väsentligt att kommunikation mellan kommande bebyggelse på området där Bergs oljehamn nu ligger och Nacka strand kommer att kunna ske, varför läget för byggnaden som ligger i anslutning till väg till Bergs oljehamn inte är lämpligt.”

Helena Westerling (S) och Maria Lähetkangas (S) gjorde följande anteckning till protokollet:

”Det är välkommet att detaljplaneprogram för Nacka Strand nu är framtaget och framlagt för nämnden. Detaljplaneprogrammet har varit ute för samråd och planenheten har till stor del tagit hänsyn till synpunkter som inkommit under samrådet, vilket är mycket bra.

Däremot vill vi från socialdemokraterna göra en notering angående beslut enligt punkt två i tjänsteskrivelsen. För att skynda på processen föreslås att kommunstyrelsen ska delegera beslut att starta kommande stadsbyggnadsprojekt inom området till tjänstemannanivå. Visst kan det vara bra om det inte tar onödigt lång tid för att starta olika projekt, men det finns en fara med att skynda på processer för mycket. Risken finns att den demokratiska processen urholkas allt för mycket så att de folkvalda politikerna till slut tappar möjligheten till ett reellt inflytande.”




Bjarne Hanson (FP) och Birgitta Berggren Hedin (FP) gjorde följande anteckning till protokollet:

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

”Det är glädjande att se att det genomförda samrådsförfarandet lett till tydliga förändringar i förslaget. Folkpartiet anser dock att detta kuperade landskap måste ta bättre tillvara kvarvarande plana naturområden. Västra Hällmarken i område 6 bör skonas så långt som möjligt så att det gröna sambandet mellan Ryssbergen och Nyckelviken kan bestå. Vi yrkade därför att den planerade bebyggelsen ytterligare skulle skalas ner. Området har också stor betydelse för promenader och lek. Vi stöder förslagen med trågångvägar, som kan minska åverkan på den känsliga hällmarken.

Bebyggelsen i område 7 är mycket tveksam. Området är en rest av den ursprungliga vilda naturmarken och nära den intressanta sommarbebyggelsen. Nacka strand är som många områden i Nacka lite avsidat. En kommande överdäckning av Värmdöleden minskar isoleringen, men problemet kvarstår. De begränsningar som lett till att Nacka strand inte längre är lika attraktivt som verksamhetsområde kvarstår och gäller även för kommande bostadsbebyggelse.

Sambandet mellan Forum och Nacka strand behöver förstärkas. Bra bussförbindelse är nödvändigt och man måste se till att överdäckningen bereder plats för bra och trevliga promenadstråk till Nacka strand. Folkpartiet välkomnar planerna på utökade båtförbindelser till Nacka strand, men ser stora problem med buss ned till kajen. Hiss och Rulltrappa till kajen är lämpligare alternativ. Av driftsäkerhetsskäl bör dubbla lösningar väljas.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

§ 122

Information om regeringens proposition 2013/14:126 - En enklare planprocess

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

Ärendet




Regeringen överlämnade den 13 mars 2014 rubricerad proposition till riksdagen. I propositionen föreslås ändringar i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i syfte att göra plan- och bygglovsprocessen enklare och effektivare. Exempel på föreslagna ändringar är begränsning av detaljplanekravet och att s k enkelt planförfarande blir standard. Planenheten redovisar de viktigaste förslagen i propositionen.

Handlingar i ärendet

Planenhetens tjänsteskrivelse den 16 april 2014

Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med planenhetens förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Information om regeringens proposition 2013/14:126 - En enklare planprocess

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

Ärendet

Regeringen överlämnade den 13 mars 2014 rubricerad proposition till riksdagen. I propositionen föreslås ändringar i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i syfte att göra plan- och bygglovsprocessen enklare och effektivare. Exempel på föreslagna ändringar är begränsning av detaljplanekravet och att s k enkelt planförfarande blir standard. Planenheten redovisar de viktigaste förslagen i propositionen.

Per Wilhelmsson

Planenheten

§ 124

Dnr KFKS 2014/344-513

Generell krishanteringsplan utifrån genomförd risk- och sårbarhetsanalys för kommunstyrelsens ansvar inom fastighetsområdet

Beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

1. Kommunstyrelsen antar generell krishanteringsplan utifrån genomförd risk- och sårbarhetsanalys för kommunstyrelsens ansvar inom fastighetsområdet.
2. Kommunstyrelsen ger fastighetsdirektören i uppdrag att vidta de justeringar i krishanteringsplanen som kan bli en följd av de resultat som redovisas i övriga nämnders fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser.

Ärende

Kommunerna ska enligt lag analysera vilka extraordinära händelser som kan inträffa i kommunen och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Resultatet sammanställs i en risk- och sårbarhetsanalys (RSA). Nämndernas sårbarhetsanalyser kommer att sammanställas till en kommunövergripande sårbarhetsanalys. RSA-dokumenterna ligger sedan till grund för olika former av handlingsplaner för att komma till rätta med de risker verksamheten inte accepterar.

För kommunstyrelsens ansvar som hyresvärd svarar lokalenheten. Lokalenheten har genomfört en risk- och sårbarhetsanalys vilken ligger till grund för förslag till generell krisplan för kommunstyrelsens ansvar inom fastighetsområdet. Lokalenheten har en viktig funktion för samhällsviktig verksamhet vad gäller att tillhandahålla lokaler, information om lokaler och kontaktuppgifter till driftpersonal. I en krissituation kan det innebära att tillhandahålla reservlokaler, ta fram detaljinformation om specifika fastigheter samt bidra med kunskap kring drift och underhåll.




Andra nämnders fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser kan lyfta fram andra risker och behov, kommunstyrelsen ger fastighetsdirektören i uppdrag att vidta de justeringar i krishanteringsplanen som kan bli en följd av de resultat som redovisas i övriga nämnders fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser.

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 29 april 2014




Risk och sårbarhetsanalys lokalenheten

Generell krishanteringsplan lokalenheten

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Beslutsgång

Stadsutvecklingsutskottet beslutade i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Generell krishanteringsplan utifrån genomförd risk- och sårbarhetsanalys för kommunstyrelsens ansvar inom fastighetsområdet

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen antar generell krishanteringsplan utifrån genomförd risk- och sårbarhetsanalys för kommunstyrelsens ansvar inom fastighetsområdet.
2. Kommunstyrelsen ger fastighetsdirektören i uppdrag att vidta de justeringar i krishanteringsplanen som kan bli en följd av de resultat som redovisas i övriga nämnders fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser.

Sammanfattning

Kommunerna ska enligt lag analysera vilka extraordinära händelser som kan inträffa i kommunen och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Resultatet sammanställs i en risk- och sårbarhetsanalys (RSA). Nämndernas sårbarhetsanalyser kommer att sammanställas till en kommunövergripande sårbarhetsanalys. RSA-dokumentet ligger sedan till grund för olika former av handlingsplaner för att komma till rätta med de risker verksamheten inte accepterar.

För kommunstyrelsens ansvar som hyresvärd svarar lokalenheten. Lokalenheten har genomfört en risk- och sårbarhetsanalys vilken ligger till grund för förslag till generell krisplan för kommunstyrelsens ansvar inom fastighetsområdet. Lokalenheten har en viktig funktion för samhällsviktig verksamhet vad gäller att tillhandahålla lokaler, information om lokaler och kontaktuppgifter till driftpersonal. I en krissituation kan det innebära att tillhandahålla reservlokaler, ta fram detaljinformation om specifika fastigheter samt bidra med kunskap kring drift och underhåll.

Andra nämnders fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser kan lyfta fram andra risker och behov, kommunstyrelsen ger fastighetsdirektören i uppdrag att vidta de justeringar i krishanteringsplanen som kan bli en följd av de resultat som redovisas i övriga nämnders fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser.

Ärendet

Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH) anger att kommunen ska analysera vilka extraordinära händelser som kan inträffa i kommunen och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Resultatet ska värderas och sammanställas i en risk- och sårbarhetsanalys (RSA).

Kommunfullmäktige beslutade vid dess sammanträde i maj 2012 att ge nämnderna i uppdrag att ta fram en risk- och sårbarhetsanalys för sitt ansvarsområde samt att utarbeta nämndspecifika krisplaner. Detta ska ske utifrån de i risk- och sårbarhetsanalysen identifierade fördjupningsområdena. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade i september 2013 att ge fastighetsdirektören i uppdrag att redovisa en plan för hantering av identifierade risker. Det övergripande syftet med RSA-arbetet är att stärka samhällets krisberedskap, minska sårbarheten i samhället och öka förmågan att hantera kriser. Syftet är även att varje verksamhet ska öka kunskapen och medvetenheten om risker och sårbarheter inom sitt verksamhetsområde samt få beslutsunderlag till åtgärder för att minimera och hantera riskerna.

Kommunens RSA inriktar och utvecklar risk- och krishanteringsarbetet på en nationell nivå då kommunen ska rapportera sin RSA till Länsstyrelsen senast den 30 september före varje ny mandatperiod. Länsstyrelsen rapporterar i sin tur en regional RSA till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)¹.

Flera nämnder har nu arbetat med att fördjupa sina sårbarhetsanalyser, vilka ska redovisas för kommunstyrelsen i juni 2014. Den ska senare överlämnas till Länsstyrelsen som i sin tur rapporterar till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. I och med detta arbete får nämnderna stöd av en risksamordnare som anställts av kommunstyrelsen.

För kommunstyrelsens ansvar som hyresvärd svarar lokalenheten. Lokalenheten har genomfört en risk- och sårbarhetsanalys, se bilaga b_risk_och_sarbarhetsanalys_lokalenheten, vilken ligger till grund för förslag till krisplan, se bilaga c_generell_krishanteringsplan_lokalenheten.

Den fråga som diskuterats mest i arbetet med den fördjupade risk- och sårbarhetsanalysen för lokalenheten är lokalenhetens funktion för samhällsviktig verksamhet vad gäller att tillhandahålla lokaler, information om lokaler och kontaktuppgifter till driftpersonal. Utifrån framtagen RSA och genomförda övningsscenarion har fokus kommit att hamna på att utveckla en krishanteringsplan som på bästa sätt ger lokalenheten en hög generell beredskap där varje medarbetare kan identifiera extraordinära händelser och vet hur dessa ska

¹ MSBFS 2010:6

rapporteras. Men även om beredskapen är generell så genomförs samtliga övningar med mycket specifika scenarion. Konceptet anses beprövat och välfungerande och rekommenderas även av BRM, vilka kommunen också anlitar som experter inom krishantering.

Effekter av andra nämnders fördjupade risk- och sårbarhetsanalyser

Det samordnade arbetet mellan nämndernas olika verksamheter att ta fram Risk- och sårbarhetsanalyser har fungerat mycket bra, vilket på alla sätt underlättat arbetet och bidragit till en ökad kvalitet. Trots detta är det viktigt att understryka att det är omöjligt att förbereda sig för allt. Av den anledningen är det också viktigt att lokalenheten kan justera sin krishanteringsplan utifrån att verksamheterna som nyttjar lokalerna identifierar nya risker. Det finns alltså ett krav på att lokalenhetens krishantering kan förhålla sig dynamisk för att kunna möta behov som kan uppstå flera led bort. Det processflöde som skapats för att klara en krishantering har som tidigare angetts utgått från att ha en generell beredskap där extraordinära händelser snabbt kan identifieras och klassas så att rätt resurser kan mobiliseras. Men fastighetsdirektören föreslås ändå ha i uppdrag att utföra justeringar i krishanteringsplanen för att möta eventuellt förbisedda risker.

Ekonomiska konsekvenser

En störning som exempelvis kan vara en omfattande brand eller ett större elavbrott kan få ekonomiska konsekvenser för nämnden. Vilka kostnader som kan uppstå och hur stora de kan bli är svårt att förutsäga. Det skulle exempelvis kunna vara kostnader för ersättningslokaler. Vilka kostnader som kan läggas på nämnden är också beroende av hur kostnaderna fördelas inom kommunen.

Bilagor

Risk och sårbarhetsanalys lokalenheten
Generell krishanteringsplan lokalenheten

Jenny Asmundsson
Fastighetsdirektör
Statsledningskontoret

Jörgen Lejon
Kvalitets- och miljösamordnare
Teknik- och stadsbyggnadsstaben

LOKALENHETEN

Risk- och sårbarhetsanalys

2014-02-12

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte.....	3
2	Begrepp och förkortningar	3
3	Verksamhetsbeskrivning	5
4	Metod och genomförande.....	5
4.1	Genomförande.....	5
5	Prioriterade åtaganden och kritiska beroenden.....	6
5.1	Lokalenhetens prioriterade åtaganden	6
5.2	Kritiska beroenden.....	6
5.3	Beskrivning av kritiska beroenden	7
5.4	Disponibla resurser	8
6	Risker	8
6.1	Identifiering av risker samt bedömning av sannolikhet och konsekvens.....	8
6.2	Osäkerhet i bedömningen	11
6.3	Riskmatris.....	12
6.4	Urval	12
7	Sårbarhets- och förmågebedömning	13
7.1	Sårbarhetsbedömning per kritiskt beroende.....	13
7.2	Förmågebedömning per prioriterat åtagande	14
8	Åtgärdsförslag	15
9	Slutsatser	19
10	Bilagor	19
10.1	Sannolikhetsbedömning.....	19
10.2	Konsekvensbedömning.....	20
10.3	Osäkerhetsbedömning.....	21
10.4	Sårbarhetsbedömning per kritiskt beroende.....	22
10.5	Förmågebedömning per prioriterat åtagande	22
10.6	Kommunens övergripande förmågebedömning.....	22

I Bakgrund och syfte

Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap (LEH) anger att kommunen ska analysera vilka extraordinära händelser som kan inträffa i kommunen och hur dessa händelser kan påverka den egna verksamheten. Resultatet ska värderas och sammanställas i en risk- och sårbarhetsanalys (RSA).

Det övergripande syftet med RSA-arbetet är att stärka samhällets krisberedskap, minska sårbarheten i samhället och öka förmågan att hantera kriser. Syftet är även att varje verksamhet ska öka kunskapen och medvetenheten om risker och sårbarheter inom sitt verksamhetsområde, samt få beslutsunderlag till åtgärder för att minimera och hantera riskerna.

Kommunens RSA inriktar och utvecklar risk- och krishanteringsarbetet på en nationell nivå då kommunen ska rapportera sin RSA till Länsstyrelsen senast den 30 september före varje ny mandatperiod. Länsstyrelsen rapporterar i sin tur en regional RSA till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)¹.

2 Begrepp och förkortningar

Extraordinär händelse²: En extraordinär händelse avviker från det normala, innebär en allvarlig störning eller överhängande risk för allvarlig störning i viktiga samhällsfunktioner och kräver skyndsamma insatser av en kommun.

Förmågebedömning³: En verksamhet ska bedöma sin förmåga att upprätthålla verksamhetens prioriterade åtaganden vid en specifik händelse eller ett scenario. Detta är alltså ett indirekt mått på hur sårbara de prioriterade åtagandena är.

Kritiskt beroende⁴: En verksamhet kan vara kritiskt beroende av en viss resurs, och om denna resurs försvinner eller drabbas av störningar får den beroende verksamheten snart mycket svårt att fungera och uppfylla sina prioriterade åtaganden. Ett beroende är kritiskt om det är svårt att ersätta den aktuella resursen med en annan.

Resurserna kan t.ex. vara fysiska och gälla personal, lokaler, tekniska system, infrastruktur och produkter av olika slag. Det kan också handla om mer ogripbara resurser som tjänster, intränade rutiner och information. Ett kritiskt beroende

¹ MSBFS 2010:6

² Lag (2006:544) om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap.

³ Totalförsvarets forskningsinstitutets (FOI) modell för Risk- och sårbarhetsanalys (FORSA)

⁴ Ibid.

kan vara internt eller externt beroende på om resursen tillhör den egna organisationen (intern) eller annan organisation (extern).

Osäkerhetsbedömning⁵: En osäkerhetsbedömning visar hur säker man är på sina bedömningar av exempelvis sannolikheter och konsekvenser. Graden av osäkerhet beror delvis på vilken kvalitet den tillgängliga informationen har.

Oönskad händelse⁶: En oönskad händelse kan få negativa konsekvenser för sådant som är skyddsvärt, dvs. människa, miljö, egendom och samhällets funktionalitet.

Prioriterat åtagande⁷: Ett prioriterat åtagande är något verksamheten måste klara av för att undvika oacceptabla konsekvenser. Det kan t.ex. handla om att tillhandahålla en tjänst, upprätthålla en ledningsfunktion, värna om särskilda gruppers hälsa och trygghet eller skydda ekonomiska, kulturella, historiska eller ekologiska värden.

Risk⁸: Risk är en sammanvägning av sannolikheten för att en viss händelse ska inträffa och de (negativa) konsekvenser som händelsen kan leda till.

Samhällsviktig verksamhet⁹: En verksamhet som är samhällsviktig uppfyller det ena eller båda av följande villkor:

- Samhället drabbas snabbt av en allvarlig kris om verksamheten slutar att fungera eller får svåra störningar, antingen isolerat eller tillsammans med motsvarande händelser i andra verksamheter.
- Verksamheten är nödvändig eller mycket viktig för att en kris i samhället ska kunna hanteras så att skadeverkningarna blir så små som möjligt.

Scenario¹⁰: Ett scenario är en detaljerad beskrivning av en oönskad händelse. Scenariot beskriver exempelvis förvarningstiden, händelseförloppets längd,

⁵ Ibid.

⁶ MSB, 2010.

⁷ Ibid.

⁸ FOI:s modell för Risk- och sårbarhetsanalys (FORSA)

⁹ FOI:s modell för Risk- och sårbarhetsanalys (FORSA). Se även MSBFS 2010:6.

¹⁰ Ibid.

samverkansbehovet samt konsekvenserna för människa, miljö, egendom och samhällets funktionalitet.

Sårbarhet¹¹: Graden av sårbarhet visar hur mycket och hur allvarligt samhället verksamheten påverkas av en händelse. Det gäller de konsekvenser som en aktör eller samhället - trots en viss förmåga – inte lyckas förutse, hantera, motstå eller återhämta sig från. Därför gör man en sårbarhetsanalys för varje enskild händelse för att se hur verksamhetens kritiska beroenden påverkas.

3 Verksamhetsbeskrivning

Fastighetsprocessen med markförvaltning ansvarar under kommunstyrelsen för kommunens bebyggda och obebyggda fastigheter. Undantaget är gatumark och parkmark inom detaljplan. Fastighetsprocessen förser kommunalt finansierade verksamheter med lokaler och bostäder, i huvudsak enligt behov definierade av facknämnderna för kultur, utbildning, social och äldreomsorg samt fritidsnämnden. På uppdrag av kommunstyrelsen förser Fastighetsprocessen också de administrativa enheterna med arbetsplatser.

Fastighetsprocessen råder över ca 400 000 m² lokaler, där delar ägs och andra hyrs av annan hyresvärd. I stor utsträckning är det kommunens egna verksamheter som hyr av Fastighetsprocessen, men även privata verksamheter hyr. I verksamheten har ansvaret för fastighet och mark delats upp mellan Fastighetsprocessen och hyresgästen. Fastighetsprocessen ansvarar för huset, tak och installationer, hyresgästerna ansvarar för invändigt underhåll och mark mm. Kommunen har 13 sporthallar där Fastighetsprocessen har ansvar för mark och städ.

4 Metod och genomförande

4.1 Genomförande

Lokalenhetens risk- och sårbarhetsanalys har genomförts och sammanställts av Dan Wallenbert, Gruppchef och Gunilla Styf, Fastighetsförvaltare samt Jörgen Lejon, Kvalitetssamordnare och Jesper Lindblom, Risksamordnare på Stadsledningskontoret.

Som stöd i arbetet har Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI) modell för Risk- och sårbarhetsanalys (FORSA) använts i tillämpliga delar.

¹¹ FOI:s modell för Risk- och sårbarhetsanalys (FORSA)

5 Prioriterade åtaganden och kritiska beroenden

5.1 Lokalenhetens prioriterade åtaganden

Nedan beskrivs Lokalenhetens prioriterade åtaganden kopplat till kritiska beroenden, samt vilka av de prioriterade åtagandena som är samhällsviktig verksamhet. Därtill listas de disponibla resurser som Lokalenheten kan tillgå för att hantera kriser. Resurserna behöver inte vara nödvändiga för verksamheten men kan vara en tillgång och användas antingen av den egna verksamheten eller av andra aktörer för att klara störningar och kriser.

Prioriterade åtaganden	Beskrivning	Samhällsviktig verksamhet (Ja, Nej)
Se till att det finns tillgång till funktionsdugliga lokaler till kommunverksamheter.	Lokalenheten ansvarar bl.a. för drift och underhåll av lokaler där samhällsviktig verksamhet bedrivs, t.ex. lokaler för vård och omsorg, tekniska infrastruktur och skola.	Ja
Förvaltning av lokaler.	Avser bl.a. ekonomi och myndighetskrav.	Nej
Nära kontakt med hyresgäster.	Löser gränsdragningsproblem och skapar förståelse för varandras arbetsuppgifter, samt identifierar behov och problem. Ekonomiskt viktig.	Nej
Strategisk lokalplanering	Avser nya objekt, ombyggnationer, anpassning och verksamheter.	Nej
Nyproduktion och ombyggnad		Nej

5.2 Kritiska beroenden

Prioriterade åtaganden	Kritiska beroenden
Se till att det finns tillgång till funktionsdugliga lokaler till kommunverksamheter	Medieförsörjning
	Tillgänglighetskraven (all passage)
	Beslutsvägar
Förvaltning av lokaler	Strategisk överblick
	Budget

	Drift och underhåll
	Driftentreprenörer
	Ramavtal
	Upphandling
Nära kontakt med hyresgäster	Hyresgästmöten
	Utredningar
	Avtal/kontrakt
Strategisk lokalplanering	Befolkningsstatistik
	Beställningar från andra nämnder, t.ex. FFS, KU, FRN.
	Omdisponeringar av verksamheten
Nyproduktion och ombyggnad	Beställningar från andra nämnder och verksamheter (utredningar, budget)
	Reinvesteringar (bättre funktion och besparing på investeringen)

5.3 Beskrivning av kritiska beroenden

Kritiska beroenden	Beskrivning	Internt eller externt beroende
Medieförsörjning	Viktigt med bl.a. el och värme.	Externt
Tillgänglighetskraven (all passage)	Viktigt med framkomlighet	Externt (Tekniska nämnden)
Beslutsvägar	Tydlighet och rutiner	Internt/Externt
Strategisk överblick	Helikopterperspektiv	Internt
Budget	Ekonomi i balans	Internt
Drift och underhåll	Avser lokaler	Internt
Driftentreprenörer	Avser lokaler	Externt
Ramavtal		Internt
Upphandling	Viktigt med väl fungerande oljeleveranser (Komentus)	Externt
Hyresgästmöten		Externt
Utredningar		Internt
Avtal/kontrakt		Internt/Externt
Befolkningsstatistik	Viktigt att inget produceras i onödan och/eller blir fel.	Internt/Externt
Beställningar från andra nämnder och		Internt/Externt

verksamheter, t.ex. VS, KU, FRN.		
Förmåga att omdisponera verksamheten	T.ex. om skola måste stängas.	Internt
Beställningar från andra nämnder och verksamheter (utredningar, budget).		Internt/Externt
Reinvesteringar (bättre funktion och besparing på investeringen)	Vi initierar och söker pengar av KSSU.	Internt

5.4 Disponibla resurser

Resurs	Beskrivning
Bandvagnar	Finns hos SBFF och FRG.
Vattenställ för vattenförsörjning	Finns hos Tekniska nämnden.
Skyddsrum	Utspridda över kommunen.
Biblioteksverksamheten	Biblioteksverksamheten har möjligheter till att utgöra samlingsplats vid krissituation.

6 Risker

Nedan identifieras och bedöms risker som kan påverka Lokalenhetens verksamhet negativt. En risk kan ha negativa konsekvenser på verksamhetens prioriterade åtaganden och kritiska beroenden. Därefter bedöms sannolikheten för att riskerna ska inträffa och vad konsekvenserna blir om de inträffar. Resultatet förs in i en riskmatris. Värdet för sannolikhet multipliceras med värdet för konsekvens som tillsammans bildar ett riskvärde.

6.1 Identifiering av risker samt bedömning av sannolikhet och konsekvens

Risk	Beskrivning	Sårbarheter	Konsekvens	Sannolikhet	Riskvärde
Skurubron ej brukbar	Skapar total oframkomlighet och fara för människors liv och hälsa.	IT-funktioner kan bli överbelastade vilket medför störningar i kommunikation.	4 Mycket allvarliga	1 Mycket låg sannolikhet	4

		Fjärrvärmeledning är går längs skurubron.			
Oljeläckage i pannrum	Kan kontaminera avloppssystemet. Kan även innebära problem med reningsbassängen i Henriksdal.		2 Begränsade konsekvenser	2 Låg sannolikhet	6
Elavbrott	Framkomligheten på vägarna samt medieförsörjninge n kan drabbas av störningar. Personer med behov av stöd och hjälp är extra utsatta.	Finns ingen reservkraft i äldreboenden Rutiner kring vem som ansvarar för reservkraft på äldreboenden saknas Elavbrott över ett dygn är mer kritiskt.	3 Allvarliga konsekvenser	4 Hög sannolikhet	12
Brand	Fara för människors liv och hälsa.	Dåligt underhållna/ ej fungerande larm och brandvarnare. Kan uppstå på grund av brister i planerat underhåll Svårt att skaffa ersättningslokaler.	3 Allvarliga konsekvenser	3 Medelhög sannolikhet	9
Olycka där lokalenheten hålls ansvariga oavsett om Lokalenheten är formellt ansvariga eller inte	När en ny verksamhet planeras är det FAK:s ansvar att ordna en tillfredsställande trafiklösning. Även om vi formellt inte är ansvariga kommer vi att hållas ansvariga för en	Oklart vart gränsen går för ansvar på skolgården Oklart vart gränsen går för skolgården Fallande grenar/träd	2 Begränsade konsekvenser	4 Hög sannolikhet	8

	olycka på en av våra verksamheter.	Trafikkaos Istappar			
Brist på planerat underhåll	<p>Felavhjälpande underhåll stör verksamheterna och innebär ofta sämre och dyrare lösningar än om man haft ett planerat underhåll.</p> <p>Vi kan inte uppfylla verksamheternas adekvata krav och måste säga nej trots att vi tycker att de har rätt. Kan i förlängningen leda till uppsägningar och därmed kompetens- och resursbrist samt kostnader för rekrytering.</p>	<p>Fastigheternas värde minskar vid uteblivet underhåll. Underhållet är eftersatt sedan tidigare. Kan leda till ohälsa i byggnaderna.</p> <p>Har inte tillräckligt med resurser (tid och pengar) för planerat underhåll.</p> <p>Fullt upp med akut nybyggnation</p> <p>Flera huvudmän</p>	3 Allvarliga konsekvenser	5 Mycket hög sannolikhet	15
Beställningar på förskolor/ skolor kommer med kort framförhållning	<p>Upphandling, bygglov och kostnad för tillfälliga paviljonger blir mycket högre än vid byggnad av "vanliga" skolor. Även kapitaltjänstkostnader ökar kraftigt.</p> <p>Konsekvensen blir att vi bryter mot lagar (LOU, PBL).</p>	<p>Påverkar arbetsmiljön och arbetsglädjen.</p> <p>Bidrar till växande skulder</p> <p>Inga pengar över till planerat underhåll</p> <p>Beställarna är vana vid att vi lyckas få fram förskolor på ett halvår</p> <p>Skolvalet gör</p>	3 Allvarliga konsekvenser	5 Mycket hög sannolikhet	15

		<p>behoven hos skolorna oförutsägbara</p> <p>Förskolornas tolkning av närhetsprincipen gör att samma oförutsägbarhet gäller.</p> <p>Oklara kommunikationsrutiner mellan FAK:s byggprocess och beställare samt till politiker, t.ex. angående vilken tid som behövs. Även oklara kommunikationsrutiner mellan utbildningsnämnden och lokalenheten</p>			
Takras	Fara för liv och hälsa.	<p>Rutiner för att tillhandahålla evakuerings- och ersättningslokaler saknas</p> <p>Beror på bristande underhåll och planering</p>	3 Allvarliga konsekvenser	4 Hög sannolikhet	12

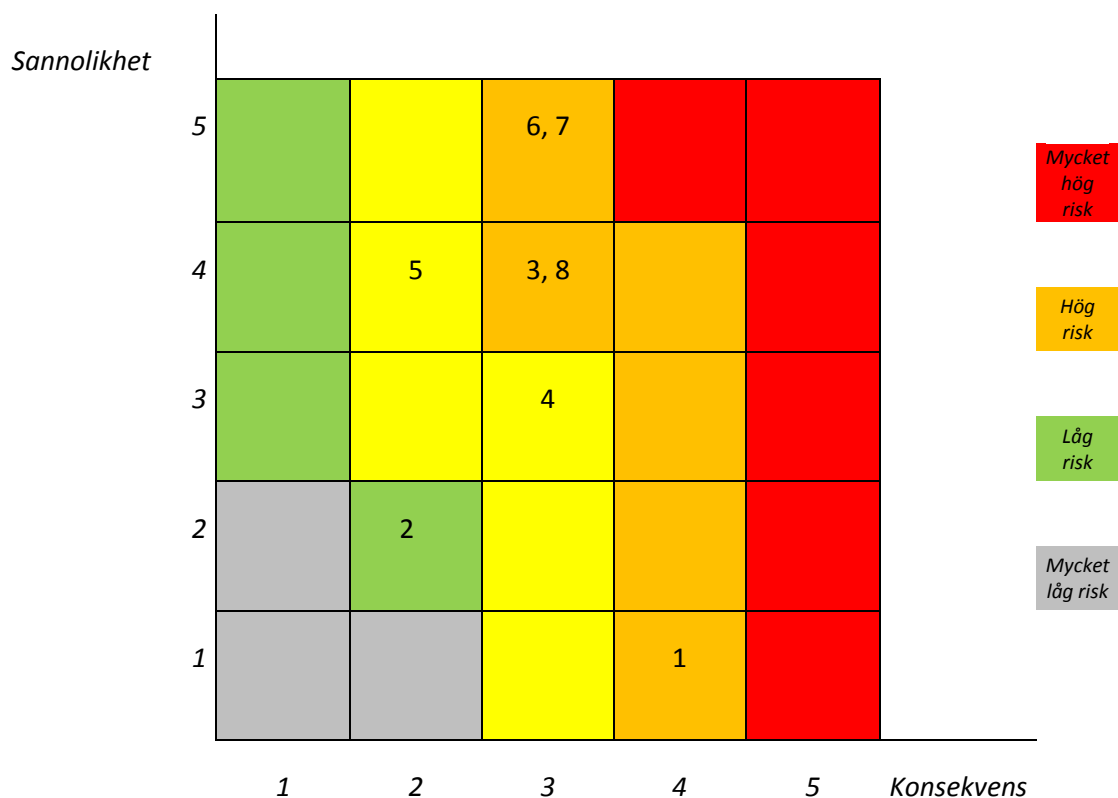
(Definitioner av bedömningsskalorna finns i bilagorna)

6.2 Osäkerhet i bedömningen

Bedömningarna av sannolikhet och konsekvens har genomförts i diskussionsform. Bedömningarna baseras främst på Dan Wallenbert och Gunilla Styfs erfarenhet och kunskap om Lokalenhetens verksamhet och ansvarsområde. Konsekvensbedömningarna anses generellt som säkrare eftersom sannolikhetsbedömningen ibland upplevs som kvalificerade gissningar. Ofta har inte tillgänglig statistik eller tidigare erfarenheter av riskerna funnits att tillgå. MSB:s statistikverktyg Ida har använts i tillämpliga delar.

6.3 Riskmatris

1. Skurubron ej brukbar
2. Oljeläckage i pannrum
3. Elavbrott
4. Brand
5. Olycka där lokalenheten hålls ansvariga oavsett om lokalenheten är formellt ansvariga eller inte
6. Brist på planerat underhåll
7. Beställningar på förskolor/skolor kommer med kort framförhållning
8. Takras



(Definitionen av skalorna finns i bilaga 1)

6.4 Urval

De risker som har störst negativ påverkan på lokalenhetens verksamhet är elavbrott, takras, brist på planerat underhåll, brand och beställningar på förskolor/skolor kommer med kort framförhållning (se riskmatris). I skrivande stund har sårbarhets- och förmågebedömning utifrån scenariot att skurubron ej är framkomlig på grund av olycka. I mars 2014 genomfördes en mer omfattande

scenarioövning med lokalenheten och utbildningsnämnden som beskriver en bl.a takras i skola och en s.k. skolskjutning. Scenariot bygger på risker som identifierats i lokalenhetens respektive utbildningsnämndens risk- och sårbarhetsanalyser. Scenarioövningen genomfördes under ledning av konsulter från BRM.

7 Sårbarhets- och förmågebedömning

I detta avsnitt analyseras scenarion där sårbarhetsanalys genomförs per kritiskt beroende. Därefter analyseras vilken förmåga verksamheten har att upprätthålla sina prioriterade åtaganden utifrån respektive scenario. Förmågebedömningen baseras på Myndighetens för samhällsskydd och beredskaps (MSB) indikatorer för förmågebedömning¹².

7.1 Sårbarhetsbedömning per kritiskt beroende

Här redovisas ett exempel gällande Skurubron.

Kritiska beroenden	Beskrivning	Sårbarhet (Skurubron ej brukbar)
Medieförsörjning	Avser el och värme.	Nedsatt (Utslagen om fjärrvärmeledningarna i skurubron drabbas).
Tillgänglighetskraven (all passage).	Avser framkomlighet.	Utslagen
Beslutsvägar	Tydlighet och rutiner.	Nedsatt
Strategisk överblick	Helikopterperspektiv	Nedsatt
Budget	Ekonomi i balans.	-
Drift och underhåll	Avser bl.a. lokaler.	Nedsatt
Driftentreprenörer	Avser bl.a. lokaler.	Nedsatt
Ramavtal		Opåverkad
Upphandling	Viktigt med väl fungerande oljeleveranser.	Opåverkad
Hyresgästmöten		Opåverkad
Utredningar		Opåverkad
Avtal/kontrakt		Opåverkad
Befolkningsstatistik	Viktigt att inget produceras i onödan	Opåverkad

¹² MSBFS 2010:6.

	och/eller blir fel.	
Beställningar från andra nämnder, t.ex. FFS, KU, FRN.	Viktigt att inget produceras i onödan och/eller blir fel. Kopplas till punkten ovan.	Opåverkad
Omdisponeringar av verksamheten	Exempelvis om skola måste stängas.	Nedsatt
Beställningar från andra nämnder och verksamheter (utredningar, budget).		Opåverkad
Reinvesteringar (bättre funktion och besparing på investeringen)	Vi initierar och söker pengar av KSSU.	Opåverkad

(Definitioner av sårbarhetsbedömningarna finns i bilagorna)

7.2 Förmågebedömning per prioriterat åtagande

Indikator	Uppfylls indikatorerna? 1=ja, 2=delvis, 3=nej
Ledning, samverkan och information	3
Informationssäkerhet	3*
Larm	2
Omvärldsbevakning	3
Materiella resurser	1
Personella resurser	2
Praktisk erfarenhet	3
Säkerhet och robusthet i samhällsviktig infrastruktur	1
Reservkraft	2
Möjligheter att flytta den samhällsviktiga verksamheten till annan plats	2
Samverkan	2

*Tillgången till resursen tillhandahålls av Stadsledningskontoret.

För indikatorer och bedömningsnivåer se MSBFS 2010:6

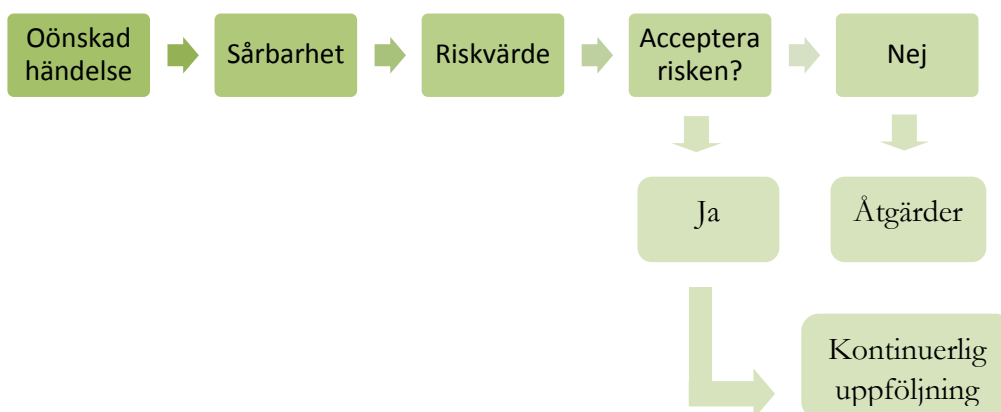
Prioriterat åtagande	Kritiska beroenden	Sårbarhet (Skurubron ej brukbar)	Förmåga att upprätthålla prioriterade åtaganden (Skurubron ej brukbar)
Se till att det finns funktionsdugliga lokaler till kommunverksamheter.	Medieförsörjning	Nedsatt	God med vissa brister
	Tillgänglighetskraven (all passage)	Utslagen	
	Beslutsvägar	Nedsatt	
Förvaltning av lokaler	Strategisk överblick	Nedsatt	God
	Budget	-	
	Drift och underhåll	Nedsatt	
	Driftentreprenörer	Nedsatt	
	Ramavtal	Opåverkad	
	Upphandling	Opåverkad	
Nära kontakt med hyresgäster	Hyresgästmöten	Opåverkad	God
	Utredningar	Opåverkad	
	Avtal/kontrakt	Opåverkad	
Strategisk lokalplanering	Befolkningsstatistik	Opåverkad	God
	Beställningar från andra nämnder, t.ex. FFS, KU, FRN.	Opåverkad	
	Omdisponeringar av verksamheten	Nedsatt	
Nyproduktion och ombyggnad	Beställningar från andra nämnder och verksamheter (utredningar, budget)	Opåverkad	God
	Reinvesteringar (bättre funktion och besparing på investeringen)	Opåverkad	

8 Åtgärdsförslag

I åtgärdsavsnittet förelås åtgärder inom den egna verksamheten för att behandla de risker som identifierats. Det kan också röra sig om åtgärder som gynnar andra verksamheter inom kommunen och som därför är övergripande till sin karaktär.

Åtgärdsavsnittet börjar med riskvärdering som ligger till grund för åtgärdsförslagen. Risker som inte kan accepteras behandlas med åtgärder som syftar till att förebygga, begränsa eller överföra risken.

- *Förebygga*: Åtgärder som syftar till att minska sannolikheten att risken inträffar.
- *Begränsa*: Åtgärder som syftar till att minska konsekvensen av risken.
- *Överföra*: Vissa risker kan överföras, t.ex. genom försäkringar. Därmed överförs risken till försäkringsbolaget.
- *Acceptera*: Verksamheten väljer att inte behandla risken eftersom sannolikheten eller konsekvensen är mycket låg eller att åtgärder inte är kostnadseffektivt. Utvecklingen av dessa risker ska dock fortfarande kontinuerligt följas upp.



Risk	Sårbarheter	Konsekvens	Sannolikhet	Riskvärde	Acceptera risken?
Brist på planerat underhåll	Fastigheternas värde minskar vid uteblivet underhåll. Underhållet är eftersatt sedan tidigare. Kan leda till ohälsa i byggnaderna. Har inte tillräckligt med resurser (tid och pengar) för planerat underhåll. Fullt upp med akut nybyggnation	3 Allvarliga konsekvenser	5 Mycket hög sannolikhet	15	Nej, åtgärd vidtagen. Nya arbetssätt är utarbetade och kommer löpande utvärderas. Förebygga och begränsa.

	Flera huvudmän				
Beställningar på förskolor/ skolor kommer med kort framförhållning	<p>Påverkar arbetsmiljön och arbetsglädjen.</p> <p>Bidrar till växande skulder</p> <p>Inga pengar över till planerat underhåll</p> <p>Beställarna är vana vid att vi lyckas få fram förskolor på ett halvår</p> <p>Skolvalet gör behoven hos skolorna oförutsägbara</p> <p>Förskolornas tolkning av närhetsprincipen gör att samma oförutsägbarhet gäller.</p> <p>Oklara kommunikationsrutiner mellan FAK:s byggprocess och beställare samt till politiker, t.ex. angående vilken tid som behövs. Även oklara kommunikationsrutiner mellan utbildningsnämnden och lokalenheten</p>	3 Allvarliga konsekvenser	5 Mycket hög sannolikhet	15	Nej, åtgärd vidtagen. Nya arbetssätt är utarbetade och kommer löpande utvärderas. Förebygga och begränsa
Takras	Rutiner för att tillhandahålla evakuerings- och ersättningslokaler saknas	3 Allvarliga konsekvenser	4 Hög sannolikhet	12	Nej, åtgärder vidtagna. Krishanteringsplan. Förebygga och Begränsa
Elavbrott	Finns ingen reservkraft i äldreboenden	3 Allvarliga	4 Hög	12	Ja, accepterar

	Rutiner kring vem som ansvarar för reservkraft på äldreboenden saknas Elavbrott över ett dygn är mer kritiskt.	konsekvenser	sannolikhet		
Brand	Dåligt underhållna/ ej fungerande larm och brandvarnare. Kan uppstå på grund av brister i planerat underhåll Svårt att skaffa ersättningslokaler.	3 Allvarliga konsekvenser	3 Medelhög sannolikhet	9	Nej, åtgärder vidtagna. Förebygga och begränsa
Olycka där lokalenheten hålls ansvariga oavsett om lokalenheten formellt är ansvariga eller inte	Oklart vart gränsen går för ansvar på skolgården Oklart vart gränsen går för skolgården Fallande grenar/träd Trafikkaos Istappar	3 Allvarliga konsekvenser	3 Medelhög sannolikhet	9	Nej, förebygga och begränsa
Skrurbron ej brukbar	IT-funktioner kan bli överbelastade vilket medför störningar i kommunikation. Fjärrvärmeledning går längs skurubron.	4 Mycket allvarliga konsekvenser	1 Mycket låg sannolikhet	4	Ja, acceptera
Oljeläckage i pannrum		2 Begränsade konsekvenser	2 Låg sannolikhet	4	Nej, förebygga och begränsa

Åtgärder

Risk	Åtgärder
Brist på	Kvalitetssäkrar förvaltningsprocessen och lokalens underhållsplan.

planerat underhåll	
Beställningar på förskolor/ skolor kommer med kort framförhållning	Kvalitetssäkrar beställningsrutiner. Begränsad möjlighet att påverka då det fria skolvalet avgör.
Takras	Kvalitetssäkrar förvaltningsprocessen och lokalens underhållsplan. Samt en fungerande krishanteringsplan.
Brand	Kvalitetssäkrar förvaltningsprocessen och lokalens underhållsplan. Samt en fungerande krishanteringsplan.
Olycka där lokalenheten hålls ansvariga oavsett om lokalenheten formellt är ansvariga eller inte	Fungerande krishantering där intern och externkommunikation säkerställs.
Oljeläckage i pannrum	Kvalitetssäkrar förvaltningsprocessen och lokalens underhållsplan. Samt en fungerande krishanteringsplan.

9 Slutsatser

Lokalenheten har genomfört en grundlig risk- och sårbarhetsanalys. Vi har också deltagit i scenarioövningar med andra verksamheter för att få förståelse om vilka beroenden dessa verksamheter har av lokalenheten vid en eventuell kris. Utifrån risk- och sårbarhetsanalysen har lokalenheten utformat en krishanteringsplan där man som verksamhet har en ständig generell beredskap men under scenarioövningar i workshopformat med samtliga medarbetare tränar specifika situationer. Medarbetarna i fastighetsprocessen genomgår under våren 2014 en utbildning i den generella krishanteringsplanen. Under höstkonferensen 2014 kommer verksamheten genomföra scenarioövningar.

10 Bilagor

10.1 Sannolikhetsbedömning

Rankingskala	Intervall
Mycket hög sannolikhet	Kan inträffa 1 gång per år eller oftare (händelsen förväntas

	inträffa).
Hög sannolikhet	Kan inträffa 1 gång per år – 1 gång per 10 år (det är troligt att händelsen kommer att inträffa).
Medelhög sannolikhet	Kan inträffa 1 gång per 10 år – 1 gång per 50 år (det är tänkbart att händelsen kommer att inträffa).
Låg sannolikhet	Kan inträffa 1 gång per 50 år – 1 gång per 100 år (det är inte troligt att händelsen inträffar).
Mycket låg sannolikhet	Kan inträffa 1 gång per 100 år – 1 gång per 1000 år (det är osannolikt att händelsen inträffar annat än under exceptionella förhållanden).

10.2 Konsekvensbedömning

Konsekvenser	Beskrivning
Mycket begränsade	Små direkta hälsoeffekter, mycket begränsade störningar i samhällets funktionalitet, övergående misstro mot enskild samhällsinstitution, mycket begränsade skador på egendom och miljö.
Begränsade	Måttliga direkta hälsoeffekter, begränsade störningar i samhällets funktionalitet, övergående misstro mot flera samhällsinstitutioner, begränsade skador på egendom och miljö.
Allvarliga	Betydande direkta eller måttliga indirekta hälsoeffekter, allvarliga störningar i samhällets funktionalitet, bestående misstro mot flera samhällsinstitutioner eller förändrat beteende, allvarliga

	skador på egendom och miljö.
Mycket allvarliga	Mycket stora direkta eller betydande indirekta hälsoeffekter, mycket allvarliga störningar i samhällets funktionalitet, bestående misstro mot flera samhällsinstitutioner och förändrat beteende, mycket allvarliga skador på egendom och miljö.
Katastrofala	Katastrofala direkta eller mycket stora indirekta hälsoeffekter, extrema störningar i samhällets funktionalitet, grundmurad misstro mot samhällsinstitutioner och allmän instabilitet, katastrofala skador på egendom och miljö.

10.3 Osäkerhetsbedömning

Osäkerhet (per bedömning)	Förklaring
Ingen osäkerhet	Massiv erfarenhet eller annat underlag talar för bedömningen och det är närmast omöjligt att bedömningen skulle vara felaktig.
Mycket liten osäkerhet	Omfattande erfarenhet eller annat underlag talar för den gjorda bedömningen, men det finns en viss möjlighet att den skulle vara felaktig.
Tydlig osäkerhet	Den bedömningen som är gjord är den rimligaste, men det finns ett klart utrymme för att den skulle vara felaktig.
Mycket stor osäkerhet	Det har nätt och jämt gått att göra en bedömning. Det finns ytterst lite att stödja sig på i frågan och möjligheten för fel är överhängande.

Avstår bedömning	En bedömning i frågan skulle vara en ren gissning.
------------------	--

10.4 Sårbarhetsbedömning per kritiskt beroende

Sårbarhet (per kritiskt beroende)	Förklaring
Förstärkt	Beroendet fungerar bättre eller det finns mer resurser än i vanliga fall.
Opåverkad	Ingen skillnad mot normaltillståndet.
Nedsatt	Beroendet fungerar sämre eller det finns mindre resurser än i vanliga fall.
Utslagen	Beroendet fungerar inte alls eller tillgången till resursen är helt avbruten.

10.5 Förmågebedömning per prioriterat åtagande

Förmåga (per prioriterat område)	Förklaring
God	Verksamheten klarar sitt prioriterade åtagande och har dessutom vissa marginaler eller reservkapacitet.
God med vissa brister	Verksamheten klarar nätt och jämt av sitt prioriterade åtagande.
Bristfällig	Verksamheten klarar endast en del av sitt prioriterade åtagande.
Mycket bristfällig	Verksamheten klarar ingen eller en mycket liten del av sitt prioriterade åtagande.

10.6 Kommunens övergripande förmågebedömning

Kommunens förmåga	Förklaring
God	Kommunen bedöms ha

	resurser och kapacitet att lösa de samhällsviktiga uppgifterna vid extraordinära händelser.
God med vissa brister	Samhällsservice åsidosätts i viss mån för att prioritera mer akut verksamhet.
Bristfällig	Resurserna inom kommunens ansvarsområde understiger kraftigt det som behövs för att lösa de uppgifter som är samhällsviktiga vid kriser.
Mycket bristfällig	Kommunen står i det närmaste oförberedd.

Öppenhet och mångfald

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

Dokumentets syfte

Det här dokumentet beskriver bygg- och lokalenhetens arbete med krisberedskap och krishantering.

Dokumentet gäller för

Medarbetare och verksamhet inom fastighetsområdet.

Krishanteringsplanen

Kommunstyrelsens ansvar som fastighetsägare och hyresvärd hanteras av enheterna inom fastighetsområdet. Principen för enheternas krishantering är att ha en generell beredskap för extra ordinära händelser men där lokalenheten övar specifikt och konkret. I utvärderingen, av olika organisationers krishantering efter tsunamin 2004, rekommenderas detta förhållningssättet av experter då det visat sig vara ett framgångsrikt sätt att i tid upptäcka och utifrån sina förutsättningar på bästa sätt hantera en kris.

Det här dokumentet ska inte läsas som en instruktionsbok och dokumentet tränger inte heller ner på detaljnivå. Instruktioner och utbildande dokument finns istället kopplade till den framtagna processmodellen, som publiceras när den antagits av kommunstyrelsen.

Bygg- och lokalenhetens val att arbeta med krishantering enligt framtagna modell kan härledas till resultatet från den fördjupade risk- och sårbarhetsanalysen samt på rekommendation av kommunen anlitate specialister. Modellen är ett modernt sätt att arbeta på med påvisade goda resultat. Arbetssättet är anpassat för att i ett tidigt skede upptäcka extraordinära händelser, genomföra en korrekt analys och mobilisera organisationen för krishantering.

I den fördjupade risk- och sårbarhetsanalysen har enheterna arbetat med att identifiera såväl direkta risker som hotar verksamheten som indirekta risker där andra verksamheter har ett beroende av framförallt lokalenheten. För att ta fram risk- och sårbarhetsanalysen har enheterna tagit hjälp av en risksamordnare, samarbetat med andra nämnders verksamheter samt genomfört övningsscenario under ledning av utomstående konsulter med specialistkunskap gällande krishantering. Arbetet har varit omfattande och resultatet finns sammanställt i en skriftlig risk- och sårbarhetsanalys. Analysen har sedan legat till grund för krishanteringsplanen som samtliga medarbetare inom bygg- och lokalenheten avser öva årligen i workshopformat.

Extraordinära händelser

Enheterna inom fastighetsområdet tillämpar den generella beredskapen genom att säkerställa att extraordinära händelser kan identifieras och rapporteras in via bestämda kanaler till en på förhand utsedd beredskapsgrupp. Det är viktigt att samtliga medarbetare förstår att den extraordinära händelsen inte behöver vara en incident eller en kris, det är helt enkelt tillräckligt med att det är något som avviker från det förväntade för att det ska rapporteras in till beredskapsgruppen. Det finns med andra ord inget "Peter och vargen" dilemma där en medarbetare kan rapportera in extraordinära händelser för ofta. I detalj hur krishanteringen fungerar och kvalitetssäkras finns beskrivet i processflödet med länkade stöddokument och checklistor.

Beredskapsgruppen

Beredskapsgruppen består av tre personer, fastighetsdirektören, chefen för lokalenheten samt enhetens kommunikator. Beredskapsgruppen har en timme på sig att svara personen som rapporterat in en extraordinär händelse. Av den anledningen är telefonsamtalet det bästa sättet att rapportera extraordinära händelser. Om medarbetaren som rapporterat in den extraordinära händelsen inte fått svar inom en timme ska rapporten istället eskalera till kommunens säkerhetsstrateg.

När en rapport inkommit till beredskapsgruppen behöver de snabbt fatta beslut huruvida detta ska definieras som en kris och i så fall vilken nivå av kris man befinner sig i. För att kunna fatta korrekta beslut huruvida krisen behöver lyftas ytterligare inom kommunorganisationen har beredskapsgruppen ett dokument med eskaleringskriterier (det här dokumentet har lokalenheten beställt av säkerhetsstrategen och det är under produktion). Beredskapsgruppens medlemmar har mandat att agera ensamma, men ska vid osäkerhet kontakta säkerhetsstrategen om ingen annan i gruppen är nåbar.

Beredskapsgruppens möjliga beslut

Den extraordinära händelsen kan bedömas att vara inget annat än en enskild händelse. I så fall avslutas händelsen med att beredskapsgruppen informerar berörda personer och tillser att händelsen rapporteras in i KIA om så anses nödvändigt.

Den extraordinära händelsen kan bedömas vara av så allvarlig natur att beslut fattas om omedelbar eskalering till Nivå 2, dvs. att kommunledningens krisberedskap kopplas in.

Bedöms den extraordinära händelsen vara hanterbar inom lokalenheten eskaleras ärendet till att lokalenhetens krishanteringsgrupp sammankallas.

Krisledning på tre nivåer

I Nacka utgår krisledningsarbetet från tre nivåer:

	Nivå	Krisens kännetecken
1.	Krisledning på lokal nivå	Händelsen kan hanteras av berörd enhet/ verksamhet. Stadsdirektören ska informeras.
2.	Krisledning på central tjänstemannanivå – Stadsledningskontorets övergripande tjänstemannaansvar	Händelsen berör flera verksamheter och/eller kan inte enbart hanteras lokalt. Stadsledningskontorets krisledning tillträder. Stadsdirektören är sammankallande.
3.	Krisledning på central politisk nivå	Krisledningsutskott tillträder och har möjlighet att ta över beslutsrätt och ansvar från andra nämnder.

Händelser och delar av händelser som kan betraktas som räddningstjänst enligt lagen om skydd mot olyckor leds av Södertörns brandförsvärsförbund men i nära samverkan med Nacka kommun.

Lokal nivå

Strategin vid en inträffad kris eller allvarlig händelse är att kommunens verksamheter i så stor utsträckning som möjligt hanterar den inträffade händelsen utifrån vardagliga rutiner och beslutsled. Strävan är att händelserna inledningsvis eller fullt ut ska hanteras av drabbad verksamhet med stöd av

berörd nämndorganisation. Krisledningsarbetet ska ske så likt det vardagliga arbets sättet som möjligt enligt inriktningen för samhällets krishanteringssystem; ansvars-, närhets- och likhetsprincipen.

Central nivå – tjänstemanna ledning

I de fall en situation eskalerar, berör flera verksamheter och/eller är att betraktas som en extraordinär händelse aktivera kommunens centrala krisledningsorganisation. Uppgiften för den centrala krisledningen är att ur ett helhetsperspektiv samordna och leda kommunens operativa krisledningsarbete utifrån vad som erfordras med hänsyn till händelsens art och omfattning för att skapa ett samlat, effektivt resursutnyttjande. Arbetet leds av stadsdirektören. Säkerhetschefen är stadsdirektörens direkta rådgivare. Den eller de direktörer som ansvarar för de områden som krisen berör, ska alltid ingå i krisledningsgruppen. Beroende på typ av kris avgör stadsdirektören vilka processägare som i övrigt ska ingå i en aktiverad krisledningsgrupp.

Central nivå – politisk ledning via en krisledningsnämnd

Kommunstyrelsen utgör krisledningsnämnd enligt lagen om extraordinära händelser. Den utgör kommunens politiska krisledning. Dess samtliga uppgifter har dock delegerats till ett krisledningsutskott, vars ledamöter består av kommunstyrelsens presidium. Dess uppdrag och mandat är att vid en extraordinär händelse överta samtliga nämnders befogenheter och beslutsrätt i den utsträckning som anses nödvändig med hänsyn till händelsens art och omfattning.

Krisledningsutskottet beslutar i frågor som i huvudsak är av principiell och övergripande natur. Utskottet fastställer inriktningen samt sätter ramarna för den strategiska ledningen. Besluten kan gälla ärenden som;

- får stora ekonomiska konsekvenser,
- att viktiga samhällsfunktioner störs,
- att den kommunala servicen väsentligt reduceras,
- att angelägna miljövärden hotas eller
- att betydande enskilda intressen påverkas.

Fastighetsområdets krishanteringsgrupp

Den här gruppen utgörs i grunden av samma personer som beredskapsgruppen men med ytterligare två personer från den egna organisationen som innehar expertkunskap. Ett fortsatt informationsinhämtande påbörjas i krishanteringsgruppen, detta för att kunna få bästa möjliga bild av situationen. När gruppen skapat sig en sammantagen bild av situationen fattar gruppen beslut om åtgärder samt vilken nivå krisen befinner sig på. Är det nu en nivå 2 kris så kopplas kommunledningens krishantering in.

Intern och extern kommunikation

Kommunikatören har en viktig uppgift från det initiala skedet fram till dess att situationen återgår till normalläge. Kommunikatörens funktion syftar till att kvalitetssäkra informationsflödet. Uppgiften är att inhämta information, förbli källkritisk för att undvika felaktig information och ryktesspridning samt att se till så att rätt person får rätt information.

Normalläge

Initialt ska krishanteringen fokusera på att situationen inte förvärras, men syftet är hela tiden att återskapa normalläge.

Framgångsfaktorer

Medarbetarnas kännedom och färdigheter att arbeta i processen är slutligen det som är avgörande för hur väl en kris hanteras. Av den anledningen är det viktigt att processen är enkel och funktionell samt att alla får möjlighet att öva. Det är också viktigt att processen hålls uppdaterad allteftersom nya risker och behov identifieras.

Ytterligare detaljer kring den generella krishanteringsplanen

Under maj 2014 har utbildning av lokalenhetens medarbetare påbörjats, under juni månad kommer medarbetare inom byggenheten genomgå utbildningen. I november 2014 kommer den första scenarioövningen genomföras för hela lokalenheten. Krishanteringsplanen är ett processflöde som finns beskrivet i processmoduleringsprogrammet 2c8, till processflödet finns ett flertal dokument länkade som ger stöd i krishanteringsarbetet. Processflödet kommer att publiceras lättåtkomligt på KanalN tillsammans med lokalenhetens övriga processer.

§ 70

KFKS 2012/524-040

Uppföljning av beslut om rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

Kommunstyrelsen ger stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma i samband med årsbokslutet för 2014 med slutrapport kring uppföljning av rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen.

Ärende

Kommunfullmäktige beslutade i Mål och budget för åren 2012-2014 den 21 november 2011, § 296, att den ökade kostnaden för stadshusrenoveringen motsvarar cirka 5 miljoner kronor per år och ska tas igen genom rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen.

Uppföljningen av 2013 års kostnader visar att kommunfullmäktiges beslut att 5 miljoner kronor ska tas igen genom en rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen har nåtts för år 2013. De mått som följts upp är kostnader för konsulter, månadsanställda, timanställda och inhyrd personal. Måtten är desamma som vid uppföljningen av 2012 års kostnader.

Stadsledningskontoret återkommer i samband med årsbokslutet för 2014 med en slutrapport med uppföljning av kostnaderna för 2012, 2013 och 2014.

Handlingar i ärendet




Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 7 maj 2014

Beslutsgång

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

Protokollsanteckningar

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.




Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

”Kommunal verksamhet som betalas med våra skattepengar ska självklart vara effektiv, det är inte försvarbart att slösa bort resurser som skulle kunna användas till andra angelägna uppgifter. Samtidigt så får inte effektiviseringen leda till orimliga arbetsvillkor för de anställda. Bakgrunden till det här ärendet är ju att kostnaderna för ombyggnad och upprustning av stadshuset skenade iväg p.g.a. usel styrning av projektet och usla underlag för beslut. När ”affären” med stadshuset blev alltför besvärlig för den moderatledda majoriteten i Nacka så var man tvungen att försöka visa att man kunde få tillbaka en del av medlen som runnit iväg. Och då kom detta rationaliseringsärende till.

Men om nu denna rationalisering är möjlig utan negativa effekter för de anställda och för kvaliteten i tjänsterna, vad finns det då för skäl att inte ändå genomföra den? Alltså, att koppla detta till kostnaderna för stadshusets ombyggnad är helt enkelt att lägga ut dimridåer och försöka rättfärdiga en osedvanligt klantig hantering som lett till orimliga och skenade kostnader i projektet.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Det är sorgligt att tjänstemän får gå för att den politiska ledningen inte hade styrning på det ekonomiska och organisatoriska läget av bl a stadshusbygget. Nu ska man klara kraftigt ökade arbetsuppgifter med en minskad tjänstemannakår. En uppgift som kan vara svår och få en negativ effekt i stadsbyggnadstider. Den grupp av tillfälligt anställda som behöver ses över och rationaliseras är gruppen konsulter. En av de experter som föreläste under stadsbyggnadsdagarna påtalade just detta. En ökad, förbättrad och långsiktigt hållbar kompetens behöver finnas i Nacka kommun. Därför är det viktigt att kommunen samtidigt satsar på en kraftig kompetenshöjning och minskning av antal konsulter. Nackalistan är kritisk till rationaliseringen som helhet mot den bakgrund till den som det har.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Uppföljning av beslut om rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

Kommunstyrelsen ger stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma i samband med årsbokslutet för 2014 med slutrapport kring uppföljning av rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige beslutade i Mål och budget för åren 2012-2014 den 21 november 2011, § 296, att den ökade kostnaden för stadshusrenoveringen motsvarar cirka 5 miljoner kronor per år och ska tas igen genom rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen.

Uppföljningen av 2013 års kostnader visar att kommunfullmäktiges beslut att 5 miljoner kronor ska tas igen genom en rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen har nåtts för år 2013. De mått som följts upp är kostnader för konsulter, månadsanställda, timanställda och inhyrd personal. Måtten är desamma som vid uppföljningen av 2012 års kostnader.

Stadsledningskontoret återkommer i samband med årsbokslutet för 2014 med en slutrapport med uppföljning av kostnaderna för 2012, 2013 och 2014.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 21 november 2011, § 296 i Mål och budget ”Den ökade kostnaden utöver budget för renovering och ombyggnad av Nacka stadshus, vilket motsvarar cirka 5 miljoner kronor per år, tas igen genom en rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen.”

Stadsledningskontoret redovisade i april 2013 en första uppföljning av beslutet (Kommunstyrelsen 22 april 2013, §110). I den första uppföljningen konstaterades att kommunfullmäktiges beslut att 5 miljoner kronor ska tas igen genom en rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen anses uppnådd för år 2012.

I uppföljningen av 2013 års kostnader konstateras att kommunfullmäktiges beslut att 5 miljoner kronor ska tas igen genom en rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen anses uppnådd även för år 2013, se tabell 1.

Tabell 1; Sammanställning av de fyra måtten 2011-2013

belopp i tusentals kronor	2013	2012	2011
Konsultkostnader	133 252	133 660	189 982
Månadsanställda	267 235	272 791	256 392
Timanställda	8 849	9 654	9 704
Inhyrd personal	3 190	8 918	9 041
Totalt för de fyra måtten	412 526	425 023	465 119

Enheter som ingår i kontorsorganisationen, som det benämns i kommunfullmäktiges beslut, är samtliga myndighets- och huvudmannaheter, de administrativa stödenheterna samt verksamhetsstöden med administrativa befattningar inom produktionen av välfärdstjänster. I stort sett omfattar kontorsorganisationen medarbetare i stadshuset.

Fyra mått har använts i båda uppföljningarna för att följa upp rationalisering och effektivisering av kontorsorganisationen. De fyra mått som valts ut är kostnader för konsulter, månadsanställda, timanställda samt kostnader för inhyrd personal.

För att följa upp kostnader för 2012 fick samtliga enhetschefer inom kontorsorganisationen svara på en enkät. Där fanns bland annat en fråga om åtgärder som enhetscheferna tänkte genomföra under 2013. Framförallt nämnde enhetscheferna verksamhetseffektivisering som ett område. Genom att höja kompetensen på den befintliga personalen ansåg även enhetschefer att konsultkostnader på sikt kan minska.

Samtidigt som många enhetschefer pekade på åtgärder som de planerade för, fanns några som menade att ytterligare effektiviseringar eller rationaliseringar inte är möjliga, exempelvis på grund av ökad befolkning eller ökade myndighets- och lagkrav.

Uppföljningen av kostnaderna för 2013 är baserad på ekonomiskt utfall samt uppföljning av de åtgärder som enhetscheferna angav som viktiga inför 2013.

De verksamhetseffektiviseringar som nämndes i samband med uppföljningen av 2012 års kostnader har till viss del genomförts. Under 2013 gjordes ett par verksamhetsanalyser som bland annat ledde till att några enheter slås ihop och bildar nya. På så vis samlas kompetens i enskilda områden på ett och samma ställe och verksamheten blir mer effektiv. Den större organisationsförändringen av kontorsorganisationen sker per 1/5-2014 och får genomslag först under 2014 och 2015. Om enheterna har utbildat den egna personalen för att stärka

kompetensen är svårt att svara på, även om utbildningskostnader har ökat under 2013 jämfört med 2012.

Konsultkostnader för 2013 är på samma nivå som året innan. Av de totala konsultkostnaderna på 133 miljoner kronor står tre köpare för 60%. Exploatering har köpt konsulter för drygt 37 miljoner kronor (ökning med 2 miljoner jämfört med föregående år), fastighet köpte konsulttjänster för cirka 25 miljoner (ökning med 10 miljoner med föregående år) och tekniska nämnden, inklusive VA-verket och avfallsverket, köpte konsulter för 17 miljoner (ökning med 14 miljoner kronor jämfört med föregående år). De tre köparnas ökning av konsultkostnader betyder att andra enheter dragit ner på konsulter, eftersom de totala konsultkostnaderna är i princip på samma nivå som 2012.

Lön för inhyrd personal minskar enligt redovisningen med drygt 6 miljoner till 3 miljoner kronor. Det är möjligt att kostnader för inhyrd personal konterats på fel ansvar tidigare år, så kostnadssänkningen är troligen inte så stor som 6 miljoner för kontorsorganisationen. Inhyrd personal används främst inom den kommunala produktionen, som inte ingår i kontorsorganisationen.

De fyra måtten redovisar en sänkning med 40 miljoner mellan åren 2011 till 2012, vilket motsvarar en effektivisering och rationalisering med 8%. Samma sänkning mellan 2012 och 2013 uppgår till knappt 13 miljoner, motsvarande 3%. Stora insatser gjordes under 2012 och kontorsorganisationen verkar ha stabiliserat sig runt 420 miljoner kronor.

Den nu gjorda uppföljningen tar, precis som den första uppföljningen, inte hänsyn till antal tjänster i kontorsorganisationen eller hur effektivt arbetet bedrivs. Uppföljningen visar heller ingenting om kvaliteten i utförda tjänster. För att förbättra analysen och även inkludera kvalitet pågår en fördjupad analys av teknikprocessen. Resultatet av den fördjupade analysen kommer att presenteras för stadsdirektörens ledningsgrupp under hösten 2014.

Jämförelse mellan år försvåras till viss del av organisationsförändringar och liknande, men bedömningen är att "felmarginalen" är densamma varje år och troligen inte påverkar slutresultatet.

Ekonomiska konsekvenser

Inga tillkommande kostnader för uppföljningen

Mats Bohman
Administrativ direktör
Stadsledningskontoret

Johanna Magnusson
Controller
Samordnings- och utvecklingsenheten

§ 71

KFKS 2013/284-265

Justerade föreskrifter för Nackas naturreservat

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

1. Kommunstyrelsen antar naturreservatsnämndens förslag på en gemensam C-del, enligt bilaga till tjänsteskrivelsen, som riktlinje för ordningsföreskrifter för allmänheten i alla kommunala natur- och kulturreservat, med den justering att punkt 4 i C-delen kompletteras så att den lyder ”medföra husdjur som inte är kopplat annat än på anvisade platser”.
2. Kommunstyrelsen noterar att dessa riktlinjer tillämpas vid fortsatt arbete med de reservat som är på väg fram till beslut samt att naturreservatsnämnden avser att föreslå fullmäktige att ta beslut om ändring av föreskrifter för samtliga befintliga reservat utifrån den gemensamma C-delen och att resterande delar anpassas specifikt för varje reservat.
3. Kommunstyrelsen noterar svaren på de frågor som följde med återremissen från juni 2013.




Ärende

Sedan 2011 genomför naturreservatsnämnden en översyn av föreskrifterna för Nackas naturreservat. Syftet är att föreskrifterna ska förenklas och bli tydligare.

I juni 2013 återremitterade kommunstyrelsen (KFKS 2013/284-265 § 161) naturreservatsnämndens förslag till reviderade föreskrifter för Nackas natur- och kulturreservat. Samtidigt uppstod diskussion i kommunstyrelsen om föreskrifterna bland annat i samband med ärendet rörande det blivande naturreservatet Trollsjön (KFKS 2013/551-265 § 231). Naturreservatsnämnden beslutade då att arrangera ett seminarium om allemansrätten och naturreservat. Seminariet hölls den 29 januari 2014

Mot bakgrund av majoritetsprogrammets direktiv till nämnden om att allemansrätten ska vara utgångspunkten för reservatsbildning samt den vägledning som seminariet den 29 januari 2014 gav, lämnar nämnden nu förslag till riktlinjer för en gemensam C-del. C-delen utgör ordningsföreskrifter med stöd av 7 kap. 30 § miljöbalken om vad allmänheten har att iakttä inom reservatet och berör de specifika frågor som kommunstyrelsen ställde i sin återremiss.

De frågor kommunstyrelsen ställde föranleder följande svar från naturreservatsnämnden.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

- 1) Kopplingstrånet för hundar bör alltså gälla inom natur- och kulturreservaten. Dock föreslås att yta, till exempel hundrastgård, erbjudas i alternativt i närheten av varje naturreservat där lös hund under uppsikt blir tillåten.
- 2) Att formulera undantag för byggförbud anses inte vara ett problem idag. Uppstår behov av byggnader för områdets förvaltning ges alltid möjlighet att söka dispens från föreskrifterna.
- 3) Angående snötippning i reservaten konstateras att naturreservaten har många besökare även vintertid. Nämnden strävar även efter att dessa ska bli ännu fler. Skulle behov uppstå får saken prövas genom ansökan om dispens från föreskrifterna.

Därutöver finns frågan om ridning i reservaten. Naturreservatsnämndens uppfattning är att allemansrätten ger ryttare både ansvar och skyldigheter och att ytterligare restriktioner inte är nödvändiga i nuläget. Däremot behöver skötselplaner ses över så att ridspår kan anläggas vid behov.

Handlingar i ärendet

Park- och naturenhetens tjänsteskrivelse den 7 maj 2014

Bilaga 1. Förslag till justerade föreskrifter för C-delen.

Bilaga 2. Protokollsutdrag NRN

Bilaga 3. Protokollsutdrag KS

Yrkanden

Cathrin Bergensträhle (M) yrkade, med instämmande av Majvie Swärd (S), bifall till park- och naturenhetens förslag med tillägget att punkt 4 i C-delen kompletteras så att den lyder ”medföra husdjur som inte är kopplat annat än på anvisade platser”.




Beslutsgång

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i enlighet med Cathrin Bergensträhles yrkande.




Protokollsanteckningar

Cathrin Bergensträhle (M), Sidney Holm (MP) och Majvie Swärd (S) lät anteckna följande.

”Det ska finnas områden i naturreservaten där man får ha sin hund lös under uppsikt. Inhägnade hundrastgårdar bör prioriteras i rättbebyggda områden, inte ute i naturen. Stockholms stad har hundrastområden, oinhägnade områden i naturmark, där hunden får gå lös om man har den under uppsikt och kommer vid inkalling. Exempel på sådana

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

områden är Långholmen (även hundbadplats), Gärdet, Årstaskogen och Hammarbyskogen. Sådana områden, gärna med badmöjligheter, bör finnas också i Nacka.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Justerade föreskrifter för Nackas naturreservat

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen antar naturreservatsnämndens förslag på en gemensam C-del, enligt bilaga 1, som riktlinje för ordningsföreskrifter för allmänheten i alla kommunala natur- och kulturresevat.
2. Kommunstyrelsen noterar att dessa riktlinjer tillämpas vid fortsatt arbete med de resevat som är på väg fram till beslut samt att naturreservatsnämnden avser att föreslå fullmäktige att ta beslut om ändring av föreskrifter för samtliga befintliga resevat utifrån den gemensamma C-delen och att resterande delar anpassas specifikt för varje resevat.
3. Kommunstyrelsen noterar svaren på de frågor som följde med återremissen från juni 2013.

Sammanfattning

Sedan 2011 genomför naturreservatsnämnden en översyn av föreskrifterna för Nackas naturresevat. Syftet är att föreskrifterna ska förenklas och bli tydligare.

I juni 2013 återremitterade kommunstyrelsen (KFKS 2013/284-265 § 161) naturreservatsnämndens förslag till reviderade föreskrifter för Nackas natur- och kulturresevat. Samtidigt uppstod diskussion i kommunstyrelsen om föreskrifterna bland annat i samband med ärendet rörande det blivande naturresevatet Trollsjön (KFKS 2013/551-265 § 231). Naturreservatsnämnden beslutade då att arrangera ett seminarium om allemansrätten och naturresevat. Seminariet hölls den 29 januari 2014

Mot bakgrund av majoritetsprogrammets direktiv till nämnden om att allemansrätten ska vara utgångspunkten för resevatbildning samt den vägledning som seminariet den 29 januari 2014 gav, lämnar nämnden nu förslag till riktlinjer för en gemensam C-del. C-delen utgör ordningsföreskrifter med stöd av 7 kap. 30 § miljöbalken om vad allmänheten har att

iaktta inom reservatet och berör de specifika frågor som kommunstyrelsen ställde i sin återremiss.

De frågor kommunstyrelsen ställde föranleder följande svar från naturreservatsnämnden.

- 1) Kopplingstvånget för hundar bör alltså gälla inom natur- och kulturreseervaten. Dock föreslås att yta, till exempel hundrastgård, erbjudas i alternativt i närheten av varje naturreservat där lös hund under uppsikt blir tillåten.
- 2) Att formulera undantag för byggförbud anses inte vara ett problem idag. Uppstår behov av byggnader för områdets förvaltning ges alltid möjlighet att söka dispens från föreskrifterna.
- 3) Angående snötippning i reservaten konstateras att naturreservaten har många besökare även vintertid. Nämnden strävar även efter att dessa ska bli ännu fler. Skulle behov uppstå får saken prövas genom ansökan om dispens från föreskrifterna.

Därutöver finns frågan om ridning i reservaten. Naturreservatsnämndens uppfattning är att allemansrätten ger ryttare både ansvar och skyldigheter och att ytterligare restriktioner inte är nödvändiga i nuläget. Däremot behöver skötselplaner ses över så att ridspår kan anläggas vid behov.

Ärendet

I juni 2013 återremitterade kommunstyrelsen (KFKS 2013/284-265 § 161) naturreservatsnämndens förslag till reviderade föreskrifter. Samtidigt uppstod diskussion i kommunstyrelsen om föreskrifterna bland annat i samband med ärendet rörande det blivande naturreservatet Trollsjön (KFKS 2013/551-265 § 231).

Kommunstyrelsen återremitterade ärendet med följande frågeställningar.

1. Identifiera öppna platser där kopplingstvånget kan undantas den tid på året då det inte råder koppeltvång enligt lag. Dessa platser ska kunna användas för hundlek och träning under uppsikt.
2. Formulera undantag från det generella byggförbudet, för byggnader som behövs för områdets förvaltning (t ex redskaps- och maskinförråd) eller byggnader som behövs för att uppnå ändamålet med reservatet (vindskydd, toaletter etc).
3. Utredda om parkeringsplatser för reservat som används sparsamt under vintern delvis kan användas för tippning av snö från närområdet.

Naturreservatsnämnden beslutade (NRN 2013/55-265) att arrangera ett seminarium om allemansrätten och naturreservaten. Föredragshållare var Björn Carlberg, Länsstyrelsen samt professor Klas Sandell, Karlstad universitet.

Slutsatserna av seminariet är att syftet med bildande av reservat och föreskrifter ska vara välmotiverade. Vidare noterades att det krävs precisering inför varje reservatsbildning om det angivna syftet överensstämmer med respektive föreskrift samt att det vid reservatsbildning inte är motiverat att inskränka allemansrätten mer än vad som krävs för syftet. Det går att förändra reservatsföreskrifter efterhand.

Återkoppling på återremiss dnr KFKS 2013/284-265 § 161

Mot bakgrund av dels kommunfullmäktiges direktiv till nämnden om att utgångspunkten för reservatsbildning ska vara allemansrätten, dels den vägledning som seminariet den 29 januari 2014 gav, lämnar nämnden följande svar på återremissens tre frågor.

- 1) Kopplingstvånget bör alltså gälla inom naturreservaten. Dock föreslås att yta, till exempel hundrastgård, erbjudas i alternativt i närheten av varje naturreservat där lös hund under uppsikt blir tillåten.
- 2) Formulera undantag för byggförbud anses inte vara ett problem idag. Uppstår behov av byggnader för områdets förvaltning ges alltid möjlighet att söka dispens från föreskrifterna.
- 3) Snötippning i reservaten. Naturreservaten i Nacka kommun har många besökare även vintertid. Nämnden strävar även efter att dessa ska bli ännu fler. Skulle behov uppstå får saken prövas genom ansökan om dispens från föreskrifterna.

Därutöver finns frågan om ridning i reservaten. Nämndens uppfattning är att allemansrätten ger ryttare både ansvar och skyldigheter och ytterligare restriktioner inte är nödvändiga i nuläget. Däremot behöver skötselplaner ses över så att ridspår kan anläggas vid behov.

Naturreservatens föreskrifter är indelade i tre delar; A, B och C. A-delen handlar om inskränkningar i rätten att förfoga över fastighet inom reservatet. B-delen handlar om skyldighet att tåla visst intrång, exempelvis i form av uppmärkning av reservatets gräns etc. C-delen utgör ordningsföreskrifter som besökare i naturreservatet har att iaktta. Arbetet med att bilda nya naturreservat fastnar inte sällan i diskussioner om enskilda föreskrifter, särskilt C-delen som berör allmänheten.

Föreskrifternas C-del

När arbetet med översyn av föreskrifterna påbörjades informerades den då nybildade fokusgruppen. Fokusgrupp består av intresseorganisationer i Nacka kommun med kunskap om naturvård och friluftsliv och träffas två gånger om året för att kommentera kommunens arbete i naturreservaten. Under arbetets gång har även tjänstemän från andra berörda enheter inom kommunen getts möjlighet att kommentera föreskrifterna.

Naturreservatsnämnden började sitt arbete med översyn av föreskrifterna med att ta fram en gemensam C-del med 10 punkter för samtliga natur- och kulturresevat. C-delen utgör ordningsföreskrifter med stöd av 7 kap. 30 § miljöbalken om vad allmänheten har att iaktta inom reservatet. En gemensam C-del skulle öka tydligheten för allmänheten samt förenkla

processen med att bilda naturreservat. Utöver de 10 gemensamma punkterna kan det finnas ytterligare punkter som är tillämpliga för ett enskilt reservat.

Naturreservatsnämnden avser att återkomma med övriga justerade föreskrifter för samtliga naturreservat under hösten 2014. Detta med den här föreslagna C-delen som riktlinje i det fortsatta arbetet.

Bilagor

Bilaga 1. Förslag till justerade föreskrifter för C-delen.

Bilaga 2. Protokollsutdrag NRN

Bilaga 3. Protokollsutdrag KS

Dag Björklund
Teknisk direktör

Finn Cederberg
Naturvårdsintendent
Park- och Naturenheten

Föreskrifternas C-del för naturreservaten i Nacka kommun

Tänk på att allemansrätten regler gäller i naturreservatet. Det innebär bland annat att Du inte får störa eller förstöra. I Nackas naturreservat är det inte tillåtet att:

- 1. förstöra eller skada naturen på något sätt*
- 2. påverka eller störa levande eller döda träd, andra växter eller djur*
- 3. plantera in främmande växter eller djur.*
- 4. medföra husdjur som inte är kopplat annat än på anvisade platser.*
- 5. cykla annat än på stig eller anlagd väg om ej annat anges.*
- 6. framföra motordrivet fordon.*
- 7. elda annat än i medhavd grill eller på anvisad plats.*
- 8. tälta eller parkera husvagn i mer än en natt.*
- 9. sätta upp skyltar eller liknande.*
- 10. tippa trädgårdsavfall, skräp eller liknande.*

§ 17

NRN 2014/10-265

Uppföljning av seminarium om allemansrätten samt förslag till svar på kommunstyrelsens återremiss avseende naturreservats föreskrifter

Beslut

1. Naturreservatsnämnden noterar informationen om seminariet den 29 januari 2014 om allemansrätten och naturreservat till protokollet.
2. Nämnden beslutar att överlämna tjänsteskrivelsen som svar på kommunstyrelsens frågor enligt återremiss dnr KFKS 2013/284-265 (§ 161, 2013).

Ärendet




Under 2013 stötte arbetet med naturreservaten på hinder med allemansrättslig koppling. Dels återremitterade kommunstyrelsen (KFKS 2013/284-265 § 161) nämndens förslag till reviderade föreskrifter, dels uppstod diskussion i kommunstyrelsen om föreskrifterna bland annat i samband med ärendet rörande det blivande naturreservatet Trollsjön (KFKS 2013/551-265 § 231).

Naturreservatsnämnden beslutade (NRN 2013/55-265) därför att arrangera ett seminarium om allemansrätten och naturreservaten. Föredragshållare var Björn Carlberg, Länsstyrelsen samt professor Klas Sandell, Karlstad universitet.

Slutsatserna av seminariet är att syftet med bildande av reservat och föreskrifter ska vara välmotiverade. Vidare noterades att det krävs precisering inför varje reservatsbildning om det angivna syftet överensstämmer med respektive föreskrift samt att det vid reservatsbildning inte är motiverat att inskränka allemansrätten mer än vad som krävs för syftet. Det går att förändra reservatsföreskrifter i efterhand.

Mot bakgrund av kommunfullmäktiges direktiv till nämnden om att utgångspunkten för reservatsbildning ska vara allemansrätten, samt den vägledning som seminariet den 29 januari 2014 gav, lämnar nämnden följande svar till kommunstyrelsens för fortsatta inriktning samt för de tre frågor som återremissen innehöll.

- 1) Kopplingstvånget bör alltså gälla inom naturreservaten. Dock föreslås att yta, till exempel hundrastgård, erbjudas i alternativt i närheten av varje naturreservat där lös hund under uppsikt blir tillåten.
- 2) Formulera undantag för byggförbud anses inte vara ett problem idag. Uppstår behov av byggnader för områdets förvaltning ges alltid möjlighet att söka dispens från föreskrifterna.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

- 3) Snötippning i reservaten. Naturreservaten i Nacka kommun har många besökare även vintertid. Nämnden strävar även efter att dessa ska bli ännu fler. Skulle behov uppstå får saken prövas genom ansökan om dispens från föreskrifterna.

Därutöver finns frågan om ridning i reservaten. Nämndens uppfattning är att allemansrätten ger ryttare både ansvar och skyldigheter och ytterligare restriktioner inte är nödvändiga i nuläget. Däremot behöver skötselplaner ses över så att ridspår kan anläggas vid behov.

Nämnden föreslår att kommunstyrelsen godkänner en gemensam C-del för alla kommunala naturreservat enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1. Motiv för det är att det skulle förenkla processen med att bilda nya naturreservat.

Handlingar i ärendet

Park- och naturenhetens tjänsteskrivelse den 26 februari 2014




Bilaga 1. Förslag till justerade föreskrifter för C-delen

Bilaga 2. Länsstyrelsen, Björn Carlbergs presentation 2014-01-29

Bilaga 3. Prof Klas Sandell, Karlstad Universitet, presentation 2014-01-29

Beslutsgång

Naturreservatsnämnden beslutade i enlighet med park- och naturenhetens förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

§ 161

Dnr KFKS 2013/284-265

Justerade föreskrifter för Nackas naturreservat

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ärendet återremitteras enligt följande:

- 1) Identifiera öppna platser där kopplingstvänet kan undantas den tid på året då det inte råder koppeltvång enligt lag. Dessa platser ska kunna användas för hundlek och träning under uppsikt.
- 2) Formulera undantag från det generella byggförbudet, för byggnader som behövs för områdets förvaltning (t ex redskaps- och maskinförråd) eller byggnader som behövs för att uppnå ändamålet med reservatet (vindskydd, toaletter etc).
3. Utredda om parkeringsplatser för reservat som används sparsamt under vintern delvis kan användas för tippning av snö från närområdet.

Ärende

Naturreservatsföreskrifter är indelade i tre delar; A, B och C. Den första delen (A) är föreskrifter med stöd av miljöbalken om inskränkningar i rätten att förfoga över fastighet inom reservatet. Den andra delen (B) är föreskrifter med stöd av miljöbalken om skyldighet att tåla visst intrång. Den tredje (C) utgör ordningsföreskrifter om vad allmänheten har att iaktta inom reservatet. För några reservat finns även en D- och en E-del, men dessa föreslås utgå. Naturreservatsnämnden föreslår i detta ärende enhetliga ordningsföreskrifter, C-delen, för samtliga reservat och i övrigt individuella förändringar för respektive reservat i syfte att föreskrifterna ska förenklas och bli tydligare. Fram tills idag har naturreservatsnämnden fattat beslut om förslag till justering av föreskrifterna för naturreservaten Abborrträsk, Älta Mosse – Strålsjön, Långsjön, Nyckelvikens, Gärdesudden och Velamsund. Naturreservatsnämnden kommer att ha fattat beslut om förslag till justering av föreskrifterna för naturreservaten Skogsö, Tattby och Tollare senast i oktober 2013 vilket betyder att dessa återstående föreskrifter kommer att behandlas av kommunstyrelsen i början av 2014. Nacka kommun beslutar inte om reservatsföreskrifterna för naturreservatet Ekoberget eftersom det förvaltas av länsstyrelsen.


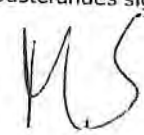

Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsen den 3 juni 2013 § 141

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 21 maj 2013 § 70

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 24 april 2013

Bilagor 1-11

Ordförandes signatur	Justeraandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsen den 3 juni 2013 § 141

Kommunstyrelsen beslutade att ärendet bordläggs.

Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 21 maj 2013 § 70

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta naturreservatsnämndens förslag till justerade föreskrifter för naturreservaten Abborrträsk, Älta Mosse - Strålsjön, Långsjön, Nyckelviken, Gärdesudden och Velamsund enligt naturreservatsnämndens beslut den 27 mars 2012 § 20, den 11 september 2012 § 49, den 23 oktober 2012 § 60, den 4 december 2012 § 73, den 6 februari 2013 § 4 och den 20 mars 2013 § 13.

Yrkanden

Cathrin Bergensträhle (M) yrkade, med instämmande av Jan-Eric Jansson (KD), Majvie Swärd (S) och Sidney Holm (MP), att ärendet återremitteras för komplettering enligt följande:




- 1) Identifiera öppna platser där kopplingstvånget kan undantas den tid på året då det inte råder koppeltvång enligt lag. Dessa platser ska kunna användas för hundlek och träning under uppsikt.
- 2) Formulera undantag från det generella byggförbudet, för byggnader som behövs för områdets förvaltning (t ex redskaps- och maskinförråd) eller byggnader som behövs för att uppnå ändamålet med reservatet (vindskydd, toaletter etc).
3. Utreda om parkeringsplatser för reservat som används sparsamt under vintern delvis kan användas för tippning av snö från närområdet.

Hans Peters (C) yrkade bifall till att ärendet återremitteras i enlighet med punkt 1 och 2 men avslag på punkt 3.

Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade bifalla Cathrin Bergensträhles återremissyrkande i enlighet med punkt 1 och 2.



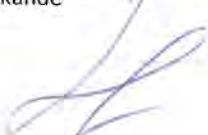
Med avslag på Hans Peters avslagsyrkande för punkt 3 beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Cathrin Bergensträhles återremissyrkande i enlighet med punkt 3.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Protokollsanteckning

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Det mesta ser bra ut i underlaget. Däremot är det märkligt att vare sig naturreservatsnämnden eller miljö- och stadsbyggnadsnämnden har tagit ansvar för Skuruparken sedan beslutet om att inrätta ett naturreservat. Det förklarar den negativa utvecklingen som verkar vara i fritt fall med ökad privatisering, ny- och ombyggnationer, markerande av tomtgränser, bedrövliga, ej miljömässigt godkända, sanitära förhållanden. Målet var en minskad bebyggelse men ingen ansvarig av de moderata ordföranden har tagit ansvar för detta och sett till att ord blir till verklighet. Det förklarar också att ingen har svarat på brev från en jurist som Skuruparkens vänner har anlitat.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

§ 73

KFKS 2014/369-409

Strategi för att genomföra Nacka kommuns klimatprogram

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen antar strategidelen av Nackas klimatprogram.

Ärende

Nackas klimatprogram består av en strategidel och en handlingsplan. Programmet redogör för strategin, dess mål och ger förslag på områden som kommunen bör satsa på. Inom dessa områden ges exempel på åtgärder som kommunen kan arbeta vidare med. Dessa ligger till grund för den handlingsplan som ska färdigställas till hösten 2014. Kostnader förenade med åtgärder i handlingsplanen får hanteras i den årliga mål- och budgetprocessen.

Uppföljning av programmets mål föreslås ske i årsredovisningen. Programmets mål och strategier kan revideras i samband med aktualitetsprövning av översiktsplanen. Handlingsplanens aktiviteter bör följas upp regelbundet i respektive verksamhet och sammanställs till kommunstyrelsen.

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 5 maj 2014
Bilaga 1 Klimatprogrammet med tillhörande bilagor

Yrkanden




Hans Peters (C) yrkade, med instämmande av Mats Gerdau (M), Khashayar Farmanbar (S), Jan-Eric Jansson (KD) och Stefan Saläng (FP) bifall till stadsledningskontorets förslag.

Beslutsgång

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i enlighet med Hans Peters yrkande.

Protokollsanteckningar




Khashayar Farmanbar (S) lät för Socialdemokraternas arbetsutskottsgrupp anteckna följande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

”Strategin är välutformad. Det är enkelt att bli överens om och vi socialdemokrater ställer oss bakom denna strategi. Vi ser framemot att omsätta detta i handling och hoppas att vi kan nå enighet även i denna fråga. Exempelvis skulle utformningen av ägardirektiven till Nacka Energi AB för att främja klimatsmarta energilösningar vara ett steg att gå från ord till handling.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande.

”Bra att kommunen planerar att skapa ett klimatprogram. För att detta ska få ett riktigt innehåll behöver det ha ett tyngre värde än klimatfrågor har idag i Nacka. Klimat och miljö ska inte behöva stryka på foten i kollision mellan olika intressen. Förhoppningsvis kommer ett klimatprogram att ändra på detta och öka statusen för klimat- och miljöfrågor i kommunen.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Strategi för att genomföra Nacka kommuns klimatprogram

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar strategidelen av Nackas klimatprogram.

Sammanfattning

Nackas klimatprogram består av en strategidel och en handlingsplan. Programmet redogör för strategin, dess mål och ger förslag på områden som kommunen bör satsa på. Inom dessa områden ges exempel på åtgärder som kommunen kan arbeta vidare med. Dessa ligger till grund för den handlingsplan som ska färdigställas till hösten 2014. Kostnader förenade med åtgärder i handlingsplanen får hanteras i den årliga mål- och budgetprocessen.

Uppföljning av programmets mål föreslås ske i årsredovisningen. Programmets mål och strategier kan revideras i samband med aktualitetsprövning av översiktsplanen. Handlingsplanens aktiviteter bör följas upp regelbundet i respektive verksamhet och sammanställs till kommunstyrelsen.

Ärendet

Under 2013 genomförde samordnings- och utvecklingsenheten en kartläggning av nämndernas arbete med hållbar utveckling. Till följd av detta fick miljöenheten i uppdrag att fram en klimatanalys för Nacka som geografiskt område. Samtidigt fick stadsledningskontoret i uppdrag att ta fram ett klimatprogram (sammanträdesprotokoll 2 september 2013, kommunstyrelsen, § 187). Klimatanalysen färdigställdes i mars 2014 och finns som bilaga till programmet. Den utgör tillsammans med Stockholms läns klimat- och energistrategi underlag för kommunens klimatprogram. Kommunstyrelsens arbetsutskott gav stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med förslag på hur länets strategi och mål kan inordnas i kommunens klimatarbete (sammanträdesprotokoll 11 juni 2013, kommunstyrelsens arbetsutskott, §81).

Nackas klimatprogram består av en strategidel och en handlingsplan. Programmet redogör för strategin, dess mål och ger förslag på områden som kommunen bör satsa på. Inom dessa områden ges exempel på åtgärder som kommunen kan arbeta vidare med. Dessa ligger till grund för den handlingsplan som ska färdigställas till hösten 2014.

Nackas klimatprogram

I kommunen har sex lokala miljömål tagits fram, varav ett är minskad klimatpåverkan. Programmet kan ses som en utlyft del av de lokala miljömålen som fokuserar på växthusgaser.

Syftet med programmet är att Nacka på ett systematiskt och framgångsrikt sätt ska kunna arbeta för minskad klimatpåverkan. Nackas klimatanalys visar att Nacka har störst möjlighet att bidra till minskad klimatpåverkan genom att stärka sitt arbete inom följande tre områden som utgör programmets strategier;

- minskat utsläpp från resor och transporter
- effektiv energianvändning och omställning till förnybart
- klimatmedveten konsumtion

Programmets mål gäller för hela kommunens geografiska område och innebär en färdriktning för hela Nacka. Målet ligger i linje med nationella och regionala mål inom klimatområdet. Målet avser minskning av utsläpp från växthusgaser per person fram till 2020 och 2030. Förutsättningen för att nå detta är att utsläpp från resor och transporter samt energianvändningen minskar. Därför är målnivåer framtagna inom dessa områden. Baserat på utvecklingen från 1990 och framåt samt antaganden om framtida effektivisering inom transport- och energisektorn är målen utformade enligt följande:

- Utsläpp av växthusgaser per person ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030. Basår 2011.
- Utsläpp av växthusgaser per person från transporter ska minska med 25 % till 2020 och 45 % till 2030. Basår 2011.
- Utsläpp av växthusgaser per person från energianvändning (bebyggelse o lokaler) ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030. Basår 2011.

För att nå målen behöver Nacka satsa på att utveckla klimatarbetet inom följande områden: resor och transporter, energianvändning i bebyggelse och lokaler, konsumtion (upphandling och avfall) och samhällsplanering. Handlingsplanen kommer att beskriva ansvar, kostnader och tidplan för åtgärderna.

Uppföljning

Uppföljning av programmets mål föreslås ske i kommunens årsredovisning. Handlingsplanens åtgärder kommer också att behöva utvärderas och följas upp regelbundet. Detta bör ske i inom respektive verksamhet och sammanställas till kommunstyrelsen.

Programmets mål och strategier kan revideras var fjärde år i samband med aktualitetsprövningen av översiktsplanen.

Ekonomiska konsekvenser

I samband med framtagandet av handlingsplanen kommer det bli viktigt att uppskatta kostnader för de olika åtgärderna. Åtgärder som inte ryms inom respektive nämnds eller styrelses befintliga budget måste hanteras i de årliga mål- och budgetprocesserna.

Mats Bohman
Administrativ direktör

A-C Rudström, Jessica Röök
Samordnings- och utvecklingsenheten

Bilagor

Bilaga 1 Klimatprogrammet

Bilagor till klimatprogrammet:

Bilaga 1 Mätbara mål

Bilaga 2 Klimatanalysen



Klimatprogram för Nacka kommun - strategi

2014-05-07

Jessica Rööf, A-C Rudström

KFKS 2014/369-409

Sammanfattning

Nackas klimatprogram består av en strategi och en handlingsplan. Denna rapport utgör strategidelen.

Minskad klimatpåverkan är grundläggande för den långsiktiga förutsättningen för välfärd, ekonomi och livskvalitet. Syftet med Nackas klimatprogram är att skapa en strategi för hur Nacka ska bli mer klimatsmart och bidra till regionala, nationella och internationella mål inom området.

Klimatprogrammets mål är:

- Utsläpp av växthusgaser per person ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030. Basår 2011.

Förutsättningen för att få detta är att utsläpp från resor och transporter samt energianvändningen minskar. Därför är målnivåer framtagna inom dessa områden:

- Utsläpp av växthusgaser per person från transporter ska minska med 25 % till 2020 och 45 % till 2030. Basår 2011.
- Utsläpp av växthusgaser per person från energianvändning (bebyggelse o lokaler) ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030. Basår 2011.

Nackas klimatpåverkan har betydelse i regionen, i Sverige och globalt. För att Nackas mål ska vara relevanta behöver de utgå ifrån regionala, nationella och internationella mål inom området. Därför tar klimatprogrammets mål avstamp i länsstyrelsens mål inom området.

Klimatprogrammets strategier:

- Minskat utsläpp av växthusgaser från resor och transporter
- Effektiv energianvändning och omställning till förnybart
- Klimatmedveten konsumtion

Strategierna i programmet utgår från resultatet av den klimatanalys som genomfördes under hösten 2013. Den visar att Nacka har störst möjlighet att bidra till minskad klimatpåverkan genom att stärka sitt arbete inom ovanstående områden.

Områden att satsa på:

- Resor och transporter
- Energianvändning i bebyggelse och lokaler
- Konsumtion (upphandling och avfall)
- Samhällsplanering

För att nå målen behöver Nacka satsa på att utveckla klimatarbetet inom dessa områden. Inom varje område listas exempel på åtgärder som kommunen skulle kunna arbeta vidare med. Dessa ligger till grund för den handlingsplan som kommer att tas fram under hösten 2014.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	4
2	Ett klimatprogram för Nacka	4
2.1	Programmets relation till lokala styrdokument.....	5
2.2	Pågående arbete för minskad klimatpåverkan	6
3	Nacka påverkar klimatet.....	6
3.1	Klimatanalys.....	6
3.1.1	Produktions- och konsumtionsperspektiv.....	6
3.1.2	Nackas utsläpp över tid.....	7
4	Klimatprogrammets mål.....	9
5	Klimatprogrammets strategier	11
5.1	Minskade utsläpp från resor och transporter.....	11
5.2	Effektiv energianvändning och omställning till förnybart.....	12
5.3	Klimatsmart konsumtion	12
6	Förslag på områden att satsa på	13
6.1	Resor och transporter.....	13
6.2	Energianvändning i bebyggelse och lokaler.....	14
6.3	Konsumtion (upphandling och avfall).....	14
6.4	Samhällsplanering	15
7	Uppföljning.....	16
8	Bilagor	16

I Bakgrund

Under 2013 genomförde samordnings- och utvecklingsenheten en kartläggning av nämndernas arbete med hållbar utveckling. Kartläggningen visade att Nacka bättre behöver förstå inom vilka områden kommunen ska arbeta för att ha störst möjlighet att minska klimatpåverkan. Till följd av detta fick miljöenheten i uppdrag att ta fram en klimatanalys för Nacka som geografiskt område. Klimatanalysen färdigställdes i mars 2014 (bilaga 1). Samtidigt fick stadsledningskontoret i uppdrag att arbeta fram ett klimatprogram för Nacka.

Syftet med Nackas klimatprogram är att skapa en strategi för hur Nacka ska bli mer klimatsmart och bidra till de regionala, nationella och internationella målen inom klimatområdet.

Tjänstemän på samordnings- och utvecklingsenheten har tagit fram programmet tillsammans med tjänstemän från miljöenheten, trafikenheten, VA- och avfallsenheten, planenheten, lokalenheten och upphandlingsenheten.

2 Ett klimatprogram för Nacka

Nackas klimatprogram består av en strategi och en handlingsplan. Klimatprogrammet rör Nacka som geografiskt område, där kommunens organisation är en del. Den här rapporten redogör för mål, strategier och ger förslag på områden som kommunen bör satsa på.

Klimatprogrammet föreslår hur Nacka ska minska sin påverkan på klimatet. Hur kommunen ska anpassa sig till de nya förutsättningar som ett förändrat klimat innebär beskrivs inte inom ramen för programmet.

Syftet med programmet är att Nacka på ett systematiskt och framgångsrikt sätt ska kunna arbeta för att minska klimatpåverkan. I Nacka har sex lokala miljömål tagits fram, de utgår ifrån de nationella miljö kvalitetsmålen. Ett av de lokala miljömålen är minskad klimatpåverkan. Klimatprogrammet kan betraktas som en utlyft del av de lokala miljömålen som fokuserar på utsläpp av växthusgaser.

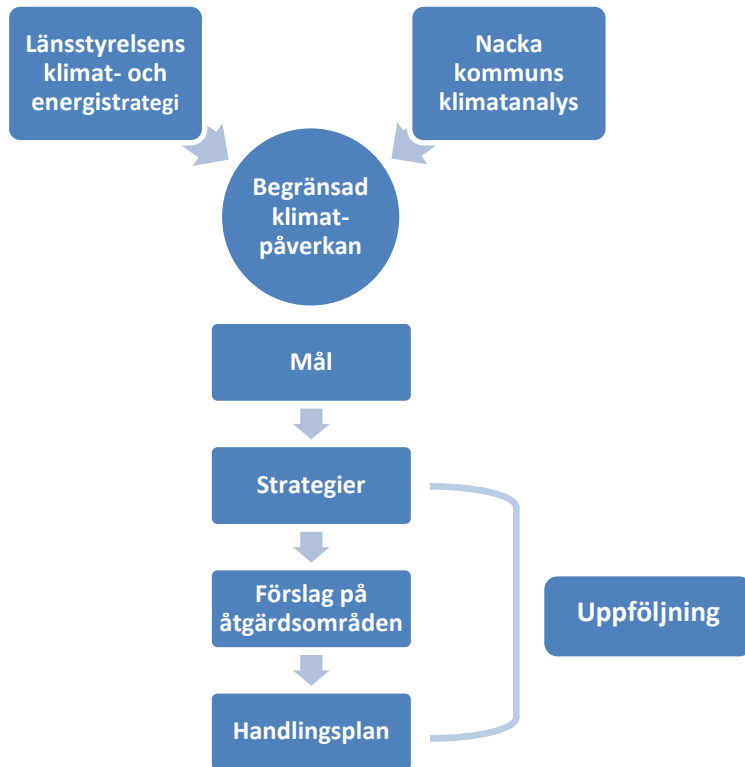
Klimatanalysen utgör tillsammans med Stockholms läns klimat - och energistrategi¹ utgör grunden för Nackas klimatprogram. Klimatanalysen har ringat in tre områden som är särskilt viktiga för Nacka att satsa på för att kunna bidra till länsstyrelsens strategi.

Nackas styrprinciper och värdegrund ligger till grund för klimatprogrammet. Kommunen ska skapa förutsättningar för personer som bor, arbetar eller besöker Nacka att agera klimatsmart. Inom välfärdproduktionen är det viktigt att förutsättningarna är lika goda för alla utförare oavsett huvudman. Programmets mål och åtgärder ska inte rucka konkurrensneutraliteten genom att gynna eller missgynna vissa verksamheter.

¹<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/miljo-och-klimat/klimat-och-energi/Klimat%20och%20energi/Klimat-och-energistrategi-Sthlm-WEBB.pdf>

Programmets mål gäller för kommunen som geografiskt område och innebär en färdriktning för hela Nacka.

Bild 1 Schematisk bild av klimatprogrammets upplägg.



2.1 Programmets relation till lokala styrdokument

Klimatprogrammet ligger i linje med kommunens översiktsplan. Planen visar på vikten av att bygga tätt och kollektivtrafiknära. Den betonar också vikten av att satsa på bra och resurseffektiv kollektivtrafik samt att prioritera gång- och cykeltrafik.

Utöver översiktsplanen finns ytterligare några styrdokument som är viktiga ur ett klimatperspektiv. Genom att arbeta i enlighet med kommunens cykelplan skapar Nacka förutsättningar för en cyklande befolkning. I riktlinjer för hållbart byggande förtydligar Nacka sina hållbarhetsambitioner, detta skapar möjlighet för energieffektivt byggande. Avfallsplanen är ett annat redskap som ger goda möjligheter att minska klimatpåverkan. Ett arbete med att ta fram en parkeringspolicy pågår. Det är viktigt att klimataspekten beaktas när policyn arbetas fram eftersom parkeringstal speglar bilens ställning i samhället.

Nacka har också arbetat aktivt med energieffektivisering i kommunens egna fastigheter. I den framtagna energieffektiviseringsstrategin framgår ett antal åtgärder för att driftoptimera och energieffektivisera fastigheter i kommunen.

I kommunen finns både inriktningsmål och mätbara mål (se bilaga 2) som relaterar till en minskad klimatpåverkan. Med klimatprogrammet som utgångspunkt kan de mål som redan finns i organisationen revideras eller omarbetas.

2.2 Pågående arbete för minskad klimatpåverkan

Utöver det som pågår med utgångspunkt från de ovan nämnda styrdokumenterna bedrivs ytterligare arbete som bidrar till en minskad klimatpåverkan. Sedan flera år arbetar Nacka med att energieffektivisera interna transporter och anställdas arbets- och pendlingsresor. Arbetet har bland annat resulterat i samordning av interna godstransporter och flera aktiviteter för att främja anställdas resor med kollektivtrafik och cykel. Även inom området upphandling har flera aktiviteter ägt rum för att möjliggöra klimatsmarta inköp och klimatsmart upphandling.

Inom kommunens organisation väljer flera enheter att miljödiplomera sig. Kommunen uppmärksammar även varje år företag i Nacka som har ett bra miljöarbete.

Flera skolor bedriver klimatarbete och arbetar aktivt med att utbilda en ny generation klimatmedvetna barn och ungdomar.

3 Nacka påverkar klimatet

Programmet innebär en färdriktning och skapar förutsättningar för kommunen att ta ett samlat grepp kring klimatfrågan. Under flera år har Nacka på olika sätt arbetat med hållbarhetsfrågor, varav klimatfrågan är en. Inom samhällsplanering är den en viktig fråga. En stor del av kommunens klimatarbete har varit fokuserat på den interna organisationen. Kommunen har ansvar för hela geografiska området och det finns anledning att bredare bjuda in företag och civilsamhälle i arbetet att skapa ett klimatsmart samhälle.

3.1 Klimatanalys

Klimatanalysen (bilaga 1) redogör för Nackas klimatpåverkan. Analysen visar att Nacka har störst möjlighet att bidra till minskad klimatpåverkan genom att stärka sitt arbete inom följande tre områden:

- Transporter och resor
- Energieffektivisering
- Konsumtion

Klimatanalysen är främst gjord utifrån ett produktionsperspektiv, men konsumtionsperspektivet har lyfts in där det har funnits möjlighet. Nedan följer en kort beskrivning av begreppen och en redogörelse för Nackas utsläpp över tid. För ytterligare fördjupning hänvisas till klimatanalysen: *Nacka kommuns klimatpåverkan*.

3.1.1 Produktions- och konsumtionsperspektiv

Produktionsperspektivet beskriver hur mycket utsläpp som sker inom Nacka kommun. Inom konsumtionsperspektivet bokförs miljöpåverkan på konsumenten. Det innebär att utsläpp som skapas genom produktion och transport av varor som Nackaborna konsumerar räknas in i Nackas

klimatpåverkan. Eftersom Nacka inte har någon stor produktion av varor och mat är kommunens klimatpåverkan ur ett konsumtionsperspektiv betydligt större än ur ett produktionsperspektiv. Nackas ansvar för de globala klimatutsläppen är alltså mångfalt större än de begränsade utsläpp som sker inom kommunens gränser.

Fördelen med produktionsperspektivet är att det är lätt att mäta och följa upp samt att det ofta ligger inom kommunens rådighet. Nackdelen är att det inte tar hänsyn till de utsläpp som Nacka orsakar i andra länder.

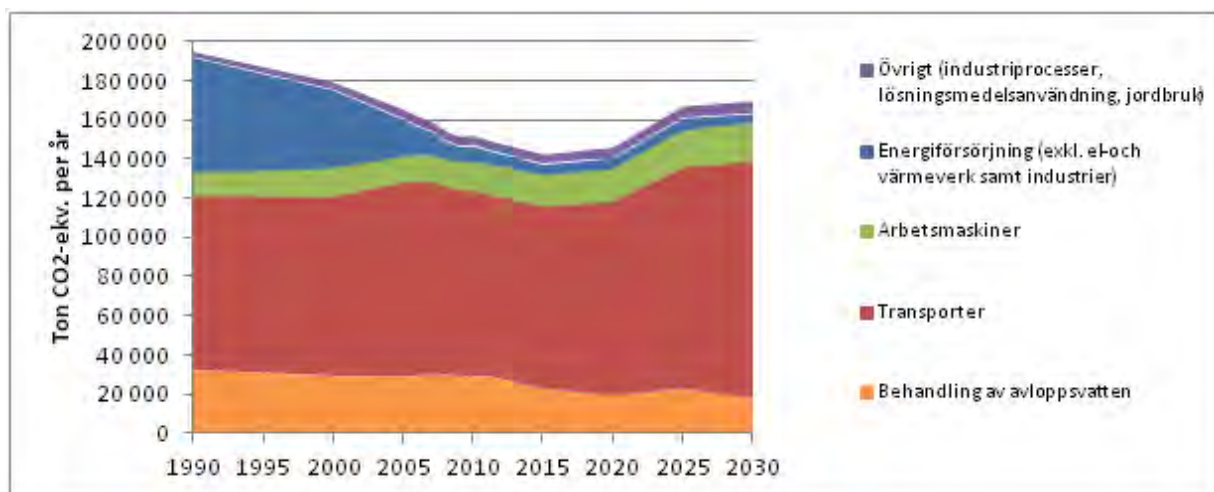
För att mäta klimatpåverkan av konsumerade varor krävs konsumtionsperspektivet. Idag är det är svårt att mäta ur ett konsumtionsperspektiv. Inte desto mindre är det främst genom konsumtion Nacka bidrar den globala uppvärmningen. Därför är konsumtion ett viktigt område för kommunen att satsa på för att minska klimatpåverkan.

3.1.2 Nackas utsläpp över tid

Totala utsläpp

Sedan 1990 har utsläppen i Nacka minskat betydligt. I början av 2000- talet var utsläppen 180 000 ton koldioxidekvivalenter (CO₂-ekvivalenter) per år jämfört med 150 000 ton 2011. Den största förändringen har skett inom energiförsörjningssektorn, till stor del på grund av övergången från fossila bränslen till andra uppvärmningssätt i bostäder och lokaler.

Bild 2 Utsläpp i Nacka mellan år 1990-2011 samt prognos för 2012-2030. Sektorn energiförsörjning redovisas exklusive fjärrvärmeverk och industrier.



Utsläpp kopplade till energianvändningen är större än vad som framgår av bilden. Detta beror på att Nacka inte har någon stor energiproduktion inom kommunens gränser. Den energi som Nacka använder orsakar utsläpp utanför kommunens gränser.

Utsläpp från vägtransporter utgör den största delen av Nackas totala utsläpp. Enligt statistiken har utsläpp från vägtransporter varit mer eller mindre konstant under hela 2000-talet. Under de

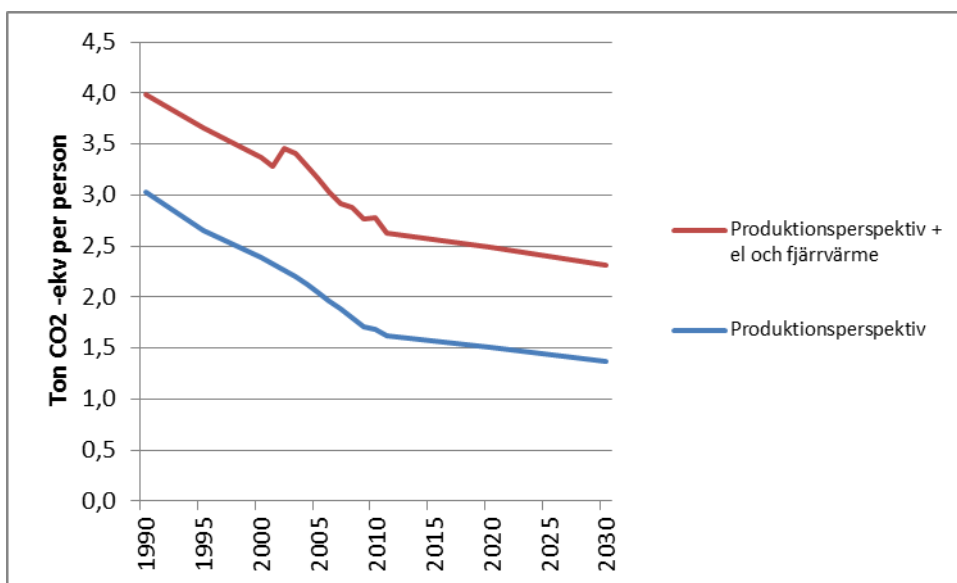
senaste två, tre åren har utsläppen till och med minskat något. Motsvarande kan ses även på nationell nivå. Detta kan verka ologiskt med tanke på att trafikarbetet ändå ökat under samma period. En förklaring kan vara att fordonsparken blivit mer effektiv.

Eftersom Nackas befolkning kommer att öka kraftigt de närmaste åren förväntas den totala mängden utsläpp öka fram till 2030. Utsläppen förväntas däremot inte överstiga 1990 års nivåer. Trots att de totala utsläppen förväntas öka visar prognosen en minskning av utsläpp per person i Nacka.

Utsläpp per person

Under de senaste två decennierna har klimatutsläppen per person minskat kraftigt i Nacka och i övriga Sverige. Den nedre, blå linjen, i bild 3 visar att utsläppen per person har minskat från 3,03 ton per person 1990 till 1,63 ton per person år 2011. Om el och fjärrvärme som produceras utanför kommunens gränser (som konsumeras av Nackabor) räknas in ligger utsläppen per person något högre. Motsvarande minskning med detta perspektiv är 4,0 ton per person till 2,62 ton.

Bild 3 Utsläpp per person med två olika perspektiv, dels med det rena produktionsperspektivet och dels med utsläpp från el och fjärrvärme inkluderat. Statistik från 1990-2011 samt prognos för 2012-2030. (Att det blir hack i kurvan 2002 beror på att det saknas statistik för fjärrvärme 1990-2002).



I klimatprogrammet mäts energianvändningen ur ett kombinerat produktions- och konsumtionsperspektiv, den övre, röda linjen i bild 4. Detta ger en mer rättvisande bild av Nackas klimatpåverkan. Det innebär en inkludering av den el och fjärrvärme som konsumeras i Nacka men som produceras utanför kommunen. Transporter och resor mäts ur ett produktionsperspektiv i klimatprogrammet.

4 Klimatprogrammets mål

Nackas klimatpåverkan har betydelse i regionen, i Sverige och globalt. För att Nackas mål ska vara relevanta utgår de ifrån regionala, nationella och internationella mål inom området.

Klimatprogrammets mål är:

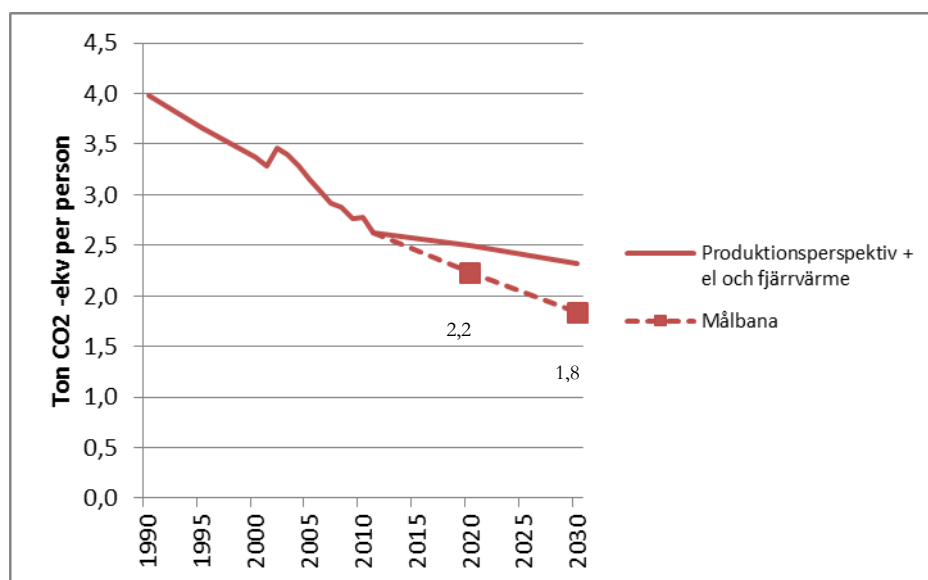
- Utsläpp av växthusgaser per person ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030. Basår 2011.

Förutsättningen för att nå detta är att utsläpp från resor och transporter samt energianvändningen minskar. Därför är målnivåer framtagna inom dessa områden:

- Utsläpp av växthusgaser per person från transporter ska minska med 25 % till 2020 och 45 % till 2030. Basår 2011.
- Utsläpp av växthusgaser per person från energianvändning (bebyggelse o lokaler) ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030. Basår 2011.

Målet *Utsläpp av växthusgaser per person ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030* avser det geografiska området inklusive utsläpp från den el och fjärrvärme som används inom Nacka men som produceras utanför kommunen. Målet möjliggör jämförelser över tid i kommunen och visar också i vilken grad kommunen bidrar till det regionala målet. Basår är 2011 och hänsyn är tagen till Nackas befolkningsprognos. Målnivå innebär en minskning från 2,6 ton till 2,2 ton per person till år 2020 och 1,8 ton till 2030².

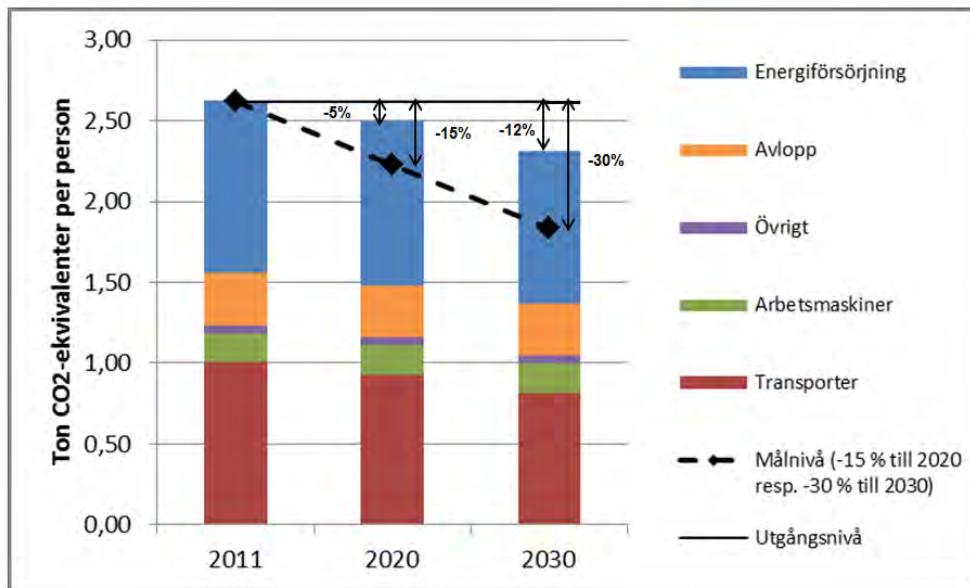
Bild 4 Utsläpp per person från 1990-2011, prognos för 2012-2030 samt målbana för att nå -15 % och -30 %



²Ett mål uttryckt som en procentuell minskning per person kan ge väsentligt olika nivåer på de totala utsläppen beroende på hur stor den faktiska befolkningsökningen blir.

En analys av möjligheten att nå målet visar att det är en realistisk utmaning. Med teknisk utveckling och dagens nationella styrmedel är det sannolikt att utsläppen kommer att minska med 5 % till år 2020 och med 12 % till år 2030³, att jämföra med målformulering om 15 % respektive 30 %. Utöver detta kommer sannolikt klimatarbetet på nationell och regional nivå att trappas upp ytterligare framöver.

Bild 5 Förväntad utsläppsminskning per person till följd av effektiviseringar (transport, bostäder/lokaler) i förhållande till dagens nivå samt Nackas målnivåer.



Förutsättningen för att kommunen ska kunna nå målet är att utsläppen från resor och transporter samt från energianvändning minskar. Därför är målnivåer framtagna inom dessa områden:

- *Utsläpp av växthusgaser per person från transporter ska minska med 25 % till 2020 och 45 % till 2030. Basår 2011.*
- *Utsläpp av växthusgaser per person från energianvändning (bebyggelse o lokaler) ska minska med 15 % till 2020 och 30 % till 2030. Basår 2011.*

Dessa mål har också anpassats till Nackas förutsättningar och hänsyn har tagits till den potential som finns inom respektive sektor. Inom transportsektorn förväntas snabbare teknisk utveckling än inom energisektorn.

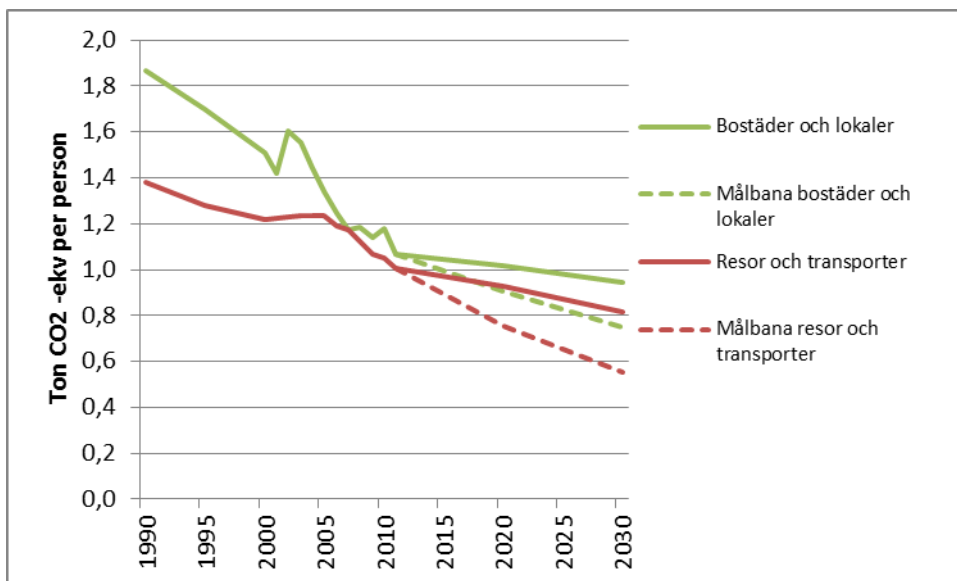
Från 1990 har utsläppen från bostäder/lokaler minskat från drygt 1,8 ton per person till 1,07 ton år 2011. Motsvarande siffror för utsläpp från transporter visar på en minskning från ungefär 1,4 ton per person till 1,01 år 2011.

³Prognoserna är gjorda av WSP. De grundar sig på antaganden om effektivisering och Energimyndigheten och Trafikverkets prognosarbeten.

En minskning av utsläpp med 25 % per person för transporter från 2011 till 2020 innebär en förändring från 1,01 till 0,75 ton per person. En minskning med 45 % fram till 2030 ger ett värde på 0,55 ton per person.

En minskning av utsläpp med 15 % per person för energi från 2011 till 2020 innebär en minskning från 1,07 till 0,9 ton per person. Minskning med 30% fram till 2030 ger ett värde på 0,75 år 2030.

Bild 6 Utsläpp per person för bostäder och lokaler respektive resor och transporter. Statistik 1990-2011, prognos 2012-2030 samt målbana för att nå de föreslagna målen.



5 Klimatprogrammets strategier

För att uppnå målen identifierar klimatanalysen tre områden som utgör grunden för programmets strategier.

- Minskat utsläpp från resor och transporter
- Effektiv energianvändning och omställning till förnybart
- Klimatmedveten konsumtion

5.1 Minskade utsläpp från resor och transporter

Samhällsplanering är ett viktigt redskap i arbetet för att minska klimatpåverkan från resor och transporter. Kommunen behöver utveckla arbetet med att systematiskt främja gång, cykel och kollektivtrafik i den fysiska planeringen. Nacka står inför utmaningarna att bygga stad och utveckla de lokala centra. Genom att skapa täta samhällsstrukturer minskar transportbehovet och genom att bygga kollektivtrafiknära skapas förutsättningar för en stad där bilen inte är norm.

Det är viktigt att följa intentionerna i kommunens översiktsplan som betonar dessa perspektiv för en hållbar stadsutveckling.

I en expansiv kommun som Nacka är det också viktigt att ge klimatfrågan större utrymme i samband med bebyggelse- och infrastruktursatsningar. Val av arbetsmaskiner och transporter av desamma har betydelse för klimatet. Tillsammans med byggherrar och andra aktörer kan kommunen öka kunskapen om klimatsmarta lösningar.

För kommunen är det viktigt att följa den tekniska utvecklingen av mer energieffektiva transportmedel och stödja innovativa lösningar. Genom att fortsätta utveckla arbetet med klimatsmarta transporter samt pendlings- och arbetsresor för kommunens anställda minskar organisationen sin klimatpåverkan och föregår med gott exempel.

5.2 Effektiv energianvändning och omställning till förnybart

Nacka står inför utmaningen att bygga stad, i nybyggnation finns stora möjligheter att bygga energieffektivt. Kommunen behöver skapa förutsättningar för klimatsmarta lösningar tidigt i planprocessen. Ett exempel kan vara att undersöka möjligheten att använda markanvisning som redskap för att skapa en hållbar stadsutveckling. Ett annat sätt är att vidareutveckla ”Riktlinjer för hållbart byggande”. Tillsammans med byggherrar och andra aktörer kan Nacka hitta nya lösningar för att minska energibehovet. Det kan gälla exempelvis val av material eller placering av huskroppar.

Kommunen behöver även verka för att energieffektivisera det befintliga bostadsbeståndet. Nacka behöver utveckla arbetet med att stödja privata fastighetsägare, bostadsrättsföreningar och villaägare i deras arbete med energieffektivisering. Det är också viktigt att kommunens arbete med att energieffektivisera sina egna fastigheter fortsätter att utvecklas.

Det är viktigt att Nacka stimulerar utvecklingen av förnybara energikällor. Trots att kommunen har kommit långt i omställning till fjärrvärme kommer framtiden ställa högre krav på andra förnybara energikällor för att för att utsläppen ska minska.

5.3 Klimatsmart konsumtion

Konsumtion påverkar klimatet vid tillverkning, transport, användning och kassering. Inom området konsumtion finns inget nationellt eller regionalt mål. Det beror på att det saknas underlag för hur konsumtion kan mätas. Trots att det saknas mål är det inte mindre viktigt att skapa åtgärder för att öka den klimatmedvetna konsumtionen.

Som offentlig verksamhet är Nacka en stor kund av varor och tjänster. Genom att ställa höga miljökrav bidrar kommunen till minskad klimatpåverkan, men det finns även möjlighet att genom upphandling påverka utvecklingen av energieffektiva lösningar. En viktig del i att vara en offentlig verksamhet är att föregå med gott exempel. För att kunna föra en trovärdig dialog med näringslivet och civilsamhället behöver kommunens organisation kunna visa genom prioriteringar och arbetssätt att klimatfrågan är viktig.

Nackabornas konsumtion orsakar utsläpp utanför Nackas och Sveriges gränser. Hushållens privata konsumtion inom kategorier som resor, boende och mat står för största delen av Nackas

totala klimatpåverkan. Kommunen saknar rådighet att styra medborgarnas konsumtionsmönster annat än genom information och rådgivning. Ett sätt att arbeta med hushållens konsumtion där kommunen har rådighet är att verka för minskat avfall och matsvinn. Nacka har påbörjat ett arbete med att utveckla en attraktiv kretsloppscentral, som ska stimulera till återbruk och materialåtervinning.

För att skapa förutsättningar för en förändrad konsumtion på lång sikt behöver barn och ungdomar lära sig att agera klimatsmart. Skola och förskola har en viktig roll i arbetet med att utbilda den nya klimatmedvetna generationen. Redan idag pågår arbete i skolorna som förtjänar att lyftas fram som goda exempel, men det finns stora möjligheter att utveckla arbetet.

6 Förslag på områden att satsa på

I rapporten presenteras ett antal områden som kommunen bör satsa på för att öka chanserna att nå målen. Dessa kommer att konkretiseras ytterligare i en handlingsplan. Dialog och förankring med berörda aktörer kommer att bli viktigt i arbetet med att ta fram handlingsplanen

Fyra huvudsakliga åtgärdsområden föreslås:

- Resor och transporter
- Energianvändning i bebyggelse och lokaler
- Konsumtion
- Samhällsplanering

Dessa är uppdelade på förslag som rör det geografiska området samt förslag för Nacka som uppdragsgivare.

En viktig åtgärd som gäller fler strategiska områden är att säkerställa att verksamhet som är finansierad av skattebetalare bedrivs och utvecklas på ett klimatsmart sätt.

6.1 Resor och transporter

Det geografiska området

Förbättra möjligheterna för Nackaborna att åka kollektivt. Förbättrad framkomlighet för bussar och Saltsjöbana och satsning på tunnelbana. Strategiska och attraktiva bytespunkter i trafiksystemet.

Åtgärdsexempel: Arbeta tillsammans med Stockholms lokaltrafik (SL) för attraktiva stationer och bytespunkter inom lokaltrafiken och vid utbyggnad av kollektivtrafik.

Prioritera gång- och cykeltrafiken i Nacka. Låt gång- och cykelbanor ha företräde i när Nacka bygger stad. Satsa på regionala stråk för att underlätta pendlingsresor.

Åtgärdsexempel: Ta fram parkeringstal för cykel i samband med bebyggelseplaneringen och utveckla infrastrukturen för cykling.

Minska klimatpåverkan från bilen. Stimulera användandet av elbilar, bilpooler och lånecyklar. Skapa strategiskt belägna infartsparkeringar och möjligheter att kombinera olika resätt.

Åtgärds exempel: Utveckla arbetet med mobility management. Utveckla arbete med låncyklar. Arbeta för möjligheten att kombinera cykeltrafik och kollektivtrafik. Ta fram en plan för laddstolpar.

Minska klimatpåverkan vid byggnation i Nacka. I en ”expanderande” kommun som Nacka måste arbetsmaskiner och material vid byggnation användas på ett energieffektivt sätt.

Åtgärds exempel: Säkerställ god logistik för att minimera onödiga transporter. Öka medvetenheten om klimat i samband med upphandling av entreprenörer. Utveckla dialogen med exploitörer vid byggnationer.

Nacka som uppdragsgivare

Fortsätt utveckla arbetet med internt resande och de anställdas arbetspendling.

Åtgärds exempel: Säkerställ att medarbetare känner till ”Så här reser vi i Nacka” (Nacka reser hållbart). Skapa starka incitament för att påverka anställda att pendla till arbetet med kollektivtrafik eller cykel.

6.2 Energianvändning i bebyggelse och lokaler

Det geografiska området

Skapa arenor för samverkan och dialog kring energieffektivisering.

Åtgärds exempel: Initiera nätverksskapande och kunskapsutbyten. Inarbeta energi- och klimatfrågan i kommunens tillsynsansvar.

Skapa starkare incitament för energieffektivisering av befintlig och ny bebyggelse samt lokaler. Genom att göra det enkelt och lönsamt att energieffektivisera befintlig bebyggelse kan kommunen påskynda utvecklingen.

Åtgärds exempel: Undersöka vilka incitament som skapar bäst förutsättningar för förändring. Ta fram hållbarhetsprogram vid större planprojekt med utgångspunkt från riktlinjer för hållbart byggande

Nacka som uppdragsgivare

Fortsätt att utveckla energieffektivisering i egna fastigheter och lokaler.

Åtgärds exempel: Fortsätt uppföljning och utveckling av kommunens energieffektiviseringsstrategi, komplettera med en handlingsplan. Utveckla starka incitament för hyresgäster att göra energibesparingar.

6.3 Konsumtion (upphandling och avfall)

Det geografiska området

Öka medvetenheten om klimatsmart konsumtion. Genom kommunikationsinsatser och genom att skapa förutsättningar för dialog om klimatsmart konsumtion kan medvetenheten öka.

Åtgärds exempel: Kommunicera nyttan av de klimatinsatser kommunen gör till Nackaborna.

Utbilda en ny klimatsmart generation. Inför en guide till klimatmedvetna restauranger och affärer i kommunen.

Avfallsminimering genom återanvändning, sortering och minskat matsvinn. Genom att bygga kretsloppscentral skapar kommunen möjligheter att minska avfallet. Kommunen ökar medvetenheten genom att lyfta goda exempel bland det företag som bidrar till ökad återanvändning. Genom att verka för att fler hushåll och verksamheter ansluter sig till matavfallsinsamling kan kommunen bidra till ökad biogasproduktionen. Kommunens matsvinn kan minska med enkla medel.

Åtgärdsexempel: Bygg fler kretsloppcentraler. Lyft fram klimatsmarta företag som goda exempel. Skapa starka incitament för att ansluta sig till matavfallsinsamling. Samverka med andra handlare och föreningar för att motverka butikens matsvinn.

Nacka som uppdragsgivare

Nacka ska föregå med gott exempel vid upphandling av varor och tjänster.

För att föregå med gott exempel bör kommunen ställa höga krav på klimatsmart upphandling. Åtgärdsexempel: Öka kunskapen inom kommunen om upphandling som ett redskap att agera miljövänligt.

Utnyttja möjligheten att påverka utvecklingen av energieffektiva lösningar. Genom att ställa höga miljökrav kan Nacka påskynda utvecklingen av energieffektiva produkter.

Åtgärdsexempel: Utveckla skarpa incitament för den kommunala välfärdsproduktionen att upphandla klimatsmarta varor och tjänster. Utred vilka möjligheter kommunen har att påverka skattefinansierad verksamhet att handla klimatsmarta varor och tjänster.

Nacka ska föregå med gott exempel i arbetet med sopsortering, matavfall och matsvinn. Genom att skapa förutsättningar för sopsortering och matavfallsinsamling från kommunens verksamheter ökar trovärdigheten och möjligheten att påverka andra.

Åtgärdsexempel: Inför matavfallsinsamling för kommunens verksamheter. Följ upp mängden avfall från kommunens verksamhet.

6.4 Samhällsplanering

Utveckla arbetet med att konsekvensbedöma och följa upp klimat- och energipåverkan av program, detaljplaner och bygglov.

Åtgärdsexempel: Skapa rutiner som säkerställer att målen i översiktsplanen verkställs i detaljplanerna. Skapa rutiner som säkerställer att gång- och cykelvägar prioriteras i detaljplanerna.

Utveckla möjligheter att stimulera klimatsmarta lösningar inom plan- och byggprocessen

Åtgärdsexempel: Utred vilka möjligheter bygglovsprocessen har att stimulera till klimatsmart byggande.

Avfallshantering som en naturlig del av den fysiska planeringen.

Åtgärdsexempel: Utveckla rutiner så att intentionerna i avfallsplanen följs.

Regiongemensamma frågor och nätverksskapande. Tillsammans med andra aktörer i regionen kan Nacka verka för att skapa klimatsmart markanvändning.

Åtgärdsexempel: Skapa bra bytestpunkter och depåer för lokaltrafiken.

7 Uppföljning

Uppföljning av klimatprogrammets mål sker förslagsvis i kommunens årsredovisning. För att säkerställa att handlingsplanens åtgärder är effektiva och träffar målet behöver de följas upp regelbundet. Den uppföljningen bör ske inom respektive verksamhet och sammanställas till kommunstyrelsen.

Programmets mål och strategier kan revideras var fjärde i år i samband med aktualitetsprövningen av översiktsplanen.

8 Bilagor

1. Klimatanalys; Nacka kommuns klimatpåverkan
2. Mätbara mål



Öppenhet och mångfald

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



UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



RAPPORT

Nacka kommuns klimatpåverkan

2014-02-28

Analys & Strategi

Konsulter inom samhällsutveckling

WSP Analys & Strategi är en konsultverksamhet inom samhällsutveckling. Vi arbetar på uppdrag av myndigheter, företag och organisationer för att bidra till ett samhälle anpassat för samtiden såväl som framtiden. Vi förstår de utmaningar som våra uppdragsgivare ställs inför, och bistår med kunskap som hjälper dem hantera det komplexa förhållandet mellan människor, natur och byggd miljö.

Titel: Nacka kommuns klimatpåverkan
Redaktör: Helen Lindblom, Ulf Lindroth, Karin Brundell-Frej och Haide Backman
WSP Sverige AB
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 010-722 50 00
E-post: info@wspgroup.se
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
www.wspgroup.se/analys

Förord

Nacka kommun ska skapa en strategi för hur kommunens ambitioner på klimatområdet ska kunna förverkligas samt ett klimatprogram med konkreta åtgärder under våren 2014. Med anledning av detta gav Nacka kommun WSP i uppdrag att ta fram ett underlag i form av en denna analys över utsläppen av växthusgaser inom det geografiska området Nacka.

På WSP har följande arbetat med uppdraget: Haide Backman (uppdragsledare), Karin Brundell-Freij, Ulf Lindroth och Helen Lindblom. Arbetet har genomförts i nära samarbete med beställarna, Anna Green och Christer Rosenström, som har bidragit med underlag och kloka kommentarer under arbetets gång.

Stockholm i februari 2014

Fredrik Bergström

Affärsområdeschef

WSP Analys & Strategi

Innehåll

SAMMANFATTNING	6
1 BAKGRUND	12
1.1 Uppdraget.....	12
1.2 Klimatpåverkan.....	12
1.3 Klimatmål.....	14
2 PRODUKTIONS-/KONSUMTIONSPERSPEKTIV.....	15
2.1 Produktionsperspektivet – miljöpåverkan bokförs på geografiskt område.....	15
2.2 Konsumtionsperspektivet – miljöpåverkan bokförs på slutkonsumenten	15
3 NACKA – FÖRUTSÄTTNINGAR OCH KLIMATARBETE.....	17
3.1 En snabbt växande kommun	17
3.2 Bebyggelse och transporter	17
3.3 Kommunens klimatarbete	18
4 METOD	19
4.1 Produktionsperspektiv	19
4.2 Konsumtionsperspektiv.....	21
5 KLIMATPÅVERKAN - PRODUKTIONSPERSPEKTIV	22
5.1 Nackas klimatpåverkan i korthet	22
5.2 Vad ingår i produktionsperspektivet?	23
5.3 Utsläpp från energiförsörjning.....	25
5.4 Utsläpp från transporter	28
5.5 Utsläpp från arbetsmaskiner	34
5.6 Behandling av avloppsvatten	35
5.7 Övrigt.....	36
6 KLIMATPÅVERKAN - KONSUMTIONSPERSPEKTIV.....	37
6.1 Hur kan miljöpåverkan kopplas till konsumtion?.....	37
6.2 Växthusgasutsläpp per person till följd av svensk konsumtion	38
6.3 Anpassning till situation och förutsättningar i Nacka kommun.....	41
7 RELATION MELLAN KONSUMTIONSPERSPEKTIV OCH PRODUKTIONSPERSPEKTIV	44
8 FRAMTIDSSCENARIO.....	46
8.1 Metod	46
8.2 Resultat	48

9	JÄMFÖRELSE MELLAN KOMMUNER.....	53
9.1	Direkta utsläpp.....	53
9.2	Andra indikatorer	55
10	DE VIKTIGASTE ÅTGÄRDSOMRÅDENA	58
10.1	Klimatpåverkan från fastigheter	58
10.2	Klimatpåverkan från transporter.....	59
10.3	Klimatpåverkan från arbetsmaskiner.....	60
	BILAGA 1 – REFERENSER.....	61
	BILAGA 2 – INFORMATION OM KONSUMTIONENS KLIMATPÅVERKAN, URVAL.....	62
	BILAGA 3 – STATISTIKKÄLLOR.....	65
	BILAGA 4 – RÄKNEEXEMPEL KOMBINERAT PRODUKTIONS- OCH KONSUMTIONSPERSPEKTIV	66

Sammanfattning

Nacka kommun ska skapa en strategi för hur kommunens ambitioner på klimatområdet ska kunna förverkligas samt ett klimatprogram med konkreta åtgärder. Nacka kommun gav därför WSP i uppdrag att göra en klimatanalys över utsläppen av växthusgaser inom det geografiska området Nacka som ett underlag till detta arbete. Klimatanalysen redovisas i denna rapport.

Uppdraget var att sammanställa och vid behov beräkna utsläpp utifrån ett produktionsperspektiv (uppdelat på sektorerna transport, bebyggelse, produktion mm) och även beskriva klimatpåverkan från nackabornas konsumtion. Dessutom har ett framtidsscenario för utsläppen beskrivits översiktligt.

Produktionsperspektiv respektive konsumtionsperspektiv

Klimathotet är ett globalt problem. I princip spelar det därför ingen roll för oss var utsläppen sker – vi drabbas lika hårt av alla utsläpp. Men ingen enskild aktör kan ta ansvar för alla världens utsläpp. Det är därför naturligt att Nacka kommun vill bygga sin klimatanalys på en närmare analys av de utsläpp som kan kopplas just till Nacka.

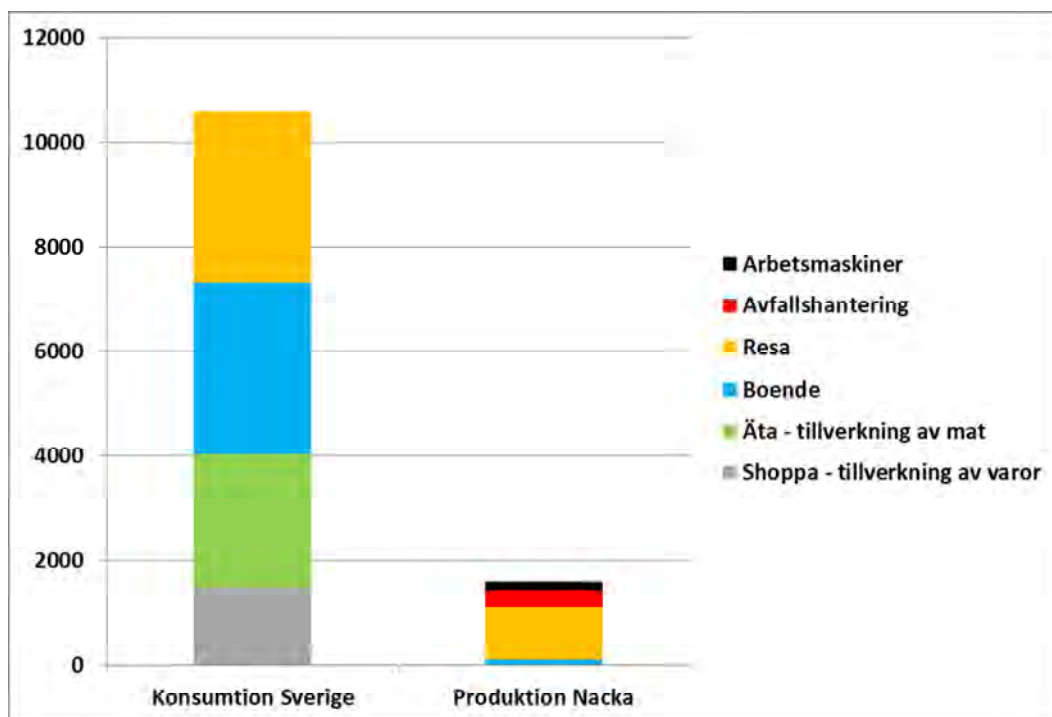
Men vad menar vi med att vissa utsläpp kan ”kopplas till Nacka”? Frågan har inget entydigt svar. Miljöpåverkan kan nämligen ses i olika perspektiv och utsläpp kan delas in geografiskt efter olika principer. Ett vanligt sätt att dela in utsläppen är att utgå från det geografiska område, till exempel ett land, där utsläppen sker. En enskild vara, och de insatsvaror som ingår i den, kan under produktionskedjan successivt ge upphov till utsläpp på många olika platser. Med det här synsättet kopplas alla utsläpp till det land där respektive produktion (och motsvarande utsläpp) sker. Detta kallas för att man ser på påverkan i ett *produktionsperspektiv*.

Som ett alternativ kan man istället välja att sortera alla de utsläpp som uppstår under en varas (eller tjänsts) hela livscykel baserat på det geografiska område där produkten (tjänsten) slutligen används. Detta kallas för att man ser på påverkan i ett *konsumtionsperspektiv*. Konsumtionsperspektivet innebär alltså att man knyter utsläppen till konsumenterna inom till exempel ett land, istället för till producenterna (som kanske finns i ett helt annat land). I länder med omfattande internationell handel kan skillnaden mellan de två perspektiven bli stor.

Båda perspektiven har sina fördelar och nackdelar. Konsumtionsperspektivet kan på vissa sätt anses ge en mer rättvisande bild av hur ”ansvaret” för klimatutsläppen fördelas, och ge bättre förståelse för vad det är som gör att utsläppen uppstår. Det är dock mycket svårare att beräkna och följa upp utsläppen ur ett konsumtionsperspektiv, där varje vara (och alla insatsvaror) måste följas från vaggan till graven. Då är det mera görligt att beräkna utsläppen från ”varje skorsten för sig”, som man kan göra i ett produktionsperspektiv. Officiell statistik bygger därför på produktionsperspektivet. Det är därmed också när vi anlägger ett produktionsperspektiv som vi får bäst möjlighet till uppföljning över tid med hjälp av officiella datakällor.

Ju mindre geografiskt område vi studerar, desto större avvikelse kan vi förvänta oss mellan de två perspektiven: Produktionsperspektivet ger höga utsläpp i de geografiska områden där mycket varor produceras och där man förbränner fossila bränslen, alltså där klimatgaserna släpps ut. Konsumtionsperspektivet visar höga utsläpp i de geografiska områden där varor och tjänster konsumeras, till exempel där många personer bor. Det är därför naturligt att beräkna de utsläpp som beräknas med konsumtionsperspektivet *per capita*, alltså per invånare.

Däremot är det egentligen inte lika självklart att beräkna utsläppen ”per capita” när beräkningarna utgår från ett produktionsperspektiv, eftersom produktionsperspektivets utsläpp inte genereras av just de lokala invånarna. Det finns alltså egentligen ingen självklar anledning att förvänta sig större utsläpp i områden med många invånare, än i områden med få invånare, om utsläppen beräknats med produktionsperspektivet. Ofta väljer man dock att ändå presentera jämförelsetal per capita även när det gäller produktionsperspektivet, eftersom det trots allt anses öka jämförbarheten mellan olika områden.



Figur 21 Klimatgasutsläpp orsakade av produktion i Nacka inom kommunens geografiska område (produktionsperspektivet, totalt 1600 kg per invånare) respektive utsläpp genererade i Sverige (konsumtionsperspektivet, totalt 10600 kg per invånare)

I Figur 21 visar den högra stapeln klimatbelastningen i Nacka ur *produktionsperspektivet*: Klimatgasutsläppen per invånare och år (kg CO₂-ekvivalenter/år). Den vänstra stapeln visar motsvarande utsläpp ur ett *konsumtionsperspektiv*, här beräknade för en genomsnittlig invånare i Sverige. Som framgår av figuren skiljer sig nivåerna avsevärt åt mellan de två perspektiven.

Produktion av varor och mat sker i mycket blygsam omfattning i Nacka kommun. Klimatbelastningen för aktiviteterna shoppa och äta sker därför uteslutande utanför Nackas kommungräns vilket framgår av bidragen från dessa kategorier i konsumtionsperspektivet ovan.

Utsläppen från aktiviteten boende är blygsamt inom kommunen och omfattar bara direkta utsläpp för uppvärmning som genereras inom kommunen, t.ex. oljeeldning. Klimatpåverkan från el som används i kommunen men genereras utanför kommer inte med i produktionsperspektivet. I konsumtionsperspektivets boende ingår dessutom all belastning kopplat till produktion och underhåll av boende och bostäder.

De klimatutsläpp som sker pga aktiviteten resa genereras delvis inom kommunen i form av resor med personbil och kollektivtrafik. Skillnaden gentemot de större utsläpp som resandet genererar när man anlägger ett konsumtionsperspektiv förklaras av att resor utanför kommunen och, inte mist, flygresor utomlands ökar belastningen när man anlägger ett konsumtionsperspektiv.

De två övriga posterna i produktionsperspektivet, arbetsmaskiner och avfallsbehandling har ingen entydig motsvarighet i konsumtionsperspektivet. Arbetsmaskiner används bl.a. inom jordbruket och det bidraget skall då redovisas under aktiviteten äta. Arbetsmaskiner, i form av mopeder och trädgårdsredskap, hamnar i stället under resa och boende.

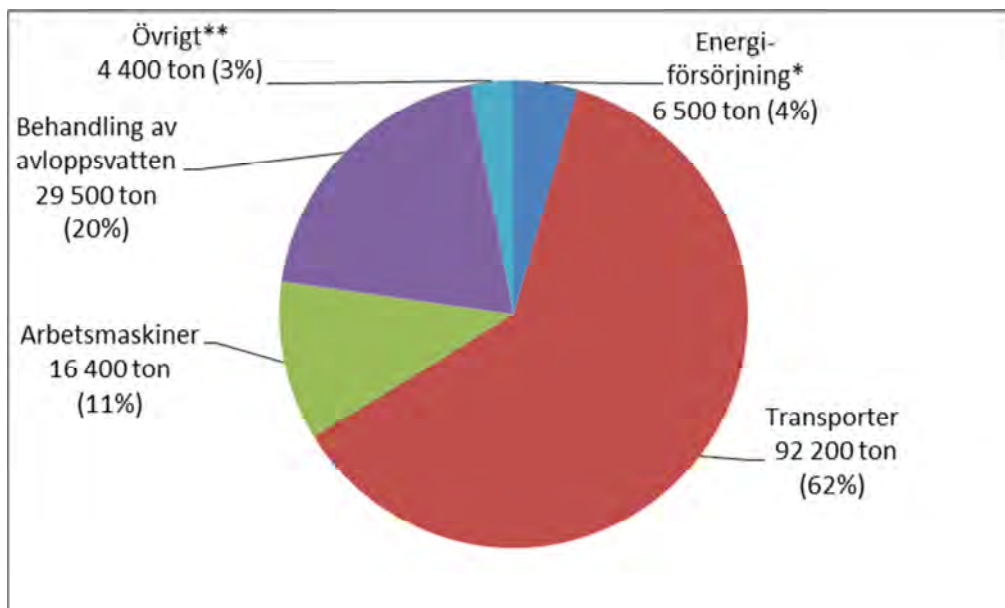
Klimatbelastning från avfallshantering är huvudsakligen metanutsläpp från behandling av avloppsvatten. I konsumtionsperspektivet skall denna belastning tillskrivas aktiviteterna äta och i viss mån shoppa, dvs. tillverkning av varor.

Jämförelsen är grov men visar tydligt på den stora skillnaden mellan produktions- och konsumtionsperspektivet för invånarna i Nacka. Nackabornas ansvar för de globala klimatutsläppen är således mångfalt större än de begränsade utsläpp som genereras inom Nacka kommuns gränser.

I denna rapport bygger analyserna av Nacka kommuns klimatbelastning i huvudsak på officiell statistik beräknad med ett produktionsperspektiv. För att ge ökad förståelse kompletteras dock dessa beräkningar i vissa avsnitt med fördjupade analyser som närmar sig konsumtionsperspektivet.

Nackas klimatpåverkan

Utsläppen av växthusgaser i Nacka kommun uppgick år 2011 till omkring 0,15 miljoner ton CO₂-ekvivalenter. Utsläppen sker till största delen inom sektorerna transporter, behandling av avloppsvatten, arbetsmaskiner samt energiförsörjning. Det förekommer även utsläpp från industriprocesser, lösningsmedel och jordbruk men dessa är små i jämförelse med övriga kategorier, se Figur 2. Statistiken baseras på Naturvårdsverkets utsläppsstatistik för Nacka, med en justering för energiförsörjning, delsektorn fjärrvärmeverk och industrier.

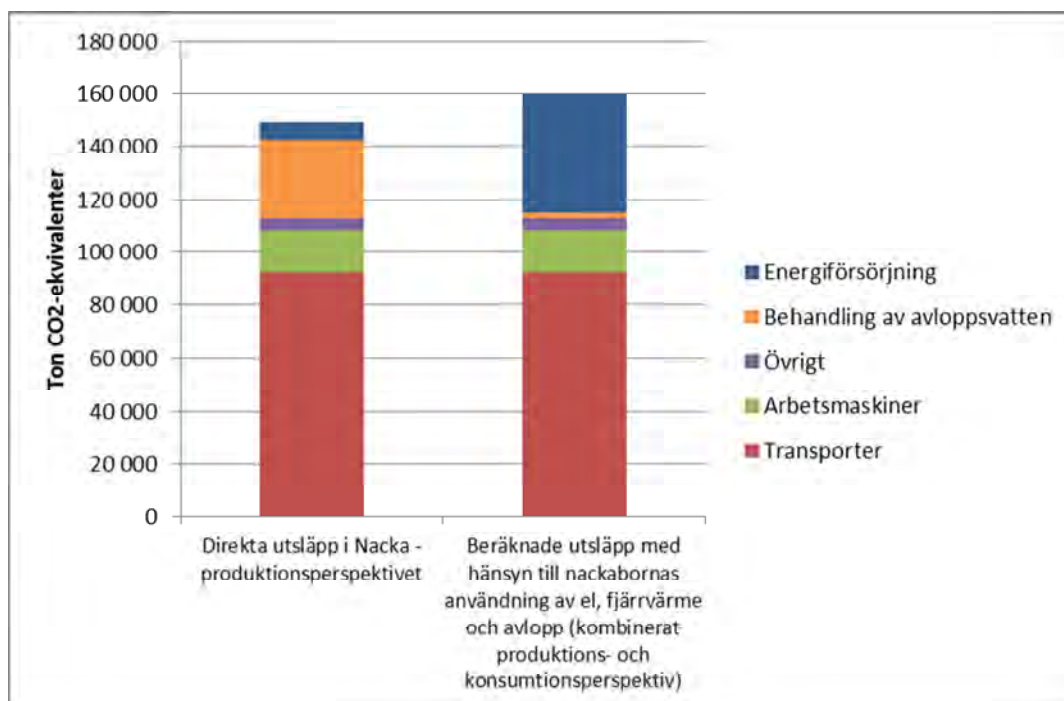


Figur 2 Fördelning av växthusgasutsläpp i Nacka mellan olika sektorer. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).
 *Sektorn energiförsörjning redovisas exklusive fjärrvärmeverk och industrier. Anledningen är att statistiken inom denna delsektor visar på orimliga nivåer, se Kapitel 5.3.
 **Övrigt inkluderar utsläpp från industriprocesser, lösningsmedelsanvändning och jordbruk.

De klimatutsläpp som genereras av transporter består av dels persontransporter (personbilar, kollektivtrafik etc.) och dels godstrafik. Utsläpp som produceras av kommunens invånare utanför kommunens gränser, t.ex. långväga resande i form av flygresor utomlands, ingår inte här. Inom sektorn avfall och avlopp är det endast bearbetning av avloppsvatten som ger upphov till utsläpp inom Nacka kommun. Produktion av varor och mat sker i mycket blygsam omfattning.

En övergång från olja till fjärrvärme eller värmepumpar innebär att de direkta utsläppen minskar eftersom fjärrvärme och el inte ger upphov till några utsläpp vid användningen. Om kommunen har egen el- eller fjärrvärmeproduktion ingår utsläppen från produktionen i statistiken, men för en kommun som Nacka, med mycket liten egen produktion, hamnar utsläppen istället i den kommunen där produktionen skett.

I utsläppsstatistiken bokförs samtliga utsläpp som sker från reningsverket Henriksdal till Nacka kommun eftersom reningsverket är placerat inom kommunen. Reningsverket renar avloppsvatten från ca 690 000 människor i framför allt centrala och södra Stockholm samt kommunerna Nacka, Tyresö, Haninge och Huddinge, dvs. betydligt fler människor än vad som bor i Nacka. Nackas avloppsvatten går inte heller uteslutande till Henriksdal, utan omkring 50 % förs istället till Käppala reningsverk på Lidingö.



Figur 4 Jämförelse mellan produktionsperspektivet samt ett kombinerat produktions- och konsumtionsperspektiv. WSP:s bearbetning av statistiken.

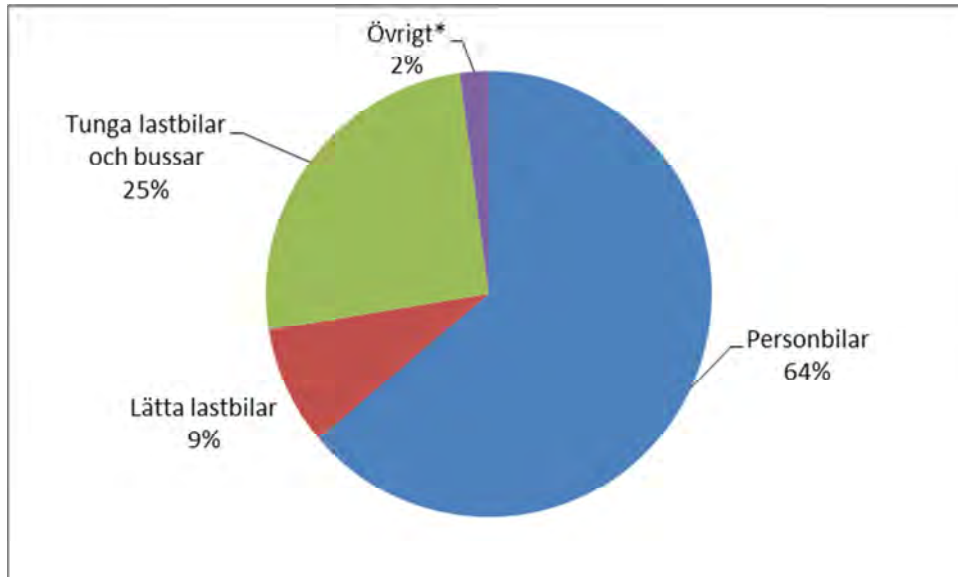
För att få en bild av vad ett kombinerat produktions- och konsumtionsperspektiv skulle innebära för utsläppen i Nacka kommun har ett räkneexempel tagits fram där utsläppen från transporter, arbetsmaskiner och kategorin ”övrigt” utgår från produktionsperspektivet men där utsläppen för sektorerna el, fjärrvärme och behandling av avloppsvatten utgår från ett konsumtionsperspektiv, dvs. nackabornas faktiska utsläpp. I Figur 4 redovisas detta räkneexempel sida vid sida med produktionsperspektivet. Resultatet visar att utsläppen från avloppsbearbetning blir betydligt mindre medan utsläppen från energiförsörjning blir betydligt större än i produktionsperspektivet. Totalt sett blir utsläppen omkring 10 000 ton högre med detta angreppssätt.

Transporter

Den sektor som bidrar till störst klimatpåverkan är transporter. I Figur 7 redovisas hur koldioxidutsläppen från transporter inom Nacka kommuns geografiska område fördelar sig på olika typer av fordon.

Utsläppen från transportsektorn i Nacka kommun har enligt utsläppsstatistiken varit mer eller mindre konstant under hela 2000-talet. Under de senaste två, tre åren har utsläppen till och med minskat något. Motsvarande kan ses även på nationell nivå. Detta kan verka ologiskt med tanke på att trafikarbetet ändå ökat under samma period, men förklaringen är att fordonsparken blivit betydligt mer effektiv. Effektiviseringen består dels av att det skett en successiv effektivisering av nya bilar bränsleförbrukning överlag och dels av att nybilsförsäljningen i allt högre grad består av dieslbilar. Eftersom dieselmotorer utnytt-

jar bränslet mer effektivt än bensenmotorn, har dieslbilar lägre bränsleförbrukning än motsvarande bensinbil.



Figur 7 Transportsektorns utsläpp av växthusgaser i Nacka kommun (geografiskt område) år 2011 ur ett produktionsperspektiv. *Övrigt motsvarar inrikes sjöfart, mopeder, motorcyklar och annat. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).

Framtidsscenario

I likhet med andra kommuner i Stockholmsregionen förväntar sig Nacka kommun att befolkningen kommer att öka kraftigt. Om inte klimatutsläppen per capita minskar måste man förvänta sig att klimatutsläppen i Nacka kommun kommer att öka med cirka 60 % de kommande två decennierna. Men man kan anta att teknikutveckling, effektivisering och insatta styrmedel leder till en minskning av klimatutsläppen per capita inom flera olika sektorer. Klimatgasutsläppen i Nacka kommun domineras av transportsektorn. Inom denna sektor förväntas dock endast små minskningar av klimatgasutsläpp per person. Befolkningsökningen bedöms därför leda till en avsevärd ökning av de totala klimatgasutsläppen i Nacka framöver, från 150 000 ton till ca 170 000 ton år 2030.

1 Bakgrund

1.1 Uppdraget

Nackas kommunstyrelse har gett miljöenheten i uppdrag att ta fram en klimatanalys. Dessutom ska under våren 2014 stadsledningskontoret lämna förslag på hur klimatarbetet bäst organiseras, hur ansvarsfördelningen mellan nämnderna kan tydliggöras, hur målen formuleras och följs upp samt hur statliga myndigheters (t ex Länsstyrelsens) mål kan inordnas i kommunens arbete. Syftet med dessa båda uppdrag är att skapa en strategi för hur kommunens ambitioner på klimatområdet ska kunna förverkligas samt ett klimatprogram med konkreta åtgärder som ska föreläggas kommunfullmäktige i juni 2014.

Nacka kommun gav WSP i uppdrag att göra en klimatanalys över utsläppen av växthusgaser inom det geografiska området Nacka. Uppdraget är att sammanställa och vid behov beräkna utsläpp utifrån produktionsperspektivet (uppdelat på sektorer: transport, bebyggelse, produktion mm). Dessutom ska de växthusgasutsläpp som genereras av nackabornas konsumtion (utifrån medelinkomst, boende, bilnehav mm) beskrivas. Syftet är inte att presentera exakt rätt siffra när det gäller detta konsumtionsperspektiv, utan förklara och illustrera konsumtionens betydelse för de globala klimatutsläppen. Slutligen ska ett framtidsscenario för utsläppen beskrivas översiktligt. Avslutningsvis kommer övergripande förslag på viktigaste åtgärdsområden för att minska utsläppen att identifieras. WSPs klimatanalys ska fungera som underlag till Nackas arbetet med att ta fram en klimatstrategi och ett klimatprogram.

1.2 Klimatpåverkan

Den negativa klimatpåverkan som utsläppen av växthusgaser till atmosfären ger upphov till påverkar såväl Sverige och Europa som hela vår planet. Energi- och klimatfrågan är därför med sin miljöpåverkan en av de största utmaningarna som vi står inför. Frågan har även en tydlig koppling till kommunikationer, sysselsättning och näringslivsutveckling. Det sätt som arbetet med energi- och klimatfrågor bedrivs är därför av betydelse för en hållbar samhällsutveckling. Resonemanget nedan är huvudsakligen hämtat från Klimatkommunerna¹ och Miljömål.se – den svenska miljömålsportalen².

Växthuseffekten innebär enkelt uttryckt att gaser i atmosfären håller kvar en del av den värme som utstrålas från jordytan. Atmosfärens naturliga växthuseffekt är en förutsättning för livet på jorden och utan den skulle det vara nästan 35 grader kallare vid jordytan än det är idag. Det som skiljer den klimatförändring vi idag upplever från denna naturliga effekt är att människans utsläpp förändrar atmosfärens kemi och därigenom förstärker växthuseffekten.

¹ Mall för kommunal klimatstrategi – Klimatkommunerna 2009-04-02

² <http://miljomal.se/sv/Miljomalen/1-Begransad-klimatpaverkan/>

De viktigaste växthusgaserna är vattenånga och koldioxid. Andra växthusgaser är metan, dikväveoxid (lustgas) och fluorerade gaser (bl.a. så kallade freoner). För att kunna jämföra gaser räknar man om bidraget från varje enskild gas till den mängd koldioxid (så kallade "koldioxidekvivalenter") som har samma inverkan på klimatet.

Vattenångan står för grovt räknat hälften av den nutida växthuseffekten på jorden³. Även molnen, det vill säga vatten i form av droppar eller iskristaller, har en påtaglig växthusverkan – de ger upphov till ungefär en fjärdedel av den totala växthuseffekten. Koldioxiden svarar för uppåt 20 % och övriga växthusgaser (främst freoner, lustgas och metan) tillsammans för ca 7 % av den nutida växthuseffekten.

Förbränningen av fossila bränslen (kol, olja och naturgas) ger upphov till koldioxid. Källorna till de andra växthusgaserna kommer främst från jordbruket (metan och lustgas), avfallsdeponier (metan), förbränning (lustgas) medan de fluorerade gaserna i huvudsak kommer från kyl- och frysutrustning, högspänningsbrytare och aluminiumproduktion.

Halterna av flera växthusgaser ökar nu i atmosfären, främst på grund av vår förbränning av fossila bränslen. Ökade halter leder i sin tur till att växthuseffekten förstärks och ju mer växthusgaser i atmosfären – desto varmare blir det.

Den sammanlagda halten av växthusgaser i atmosfären har fortsatt att öka och är i dag cirka 465 miljondelar koldioxidekvivalenter. Enligt den senaste statistiken har de globala koldioxidutsläppen nått nya rekordnivåer. Den halvering av de globala utsläppen till år 2050 som beräknas vara nödvändig innebär att utsläppen per person år 2050 i genomsnitt högst får uppgå till cirka två ton koldioxidekvivalenter – beräknat för en befolkning på nio miljarder. De globala utsläppen per person måste minska, framför allt för industrialiserade länder. I Sverige måste de minska till mindre än en tredjedel av dagens utsläppsnivå.

I Sverige har växthusgasutsläppen minskat gradvis inom bostads- och servicesektorn sedan 1990. Orsaken är övergången från uppvärmning med olja till fjärrvärme, värmepumpar och biobränslen. Även utsläppen från jordbruk och avfallsdeponier är på neråtgående. Inom jordbruket beror nedgången på minskat antal djur, inom avfallssektorn på uppsamling av gas ur deponierna och på att deponeringsförbud och deponiskatt har drivit fram en minskning av mängden deponerat material. Vägtrafikens utsläpp ökade under början av 2000-talet, framförallt på grund av godstransporterna, men har under de senaste åren uppvisat en nedåtgående trend till följd av ökad effektivisering.

Klimatförändringen kan innebära en rad konsekvenser för Sveriges del. Modelleringar visar på en generell nederbördsökning i hela landet. Även antalet tillfällen med intensiv nederbörd bedöms öka. Mest ökar nederbörden i norra och västra Sverige. Ökad nederbörd och mer intensiva regnfall ökar risken för översvämningar vilket leder till att översvämningar blir vanligare längs kuster samt längs sjöar och vattendrag. Förändringar i nederbörd liksom ökad avdunstning kan leda till ökad sommartorka i södra Sverige.

³ <http://sv.wikipedia.org/wiki/V%C3%A4xthuseffekten>

1.3 Klimatmål

Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras.

EU har antagit mål om en halvering av utsläppen av växthusgaser fram till 2050.

EU:s mål fram till år 2020, de s.k. 20-20-20-målen, innebär att EU ska minska utsläppen av växthusgaser med 20 %, öka mängden förnybar energi med 20 % och minska primärenergianvändningen med 20 %.

När det gäller förnybar energi är målet i Sverige att öka andelen förnybar energi upp till 50 % år 2020. Sveriges riksdag har också antagit visionen att Sverige år 2050 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Under 2012 presenterade Naturvårdsverket underlag till regeringens färdplan för ett Sverige utan nettoutsläpp av växthusgaser 2050⁴. I rapporten analyseras hur Sverige ska kunna nå målvisionen att bli klimatneutralt. Som ett led i denna strävan har Sverige också en prioritering om att 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen⁵.

Dessa mål innebär att Sverige som medlemsland och dess olika län och kommuner bör ha ett långsiktigt planeringsperspektiv. I detta långsiktiga perspektiv utgör regionala klimat- och energistrategier en mycket viktig del.

Avgörande för att nå målet är internationellt samarbete och insatser i alla länder. En stor del av dagens utsläpp av växthusgaser påverkar jordens klimat mer än 100 år framåt i tiden.

Kraftfulla satsningar behövs för hushållning med energi och resurser, liksom på forskning, och introduktion av ny klimatstrategisk teknik. För transportsektorn handlar omställningen om fyra delar; ett mer transportsnålt samhälle, överflyttning till energieffektiva trafikslag, energieffektivisering av fordon samt förnybara drivmedel. Svensk industri har i jämförelse med många andra länder en hög andel processrelaterade utsläpp. De är svårare att minska jämfört med utsläpp från förbränning och kräver satsningar på nya tekniker.

En omställning till förnybara energikällor är avgörande för minskade utsläpp. Vindkraftens expansion i Sverige fortsatte under 2012, vilket resulterade i en tillväxt på nära 20 procent i elproduktion från vind. Det ekonomiska stödet för installation av solceller har förlängts till och med 2016, medan stödet för installation av solvärme har upphört. Totalt stod den förnybara energin under 2012 för ungefär hälften av energianvändningen i Sverige.

⁴ Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Syntesrapport. ISBN 978-91-620-6537-9.

⁵ Proposition 2008/09:162

2 Produktions-/konsumtionsperspektiv

Miljöpåverkan kan ses i olika perspektiv och utsläpp kan delas in efter olika principer⁶. Ett vanligt sätt är att utgå från ett geografiskt område, till exempel ett land, där utsläppen sker. Utsläpp från produktion av varor och tjänster beräknas då inom det landet. Detta kallas för att man ser på påverkan i ett produktionsperspektiv.

Om påverkan från varors och tjänsters hela livscykel istället sorteras baserat på användning fördelas utsläppen på konsumenterna, inom till exempel ett land. Detta kallas för att man ser på påverkan i ett konsumtionsperspektiv.

I länder med omfattande internationell handel blir skillnaden mellan de två perspektiven stor.

2.1 Produktionsperspektivet – miljöpåverkan bokförs på geografiskt område

Produktionsperspektivet kallas även för det geografiska perspektivet och är grunden för ansträngningarna inom till exempel FN och Kyotoprotokollet för att begränsa utsläppen av växthusgaser. Det är därmed också när vi anlägger ett produktionsperspektiv som vi får bäst möjlighet till uppföljning över tid med hjälp av officiella datakällor.

Vid internationella förhandlingar är det en fördel att använda produktionsperspektivet, eftersom ett land har rådighet över den miljöpåverkan som sker inom just det landets gränser.

En nackdel med produktionsperspektivet är att ju mer det geografiska området snävas in, i desto högre grad lämnar man kopplingen till det som verkligen konsumeras där. Om området till exempel består av en liten kommun med en stor industri blir uppgiften om miljöpåverkan per person missvisande. Även om industrin skulle ha liten miljöpåverkan i förhållande till sin storlek ger produktionsperspektivet bilden av att kommuninvånarna förorsakar stora miljöproblem per person. På samma sätt blir det missvisande för en kommun med liten produktion (som t.ex. Nacka) där utsläppen per person blir mycket låga trots att konsumtionen kan vara hög.

2.2 Konsumtionsperspektivet – miljöpåverkan bokförs på slutkonsumenten

Konsumtionsperspektivets utgångspunkt är att den miljöpåverkan som uppstår under en varus eller en tjänsts hela livscykel fördelas på slutkonsumenten. Detta sker oavsett var i världen eller produktionskedjan som miljöpåverkan äger rum.

⁶ Resonemanget i detta avsnitt är hämtat från Naturvårdsverkets rapport 5903, *Konsumtionens klimatpåverkan*, 2008.

Med konsumtion menas den slutliga användningen av varor och tjänster. Allt som konsumeras via inköp direkt ur den enskilde konsumentens plånbok räknas som privat konsumtion, medan det som finansieras via skattemedel räknas som offentlig konsumtion.

I begreppet konsumtion inkluderas i denna rapport all konsumtion, det vill säga både offentlig och privat. Detta innebär att offentliga tjänster som konsumeras av privatpersoner räknas in i konsumtionens totala påverkan (ton CO₂/per person)

Det är inte möjligt att exakt beräkna den samlade miljöpåverkan i ett konsumtionsperspektiv för personer bosatta i Sverige, men det går att uppskatta hur stor den är. När till exempel de svenska utsläppen av växthusgaser beräknas i ett konsumtionsperspektiv dras utsläppen som orsakats av de varor som exporteras från Sverige ifrån de nationella utsläppen. De utsläppen fördelas på konsumenterna i andra länder.

Däremot ska de utsläpp läggas till som importen till Sverige förorsakat globalt, och även utsläppen från utrikesresor företagna av personer bosatta i Sverige. Genom att göra beräkningar på detta sätt – i ett konsumtionsperspektiv – erhålls en samlad bild av all miljöpåverkan som personer bosatta i Sverige ger upphov till.

En av fördelarna med att använda konsumtionsperspektivet är att det relativt tydligt beskriver miljöpåverkan från livsstil och levnadsstandard i ett land. Därigenom ges möjlighet att minska miljöpåverkan från inköp och upphandlingar och i förlängningen välja konsumtionsmönster med mindre negativ miljöpåverkan. En tydlig nackdel med konsumtionsperspektivet är de stora osäkerheter som i dag är behäftade med statistiken.

I denna rapport bygger analyserna av Nacka kommuns klimatbelastning i huvudsak på officiell statistik beräknad med ett produktionsperspektiv. För att ge ökad förståelse kompletteras dock dessa beräkningar i vissa avsnitt med fördjupade analyser som närmar sig konsumtionsperspektivet.

3 Nacka – förutsättningar och klimatarbete

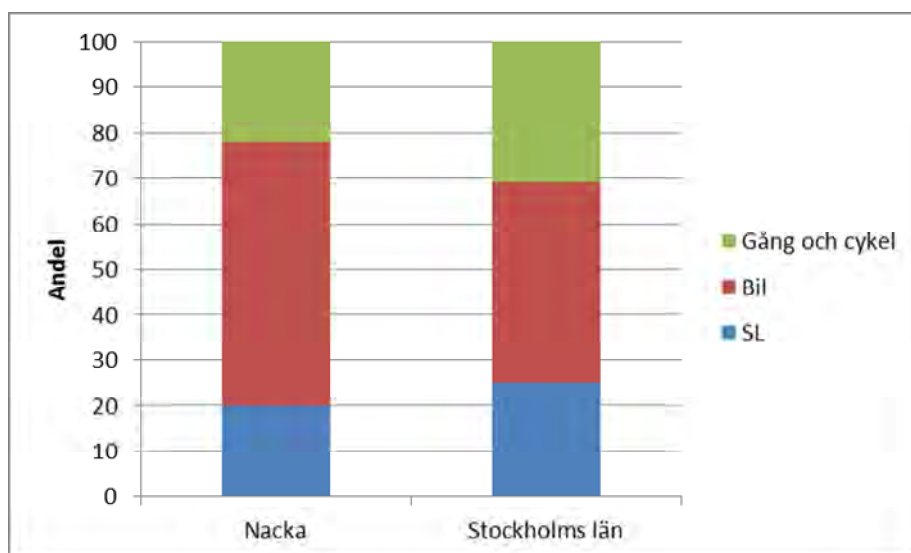
3.1 En snabbt växande kommun

Nacka kommun har 93 000 invånare och ligger i östra delen av Stockholmsregionen. Kommunen har en långsträckt kust som omfattas av riksintresse för kust och skärgård. En stor del av kommunens grönområden skyddas av naturreservat.

Läget nära Stockholm, och med närhet till naturområden och stränder, gör Nacka till en mycket populär boendekommun. Befolkningen i Nacka beräknas öka kraftigt de kommande åren i samband med utbyggnaden av tunnelbanan och byggandet av bostäder och arbetsplatser på Västra Sicklaön. År 2030 beräknar man att c:a 140 000 invånare bor i kommunen. Utbyggnaden av förskolor, skolor och idrottshallar kommer att behöva ske i snabb takt för att på ett bra sätt kunna möta en ökande befolkning.

3.2 Bebyggelse och transporter

I kommunens mer tätbebyggda delar och lokala centrum utgörs bebyggelsen främst av flerbostadshus, men generellt är det småhusbebyggelsen som dominerar kommunen. Fjärrvärme finns utbyggt för tätbebyggda delar av västra och södra Nacka (Sicklaön och Älta) samt i Fisksätra. I mer glesbygda områden av kommunen dominerar främst bergvärme- och luftvärmepumpar. Elanvändningen för pumpar ökar för varje år, vilket under kalla dagar sätter elnätet under hög belastning. För bebyggelse som tillkom under 70-talet finns även en relativt stor andel bostäder som använder direktverkande el.



Figur 1. Andel resor inom länet med utgångspunkt i Nacka respektive hela Stockholms län enligt den nationella resvaneundersökningen 2011/2012. Källa: SL, Fakta om SL och länet 2012.

Transportbehovet i kommunen är stort och en stor andel av transportererna sker med bil. I figuren ovan redovisas resor med mål inom Stockholms län med utgångspunkt i Nacka respektive länet som helhet. Andelen resor med bil är betydligt högre i Nacka (58 % av resorna) än genomsnittet för Stockholms län (44 % av resorna).

Bebyggelsen ligger relativt spritt över en stor geografisk yta och många arbetspendlar in till Stockholm varje dag. Många väljer dock att åka kollektivt, och då finns Saltsjöbanan och väl utbyggd busstrafik till Slussen. För att Nacka kommun ska kunna fortsätta att ta ansvar för Stockholms växande befolkning är utbyggnaden av tunnelbanan till centrala Nacka en förutsättning.

3.3 Kommunens klimatarbete

Sedan 2010 bedriver kommunen ett aktivt energieffektiviseringsarbete av den egna verksamheten. Åtgärderna spänner ifrån att ställa energikrav i de upphandlingar kommunen gör, till att minska energianvändningen i de egna fastigheterna. För kommunens tjänstere-
sor och de anställdas pendlingsresor (till och från arbetet) samt för kommunens fastigheter finns uppsatta mål. Nacka kommun har kommit långt när det gäller resandet, med bl.a. en stor andel miljöbilar och subventionerade SL-kort för de anställda. I en jämförelse (CERO-analys 2012) som gjorts mellan olika kommuners och landstings resande där man tittat på CO₂/anställd hamnar Nacka på tredje plats. När det gäller kommunens fastigheter kommer man uppnå målet för 2014 som innebär en minskning av energianvändningen med 10 procent sedan 2009. Målet för 2020, som innebär en minskning med 20 procent, bedöms dock vara svårare att uppnå.

4 Metod

4.1 Produktionsperspektiv

Det finns olika statistikkällor som kan användas för att illustrera en kommuns utsläpp av koldioxid. Energimyndighetens energistatistik samt Naturvårdsverkets utsläppsstatistik är de två källor som ger den mest kompletta översikten och som inkluderar de flesta sektorer. Det finns dock svårigheter att redovisa statistik på kommunnivå eftersom det blir relativt hög geografisk upplösning. En svårighet är exempelvis att det av sekretesskäl inte går att redovisa enskilda företags uppgifter. Eftersom det är relativt vanligt att det inom vissa sektorer bara finns ett eller ett fåtal företag och verksamheter inom samma bransch inom en kommun blir statistiken i vissa fall osäker. På kommunnivå är det därför viktigt att komplettera energi- och utsläppsstatistiken med andra källor för att försöka verifiera och förklara siffrorna. En översiktlig genomgång av tillgängliga statistikkällor för användning på kommunnivå togs fram i början av projektet, se Bilaga 3.

Metod

Utgångspunkten i denna rapport är att använda utsläppsstatistiken i den mån det är möjligt. Fördelen med att använda utsläppsstatistiken är dels att det är ett relativt enkelt sätt att få fram en bild av kommunens utsläpp och dels att utsläppen är konsistenta med den nationella rapporteringen. Utsläppsstatistiken uppdateras varje år och kan därmed användas löpande i kommunens arbete med att kartlägga utsläppen mellan år. En annan fördel med utsläppsstatistiken är att den utgår från de faktiska utsläppen inom kommunen, till skillnad från energistatistiken som på kommunnivå endast redovisar leveranser. Det är mycket svårt att utifrån energistatistiken avgöra kommunens faktiska utsläpp eftersom leveranser av bränsle inte ger någon egentlig information om hur bränslet används.

I följande kapitel redovisas utsläppsstatistiken för Nacka mer i detalj tillsammans med en redogörelse för metoden bakom statistiken i respektive sektor. Dessutom används kompletterande statistik; energistatistik, fordonsstatistik etc. för att förklara och verifiera utsläppsstatistikens nivåer. I ett fall, energiförsörjning, har det visat sig utsläppen enligt utsläppsstatistiken skiljer sig markant från vad man kan förvänta sig utifrån andra statistikkällor. Istället för att utgå från utsläppsstatistiken har vi därför utgått från data från befintliga industrier och fjärrvärmeverk i kommunen utifrån företagens miljörapporter.

Statistikkällor

Utsläppsstatistik⁷

Sverige rapporterar årligen nationella utsläpp till luft till bland annat FN:s klimatkonvention. SMED, ett samarbete mellan IVL, SCB, SLU och SMHI, har sedan rapporteringsåret 2000 ansvaret att på uppdrag av Naturvårdsverket ta fram allt dataunderlag och tillhörande dokumentation för dessa rapporteringar. Förutom emissioner på nationell nivå finns även behov av data med högre geografisk upplösning. SMED har därför tagit fram emissionsdata på kommunnivå för 1990, 2000 samt 2005-2011. Arbetet med geografisk fördelning av Sveriges utsläpp till luft är sedan 2007 ett årligt projekt.

Målsättningen med utsläppsstatistiken är att den ska hålla god kvalitet ner till kommunnivå samt ha en rimlig fördelning inom kommungränserna. Det bör dock poängteras att målsättningen inte nås för alla sektorer. Bedömningen av kvaliteten enligt SMED är enligt följande:

Kvalitetsklassning av huvudsektorer. Betygskala: 1 = bra kvalitet, 2 = vissa osäkerheter, 3 = osäkra resultat.

Huvudsektor och Kvalitetsklass

- Energiförsörjning 2
- Industriprocesser 1
- Transporter 1
- Arbetsmaskiner 3
- Lösningsmedelsanvändning 2
- Avfall och avlopp 2
- Jordbruk 2
- Internationell luftfart och sjöfart 2

Energistatistiken⁸

Kommunal och regional energistatistik syftar till att ge en översiktlig beskrivning av el- och fjärrvärmeproduktion och därtill använda bränslen samt en bild av den slutliga energianvändningen i Sveriges län och kommuner. Kommunal och regional energistatistik är en vidarebearbetning av annan statistik och baseras i huvudsak på underlag från undersökningarna: Årlig el-, gas- och fjärrvärmestatistik, Industrins energianvändning och Oljeleveranser - kommunvis indelning. Industristatistiken kompletteras med en modellskatt-

⁷ Uppgifterna i detta avsnitt baseras på Metod- och kvalitetsbeskrivning för geografiskt fördelade emissioner till luft under 2013, SMED på uppdrag av Naturvårdsverket och RUS.

⁸ Uppgifterna i detta kapitel baseras i stor utsträckning på underlag från SCB, Kommunal och regional energistatistik 2011, Beskrivning av statistiken.

ning av industrins energianvändning i småföretag (arbetsställen med mindre än tio anställda).

Underlaget till statistiken bygger på data som hämtas från undersökningar som primärt är avsedda att redovisas på riksnivån. Underlaget är därför inte anpassat för nedbrytning till kommunal nivå vilket betyder att olika felkällor kan få betydligt större genomslag för enskilda kommuner än i den nationella redovisningen. Man bör därför använda geografiskt nedbruten data med viss försiktighet.

Observera att Oljeleveranser - kommunvis indelning redovisar levererade mängder till kommuner. Levererade mängder motsvarar inte nödvändigtvis användning inom kommunen. Ett exempel är leveranser av drivmedel till bensinstationer. Drivmedelsleveranser kan vara en mycket dålig approximation på faktisk användning inom kommunen, exempelvis för små kommuner med stor andel genomfartstrafik. Även kommuner med större bränslelager kan få missvisande nivåer i statistiken. Andra problem med oljeleveranser har att göra med fördelning av bränslen mellan olika användarkategorier vilket kan medföra kvalitetsbrister. Det händer även att uppgiftslämnarna rapporterar fakturaadresserna istället för leveransadresserna.

4.2 Konsumtionsperspektiv

Metod

I analysen i detta uppdrag har Naturvårdsverkets olika rapporter om konsumtionens klimatpåverkan använts som underlag. Data från REAP är baserat på något äldre statistik och har därför inte använts i analysen.

En del resonemang om olika kommuntypers generella skillnader inom kategorierna, äta, bo, shoppa och resa har använts för att differentiera konsumtionspåverkan i Nacka jämfört med den genomsnittliga påverkan i Sverige.

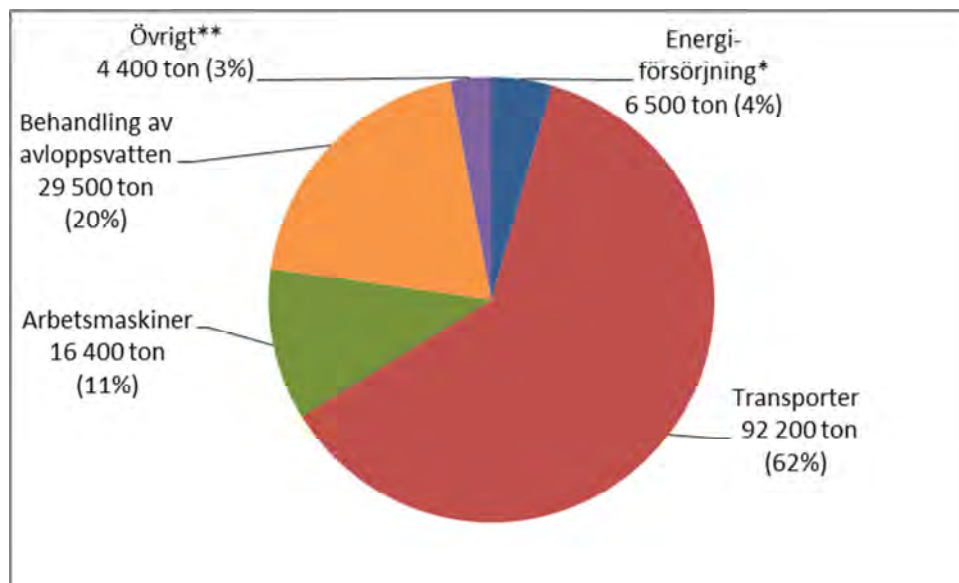
Statistikkällor

I Bilaga 2 beskrivs ett antal rapporter som innehåller information om konsumtionens klimatpåverkan. En nackdel med konsumtionsperspektivet är de stora osäkerheter som i dag är behäftade med statistiken.

5 Klimatpåverkan - Produktionsperspektiv

5.1 Nackas klimatpåverkan i korthet

Utsläppen av växthusgaser i Nacka kommun⁹ uppgick år 2011 till omkring 150 000 ton CO₂-ekvivalenter¹⁰ enligt utsläppsstatistiken för Nacka. Denna siffra exkluderar dock utsläpp från fjärrvärmeverk och industrier där statistiken för Nacka visar på orimliga nivåer.¹¹



Figur 2 Fördelning av växthusgasutsläpp i Nacka mellan olika sektorer. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).
*Sektorn energiförsörjning redovisas exklusive fjärrvärmeverk och industrier. Anledningen är att statistiken inom denna delsektor visar på orimliga nivåer, se Kapitel 5.3.
**Övrigt inkluderar utsläpp från industriprocesser, lösningsmedelsanvändning och jordbruk.

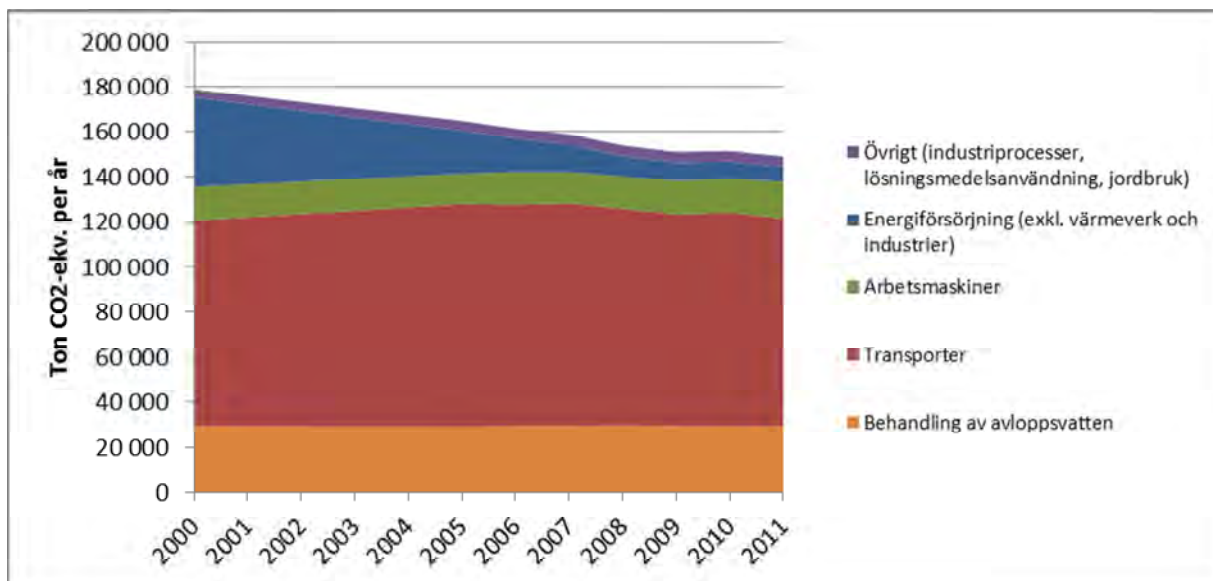
Transporter, behandling av avloppsvatten, arbetsmaskiner samt energiförsörjning är de stora utsläppskategorierna.

Sedan år 2000 har utsläppen i Nacka minskat betydligt. I början av 2000-talet var utsläppen ca 180 000 ton CO₂-ekvivalenter per år, jämfört med 150 000 ton 2011. Den största förändringen har skett inom energiförsörjningssektorn, till stor del på grund av övergången från fossila bränslen till andra uppvärmningssätt i bostäder och lokaler.

⁹ Nacka kommun används som benämning på den geografiska avgränsningen Nacka, inte den organisatoriska. Detta gäller i hela denna rapport.

¹⁰ CO₂-ekvivalenter är en gemensam måttenhet som gör att det går att jämföra klimatpåverkan från olika växthusgaser. Ämnen med klimatpåverkan omvandlas till motsvarande mängd koldioxid (CO₂). Källa: FN:s klimatpanel (UNFCCC).

¹¹ Läs mer under delavsnittet om fjärrvärmeverk och industrier i Kapitel 5.3 Energiförsörjning.



Figur 3 Utsläpp i Nacka kommun mellan år 2000-2011. 2001-2004 är interpolerade år. Observera att sektorn energiförsörjning redovisas exklusive fjärrvärmeverk och industrier. Anledningen är att statistiken inom denna delsektor visar på orimliga nivåer, se Kapitel 5.3. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan)

5.2 Vad ingår i produktionsperspektivet?

Produktionsperspektivet innebär att de utsläpp som sker inom det geografiska området Nacka kommun ingår. Per sektor innebär det följande:

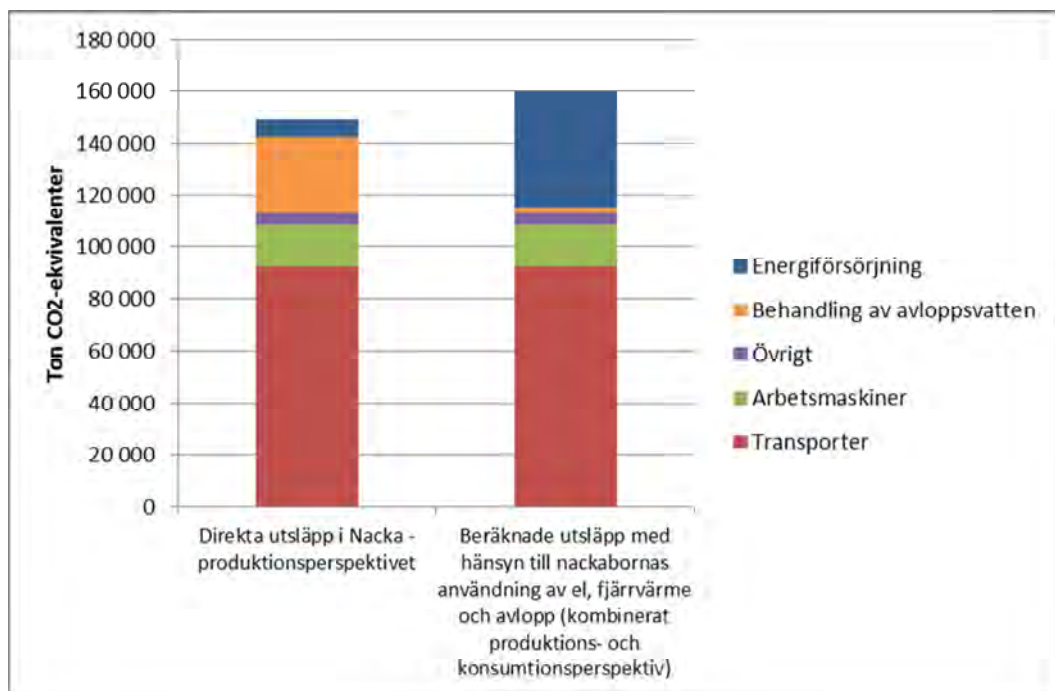
- Transporter: Utsläpp från de transporter som körs på vägar inom Nacka kommun, oavsett vem som kör fordonet eller vart fordonet är registrerat
- Behandling av avloppsvatten: Utsläpp från avloppsreningsverk som ligger inom Nacka kommun, oavsett varifrån avloppsvattnet kommer
- Arbetsmaskiner: Utsläpp från de arbetsmaskiner som används inom Nacka kommun
- Energiförsörjning: Utsläpp från förbränning av fossila bränslen för uppvärmning eller för industri som sker inom kommunen samt direkta utsläpp från eventuell el- och fjärrvärmeproduktion som sker inom kommunen.

Observera också att biogena utsläpp av växthusgaser inte inkluderas här, dvs. utsläpp från biobränslen som exempelvis etanol för fordonsdrift eller pellets för uppvärmning i småhus.

Det är viktigt att ha i åtanke att produktionsperspektivet inte speglar nackabornas konsumtion utan endast produktionen av utsläpp inom kommunen. Man bör därför ha i åtanke att produktionsperspektivet för Nackas del får följande konsekvenser:

- Utsläppen motsvarande den elproduktion som Nacka använder sig av inkluderas inte i statistiken

- Utsläppen motsvarande den fjärrvärme som Nacka använder sig av inkluderas inte i statistiken. Utsläpp från den fjärrvärme som produceras i Nacka inkluderas egentligen i utsläppsstatistiken men visar för Nackas del på orimliga nivåer jämfört med uppgifter från fjärrvärmeverken själva, se vidare kap 5.3, och har därmed exkluderats från redovisningen här. Även om fjärrvärmens hade inkluderats motsvarar Nackas produktion endast en mycket liten del av den fjärrvärme som används inom kommunens gränser och därmed motsvarar inte utsläppen den faktiska konsumtionen.
- Nacka har ett stort avloppsreningsverk inom kommunen som renar vatten åt flera kommuner i området. Samtliga utsläpp från detta reningsverk bokförs på Nacka i utsläppsstatistiken, även om det inte enbart är nackabor som ger upphov till dem.
- Nacka har mycket liten egen produktion av varor, och därmed bokförs nästintill inga utsläpp från varuproduktion på Nacka i statistiken. Nackabornas konsumtion av varor syns därmed inte alls i utsläppsstatistiken utan bokförs på den kommun (eller land) där varorna kommer ifrån.



Figur 4. Jämförelse mellan produktionsperspektivet samt ett kombinerat produktions- och konsumtionsperspektiv. WSP:s bearbetning av statistiken enligt Bilaga 4.

För att få en bild av vad ett kombinerat produktions- och konsumtionsperspektiv skulle innebära för utsläppen i Nacka kommun har ett räkneexempel tagits fram där utsläppen från transporter, arbetsmaskiner och kategorin ”övrigt” utgår från produktionsperspektivet men där utsläppen för sektorerna el, fjärrvärme och behandling av avloppsvatten utgår från ett konsumtionsperspektiv, dvs. nackabornas faktiska utsläpp.

I Figur 4 redovisas detta räkneexempel sida vid sida med produktionsperspektivet (dvs. samma siffror som i Figur 2). Resultatet visar att utsläppen från avloppsbearbetning blir betydligt mindre medan utsläppen från energiförsörjning blir betydligt större än i produkt-

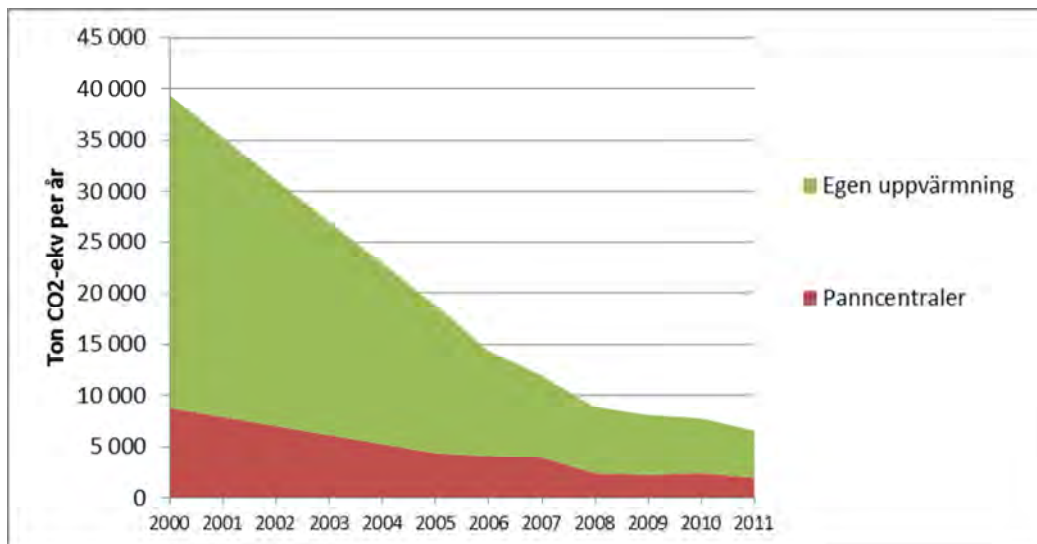
ionsperspektivet. Totalt sett blir utsläppen omkring 10 000 ton högre med detta angreppssätt. Beräkningsförutsättningarna bakom detta kan läsas mer om i Bilaga 4.

En redovisning utsläppen ur ett rent konsumtionsperspektiv ges i kapitel 6. Problemet med konsumtionsperspektivet är att statistiken inte går att finfördela utan att indelningen blir mycket grov och baseras på nationella genomsnitt. Att få en helt rättvisande bild av nackbornas utsläpp samtidigt som resultatet går att förstå och omsätta i praktiska åtgärder är med dagens statistik mycket svårt.

5.3 Utsläpp från energiförsörjning

Energiförsörjning inkluderar för Nackas del följande delområden:

- Energiförsörjning via el- och värmeverk samt inom industrin
- Panncentraler
- Egen uppvärmning



Figur 5 Utsläpp i Nacka kommun mellan år 2000-2011 för sektorn energiförsörjning, exklusive fjärrvärmeverk och industrier. Anledningen till att fjärrvärmeverk och industrier inte ingår är att statistiken visar på orimliga nivåer. Observera att 2001-2004 är interpolerade år. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan)

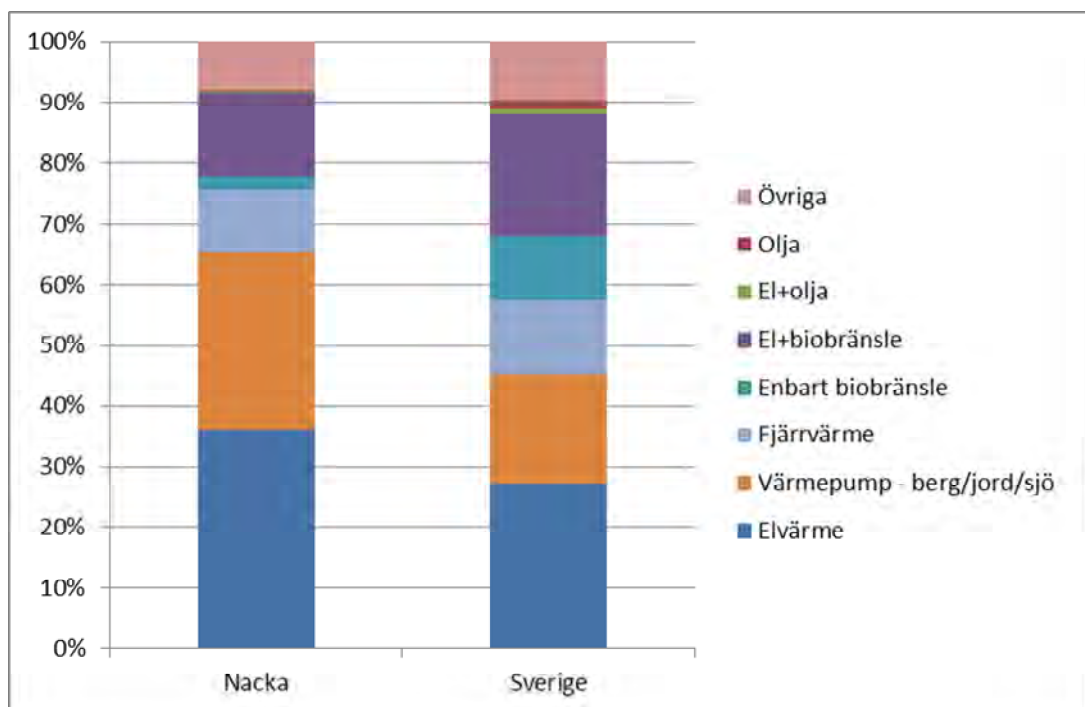
Utsläppen från egen uppvärmning och panncentraler redovisas i Figur 5. Energiförsörjning via el- och värmeverk samt industri har exkluderats i denna figur eftersom statistiken för Nacka visar på orimliga nivåer, se vidare diskussion om detta längre fram i detta delkapitel.

Egen uppvärmning

Inom delsektorn ”Egen uppvärmning” inkluderas uppvärmning av flerbostadshus, småhus och fritidshus. I Nacka finns 23 000 flerbostadshus och 15 000 småhus. Fritidshusen har inte analyserats inom detta arbete.

Flerbostadshusen är i stor utsträckning anslutna till fjärrvärmenätet. Enligt statistik för Stockholms län är 86 % av flerbostadshusen i länet anslutna till fjärrvärme, vilket är i samma nivå som genomsnittet för Sverige. Endast 0,6 % av flerbostadshusen är oljeuppvärmda. Övriga bostäder värms upp med el eller annat uppvärmningssätt (ej specificerat).¹²

När det gäller småhusen värms en tredjedel av husen i Nacka med direktverkande eller vattenburen elvärme och 26 % med värmepump (berg/jord eller sjö), se Figur 6. Jämfört med Sverige som helhet, har Nacka en betydligt högre andel småhus som värms med elvärme eller värmepump. Andelen som värms med fjärrvärme ligger ungefär på samma nivå som i övriga Sverige, omkring 10 %. Andelen som värms med kombinationen el och biobränsle är betydligt lägre i Nacka än i resten av Sverige.



Figur 6. Fördelning av uppvärmningssätt för småhus i Nacka respektive Sverige. Observera att ett antal småhus i Nacka inte redovisas i statistiken på grund av sekretess. Det gäller uppvärmning med olja, el+olja eller enbart biobränsle. Dessa kategorier har här skattats genom att använda den nationella fördelningen. Källa: Energimyndigheten och WSP:s bearbetning

Observera att uppvärmning med el och fjärrvärme inte genererar några direkta utsläpp. Den fjärrvärme som produceras i Nacka ingår i kategorin elvärmeverk och industrier. Den enda källan till direkta utsläpp av CO₂ inom den här sektorn i Nacka är därför fossilbränslebaserad förbränning.

¹² Energimyndigheten. Energianvändning i flerbostadshus år 2012.

Panncentraler

Utsläppen från panncentraler enligt Figur 5 baseras på energistatistik för lokaler men med tilläggsberäkningar för konsumtion som inte täcks av den undersökningen. Energistatistik för lokaler har använts för fördelning av bränsleförbrukning och utsläpp per bränsleslag och temperaturzon¹³. Datamaterialet är inte anpassat för redovisning på finare geografisk nivå än så. Vid jämförelse med Nacka kommuns egen redovisning av köpt energi för lokaler, se Tabell 1, stämmer utsläppen relativt väl överens med utsläppsstatistiken. Observera att liksom för kategorin egen uppvärmning är det endast direkta utsläpp från fossila bränslen som ingår i utsläppsstatistiken.

Tabell 1. Nacka kommuns inköp av energi för lokaler år 2009. Källa: Strategi för minskad energianvändning i Nackas kommunala verksamhet, Nacka Kommun, 2011

Köpt energi för lokaler angivet per energibärare (exkl. ishallarna)	
Fastighetsel	20 216 MWh
Olja	11 004 MWh
Direkt el	7 622 MWh
Fjärrvärme	26 937 MWh
Pellets	796 MWh
Totalt	66 575 MWh

El- och fjärrvärmeverk och industrier

Nacka har två värmeverk inom kommunen, Orminge (Fortum) och Fisksätra (Vattenfall). Produktionen i Fisksätra värmeverk betecknas inte som fjärrvärme, utan värmeverket levererar bara varmvatten till ett fåtal kunder. Orminge producerade 20,53 GWh fjärrvärme år 2010. Samma år användes ca 291 GWh fjärrvärme i Nacka, vilket innebär att Nacka till stor del får sin fjärrvärme från kringliggande kommuner.

Det finns ett antal industrier i Nacka, men omfattningen av industriell verksamhet är relativt liten. Uppskattningsvis är utsläppen från industrier mycket små i förhållande till utsläpp från uppvärmning av bostäder och lokaler. Utöver industrier ingår även byggverksamhet i denna sektor.

Utsläppsstatistiken innehåller brister när det gäller sektorn el- och fjärrvärmeverk och industri. Fördelningen av utsläppen i utsläppsstatistiken utgår för denna sektor från utsläppen i hela länet som fördelas ner på kommunnivå. För kommuner med få eller inga anläggningar i urvalet blir skattningarna känsliga för restposter. Sannolikt är det detta som ställer till det i statistiken för Nackas del. Enligt utsläppsstatistiken skulle utsläppen från el- och fjärrvärmeverk samt industrier uppgå till nästan 30 000 ton. Med tanke på att både Orminge och Fisksätra i huvudsak använder förnybara bränslen och att energianvänd-

¹³ Sverige är i statistiken indelat i 4 temperaturzoner. Zonindelningen bygger på årsmedeltemperatur för de olika kommunerna. Nacka ingår i zon 3.

ningen i industrin enligt energistatistiken resulterar i betydligt lägre utsläpp anses utsläppsstatistikens nivå vara orimlig.

WSP har gjort en egen översiktlig beräkning av utsläppen inom delsektorn utifrån uppgifter från miljörapporter, företagens hemsidor samt energistatistiken för Nacka kommun. Utifrån en sådan uppskattning uppgår utsläppen till i storleksordningen 500 ton per år. I relation till utsläppsstatistikens 30 000 ton är skillnaden mycket stor. Det bör dock poängteras att WSPs bedömning är mycket ungefärlig.

5.4 Utsläpp från transporter

Transportsektorns utsläpp kan hanteras på olika sätt beroende på vilket perspektiv man vill belysa. Antingen studerar man de utsläpp som sker inom kommunens gränser oavsett vem som kör fordonet eller så studerar man de utsläpp som uppkommer till följd av resor och transporter som utförs av boende i Nacka (eller egentligen fordon registrerade i Nacka). Det förstnämnda sättet representerar produktionsperspektivet medan det sistnämnda egentligen ligger närmare konsumtionsperspektivet. Trots att detta kapitel fokuserar på produktionsperspektivet, redovisas uppskattningar utifrån båda perspektiven här.

Det bör dock noteras att det kan vara svårt att jämföra de två perspektiven. Det är exempelvis inte lätt att uppskatta hur stor del av nackabornas resor som sker inom kommunen, eller hur stor del av de totala resorna inom Nacka kommun som utgörs av nackabornas egna resor.

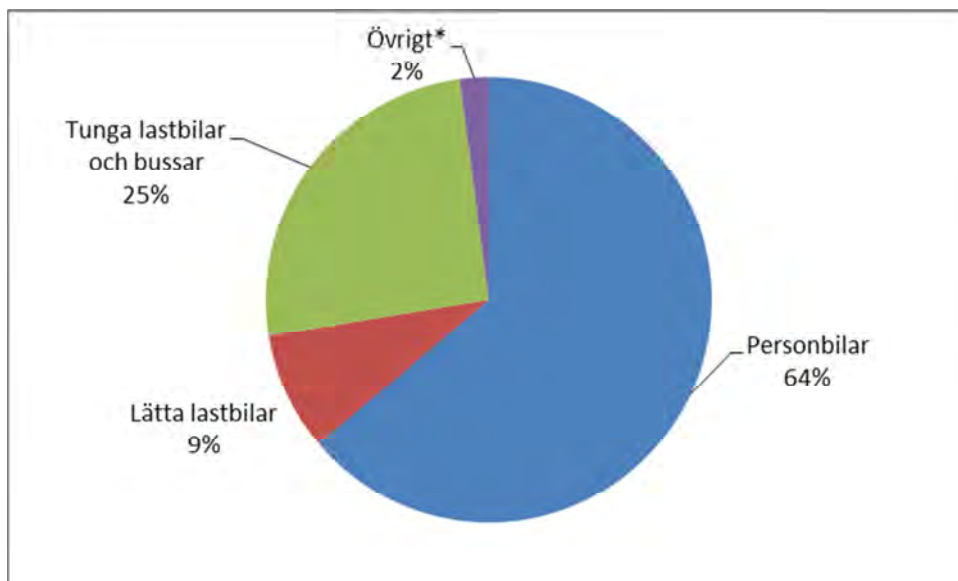
Utsläpp inom det geografiska området

Utsläppsstatistiken som rapporteras av Naturvårdsverket utgår från ett produktionsperspektiv och representerar således de utsläpp som sker inom kommunens gränser, oavsett vem som ger upphov till utsläppen.

Fördelningen av emissionerna från all vägtrafik grundar sig på SIMAIR som är ett system utvecklat av SMHI, Naturvårdsverket och f.d. Vägverket för kartläggning av vägtrafikens påverkan på luftkvaliteten. I systemet finns information om hela det statliga vägnätet inklusive information om trafikflöden på varje väglänk avseende olika fordonstyper, hastighetsgränser m.m. Dessutom finns motsvarande information om det kommunala vägnätet (tätorter) i hela Sverige. Sammantaget ges därmed en relativt heltäckande bild vad gäller svensk vägtrafik. För det kommunala vägnätet är informationen om trafikflödena m.m. baserad på modellsimuleringar av trafikflöden som är utförda av Trafikverket med modellen SAMPERS¹⁴.

I Figur 7 redovisas hur koldioxidutsläppen från transporter inom Nacka kommuns geografiska område fördelar sig på olika typer av fordon.

¹⁴Metod- och kvalitetsbeskrivning för geografiskt fördelade emissioner till luft under 2013, SMED.



Figur 7 Transportsektorns utsläpp av växthusgaser i Nacka kommun (geografiskt område) år 2011 ur ett produktionsperspektiv. *Övrigt motsvarar inrikes sjöfart, mopeder, motorcyklar och annat. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).

Utsläppen från transportsektorn i Nacka kommun har enligt utsläppsstatistiken varit mer eller mindre konstant under hela 2000-talet. Under de senaste två, tre åren har utsläppen till och med minskat något. Motsvarande kan ses även på nationell nivå. Detta kan verka ologiskt med tanke på att trafikarbetet ändå ökat under samma period, men förklaringen är att fordonsparken blivit betydligt mer effektiv. Effektiviseringen består dels av att det skett en successiv effektivisering av nya bilar bränsleförbrukning överlag och dels av att nybilsförsäljningen i allt högre grad består av dieslbilar. Eftersom dieselmotorer utnyttjar bränslet mer effektivt än bensinmotor, har dieslbilar lägre bränsleförbrukning än motsvarande bensinbil.

Inom SL:s trafikområde Nacka/Värmdö finns i nuläget 247 bussar (september 2013). Av dessa kan 70 % framföras med biodiesel, etanol eller gas.

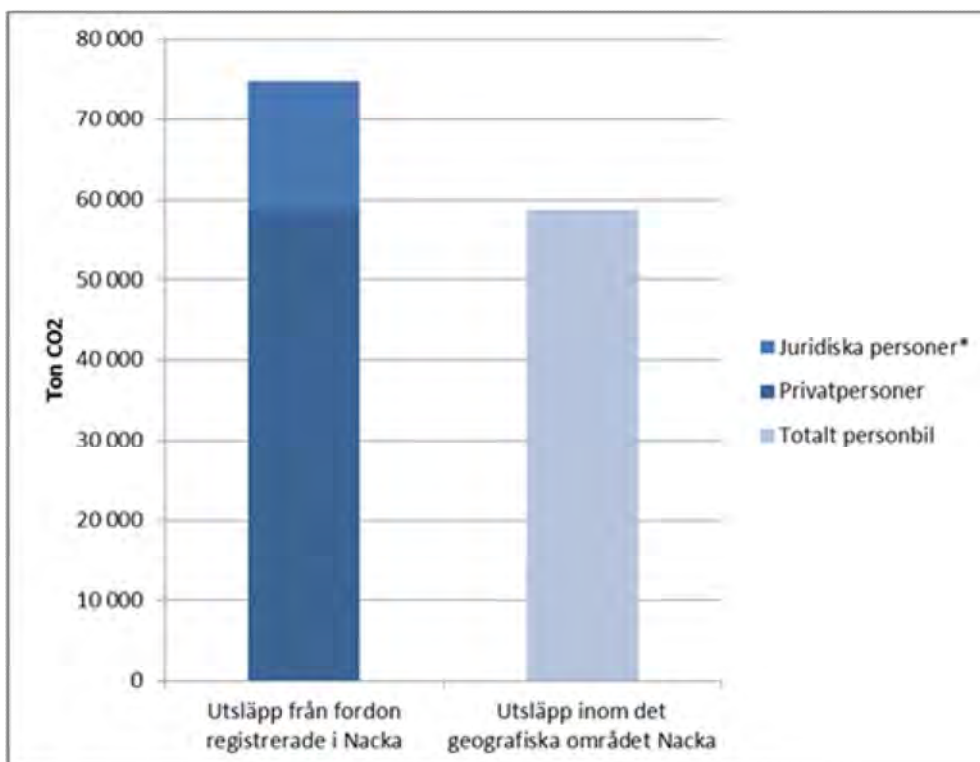
Tabell 2. Bussar inom SL:s trafikområde Nacka/Värmdö, september 2013.
Källa: Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting.

	Antal bussar	Andel
Biodiesel	43	17 %
Diesel	74	30 %
Biogas	40	16 %
Etanol	90	36 %
Summa	247	100 %

Utsläpp från fordon registrerade i Nacka

Vad gäller utsläpp för de fordon som är registrerade i Nacka kommun finns ingen färdig statistik att tillgå, utan det krävs beräkningar och uppskattningar utifrån annan befintlig statistik. I detta avsnitt redovisas utsläpp baserat på nackabornas bilinnehav och resvanor. Det bör noteras att osäkerheten är stor och detta ska endast ses som en fingervisning.

I Figur 8 redovisas utsläpp från personbilar registrerade i Nacka jämfört med utsläpp från personbilar som körs inom det geografiska området Nacka. Enligt den befintliga statistiken och de beräkningar som gjorts framgår det att utsläppen från fordon registrerade i Nacka är högre än utsläppen inom det geografiska området Nacka. Den största förklaringen till denna skillnad är företaget Bilreda AB med adress i Nacka. Bilreda AB är ett företag som arbetar med biladministration och hanterar i nuläget administrationen för ca 17 000 bilar ägda av olika kunder. Dessa fordon är registrerade i kundernas namn i bilregistret men med Bilredas adress, vilket innebär att dessa fordon allokeras till Nacka i statistiken. Bilredas kunder, och därmed även förarna av dessa bilar, kan däremot vara lokaliserade var som helst i landet.

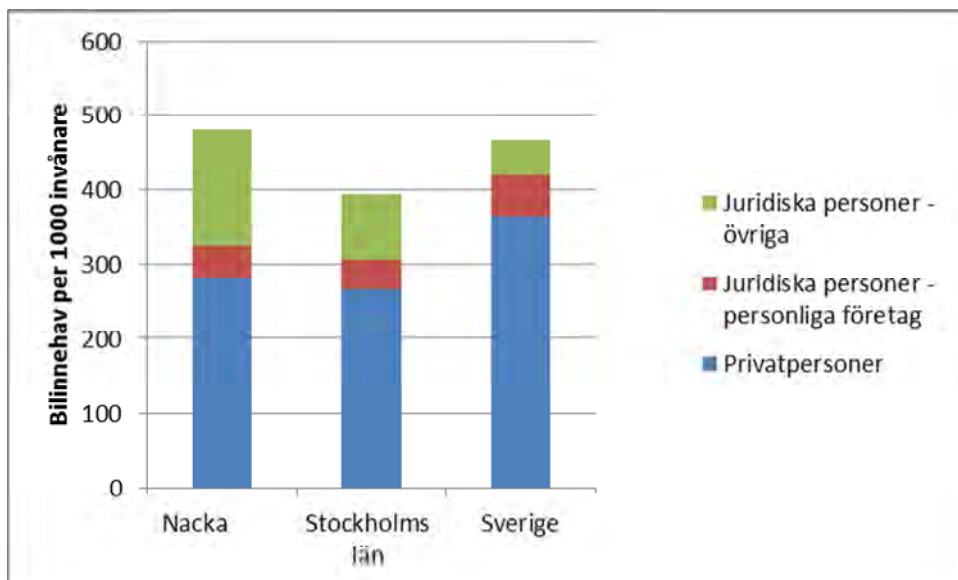


Figur 8 Utsläpp från personbilar registrerade i Nacka kommun respektive utsläpp från personbilar inom det geografiska området Nacka. *För utsläpp från fordon ägda av juridiska personer har en justering av antalet fordon gjorts för att ta hänsyn till att Nacka har ett stort antal leasingbilar som inte används inom kommunen. Här antas istället att andelen juridiskt ägda bilar uppgår till samma andel som i landet som helhet. Källa: Trafikanalys, SCB samt WSP:s bearbetning av statistiken.

Bilredas fordon står för en mycket stor andel av de fordon i Nacka som ägs av juridiska personer och påverkar statistiken både vad gäller bilinnehav och vad gäller körsträckor i Nacka.

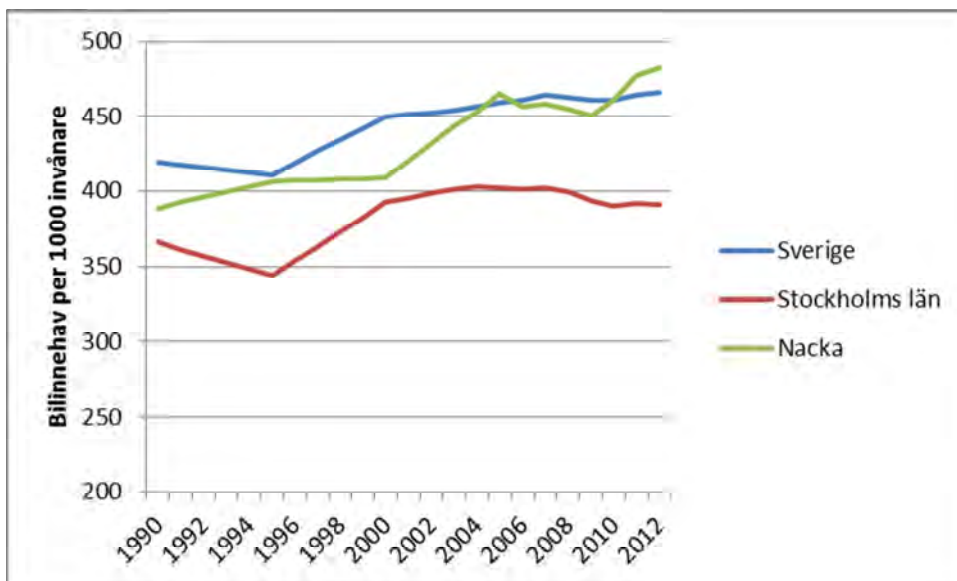
Däremot ska man komma ihåg att det sannolikt finns ett stort antal nackabor som kör företagsbilar där företaget är registrerat i andra kommuner än Nacka. Hur många bilar detta rör sig om och hur långt dessa bilar körs är i princip omöjligt att spåra. Det är därför inte möjligt att redogöra för exakt hur nackabornas bilinnehav och körsträckor ser ut.

En viktig faktor för utsläppen är bilinnehavet. Bilinnehavet per 1000 invånare i Nacka är i nivå med landet som helhet, men betydligt högre än genomsnittet för Stockholms län, se Figur 9. Att bilinnehavet är högre i Nacka än i den omgivande regionen förklaras framförallt av att innehavet av företagsbilar är betydligt högre i Nacka än i Stockholms län (och även högre än i Sverige som helhet). Om man endast ser till bilar ägda av privatpersoner är Nacka däremot i nivå med Stockholms län och betydligt lägre än genomsnittet för landet.



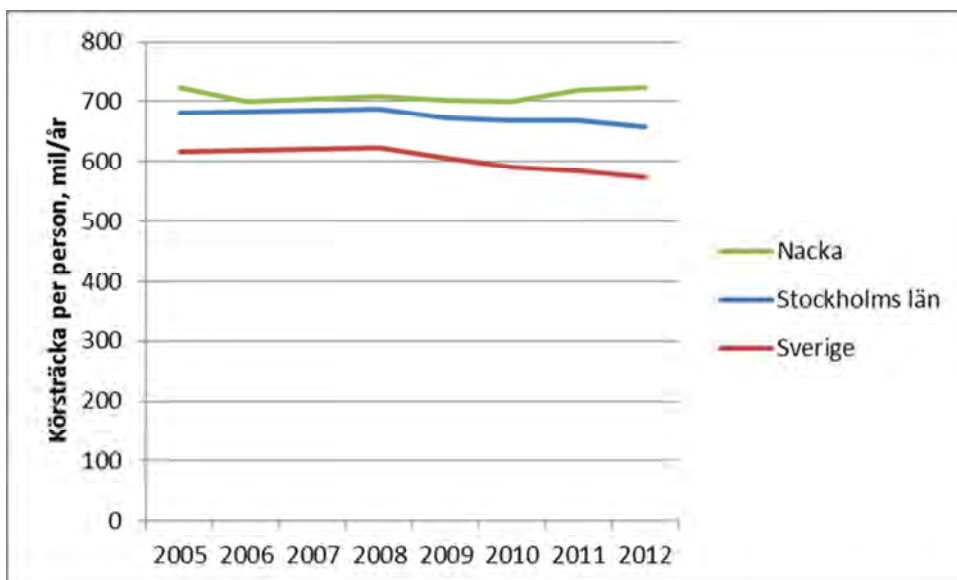
Figur 9. Bilinnehav per 1000 invånare år 2011 fördelat på privatbilar och företagsbilar. Källa: Trafikanalys, SCB samt egen beräkning.

Bilinnehavet har generellt ökat sedan år 1990 i Sverige, men från år 2000 och framåt kan man se en tendens till att bilinnehavet planar ut. Nacka sticker däremot ut något; dels ökade bilinnehavet kraftigt mellan 2000-2005 och dels har bilinnehavet ökat betydligt under 2010-2012, en period under vilken bilinnehavet varit relativt konstant i Sverige som helhet och till och med minskat i Stockholms län, se Figur 10. Anledningen till såväl förändringen 2000-2005 som 2010-2012 beror framförallt på ett ökat bilinnehav av företagsbilar. Bilinnehavet för privatpersoner har tvärtom minskat under 2000-talet.

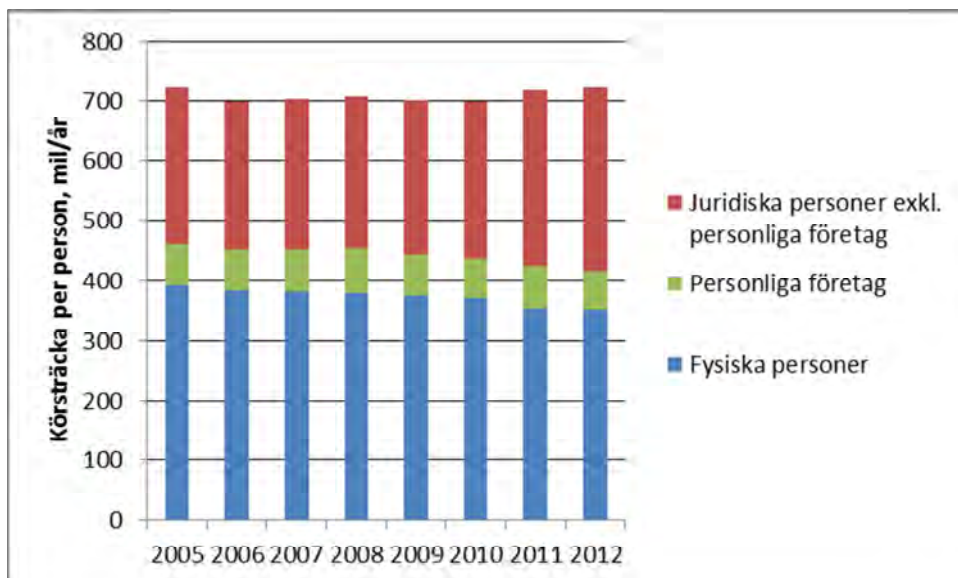


Figur 10. Bilnehavet per 1000 personer 1990-2012. Åren 1991-94, 1996-99 samt 2001-2002 är interpolerade värden. Källa: SCB.

Körsträckan per person och år är högre i Nacka än genomsnittet för Sverige, se Figur 11. Dessutom har körsträckan för Nacka ökat under 2011 och 2012, när körsträckan i Sverige och Stockholms län samtidigt minskar. Orsaken till Nackas ökade körsträckor kan helt förklaras med att körsträckorna för juridiska personer ökat, se Figur 12.

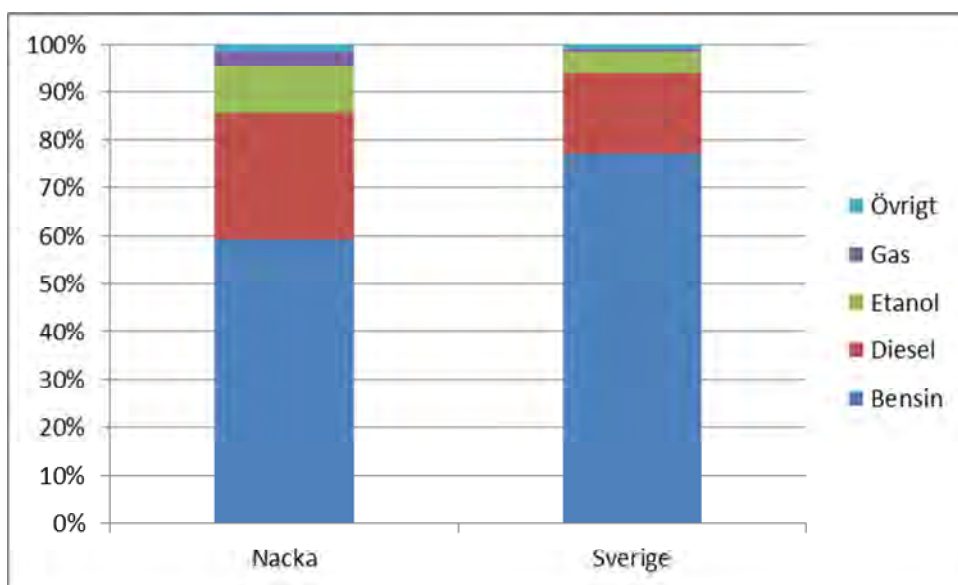


Figur 11. Körsträcka per person, mil/år i Nacka, Stockholms län respektive Sverige. Källa: SCB.



Figur 12. Körsträcka per person, mil/år, i Nacka fördelat på fysiska personer, personliga företag och övriga juridiska personer. Källa: SCB, WSP:s bearbetning.

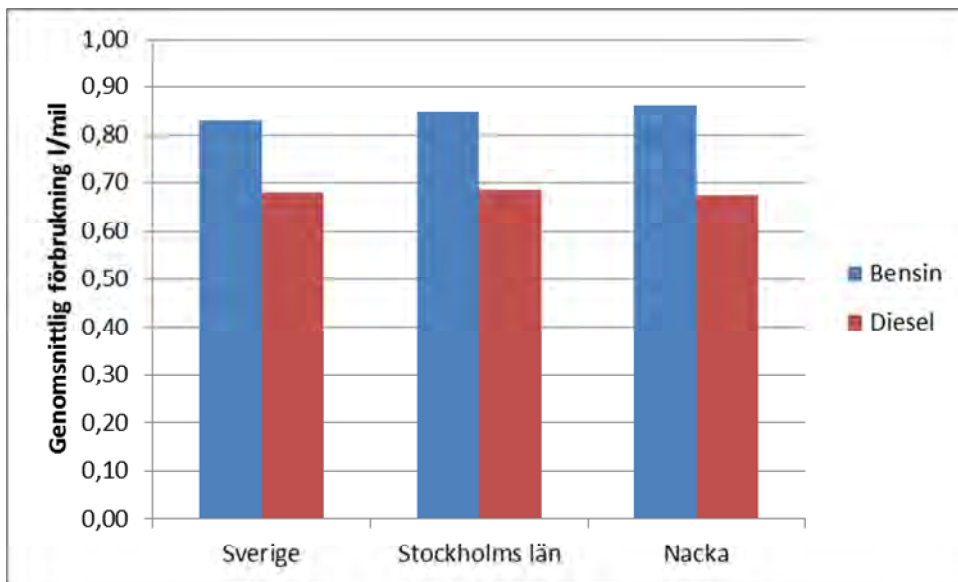
Fordonsflottan i Nacka kännetecknas av en betydligt högre andel dieslbilar och etanolbilar än genomsnittet i Sverige, se Figur 13. Detta speglas även i andelen miljöbilar som vid årsskiftet 2011/2012 uppgick till 23 % av bilarna i Nacka jämfört med 12 % i landet som helhet.



Figur 13. Andel personbilar efter drivmedel i Nacka respektive Sverige i slutet av år 2011. Källa: Trafikanalys

En högre andel dieslbilar i flottan ger generellt lägre bränsleförbrukning per mil. I genomsnitt drog en diesebil 18 % mindre bränsle per mil jämfört med en bensinbil under

2011¹⁵. Den högre andelen dieslbilar i Nacka bör alltså leda till att fordonsflottan i Nacka totalt sett har en lägre bränsleförbrukning än motsvarande siffra för landet som helhet. När man studerar bensindrivna respektive dieseldrivna fordon var för sig, däremot, skiljer sig bränsleförbrukningen per bil i Nacka väldigt lite från genomsnittet i Sverige, se Figur 14.



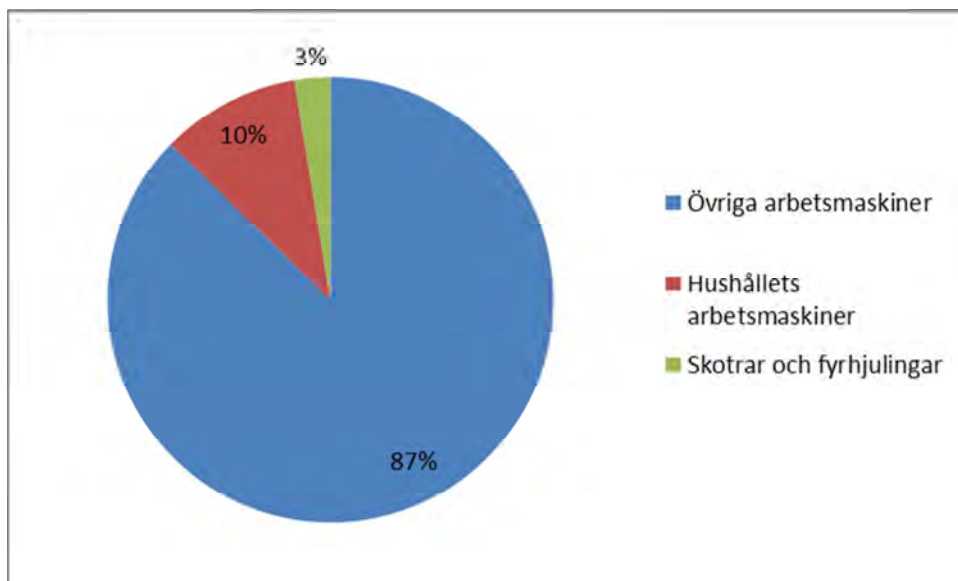
Figur 14. Genomsnittlig förbrukning för bensin- respektive dieslbilar i Sverige, Stockholms län respektive Nacka. Källa: SCB.

5.5 Utsläpp från arbetsmaskiner

Arbetsmaskiner är ett område som är svårhanterligt i statistiken. En av anledningarna är att det inte finns något register över arbetsmaskiner på det sätt som fordonsregistret för andra typer av fordon vilket innebär att det totala antalet är osäkert. Hur mycket arbetsmaskinerna används och var de används är också svårt att bedöma. En översiktlig bild av arbetsmaskinerna enligt SMED:s utsläppsstatistik redovisas dock i Figur 15.

Övriga arbetsmaskiner består av arbetsmaskiner för nybyggnation, vägarbeten, skogsindustri, tillverkningsindustri etc. Den exakta fördelningen av arbetsmaskinernas utsläpp mellan olika användningsområden finns inte tillgängligt på kommunnivå, men med tanke på Nackas situation bör det framförallt vara nybyggnation och vägarbeten som står för de stora delarna av arbetsmaskinernas utsläpp i Nacka kommun.

¹⁵ Baserat på statistik från SCB. En genomsnittlig bensinbil förbrukade 0,83 l/mil medan en genomsnittlig diesebil förbrukade 0,68 l/mil.



Figur 15. Fördelning av utsläpp från arbetsmaskiner i Nacka kommun. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelat på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).

Det bör observeras att utsläppen för arbetsmaskiner är relativt osäker. Utsläppen för olika arbetsmaskinstyper fördelas på kommun efter grova nyckeltal. Exempel på detta är hushållens arbetsmaskiner som fördelas efter boyta i småhus/fritidshus och jordbrukets arbetsmaskiner som fördelas efter areal åkermark. För fullständig beskrivning av metoden hänvisas till SMED:s metodbeskrivning¹⁶.

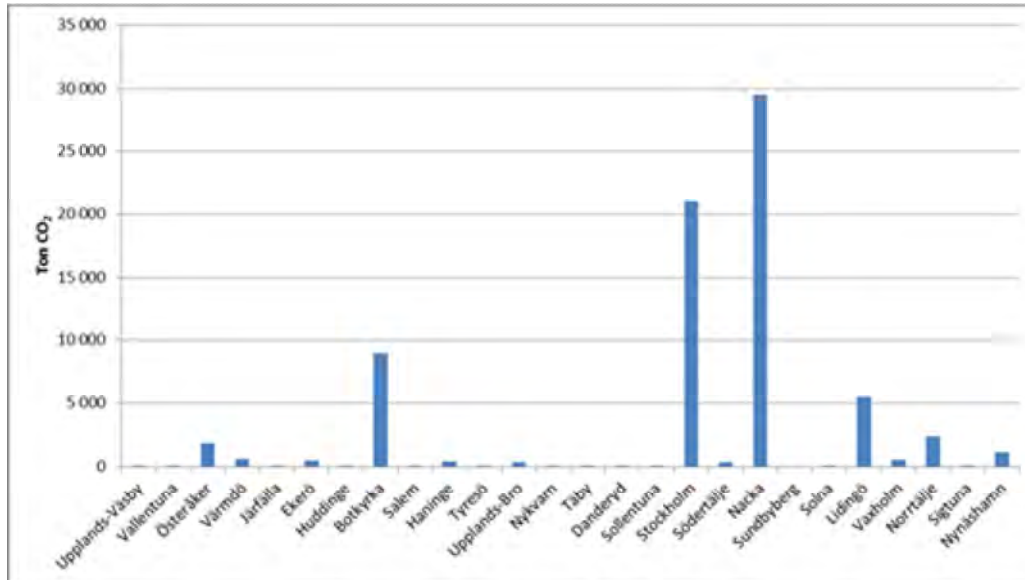
5.6 Behandling av avloppsvatten

Utsläppen för behandling av avloppsvatten i Nacka har uppgått till ungefär samma nivå varje år under den senaste 10-årsperioden: omkring 30 000 ton per år. Statistiken baseras på uppgifter från samtliga kommunala reningsverk i landet (ca 1300 st) samt från statistik över enskilda avlopp. För att bestämma andelen av emissionerna som allokeras till de enskilda avloppen används samma metodik som inom den internationella rapporteringen av Sveriges totalemissioner. Emissionen baseras bland annat på antalet personer som inte är anslutna till kommunala avloppsreningsverk.

Utsläppen från behandling av avloppsvatten står för 20 % av Nackas totala utsläpp av växthusgaser. Detta är en mycket hög andel jämfört med andra kommuner inom Stockholms län. Anledningen till detta är att reningsverket Henriksdal fysiskt ligger placerat inom Nacka kommun och därför allokeras samtliga utsläpp från reningsverket till Nacka i statistiken. Henriksdal renar avloppsvatten från ca 690 000 människor i framför allt centrala och södra Stockholm samt kommunerna Nacka, Tyresö, Haninge och Huddinge. I

¹⁶ Metod- och kvalitetsbeskrivning för geografiskt fördelade emissioner till luft under 2013

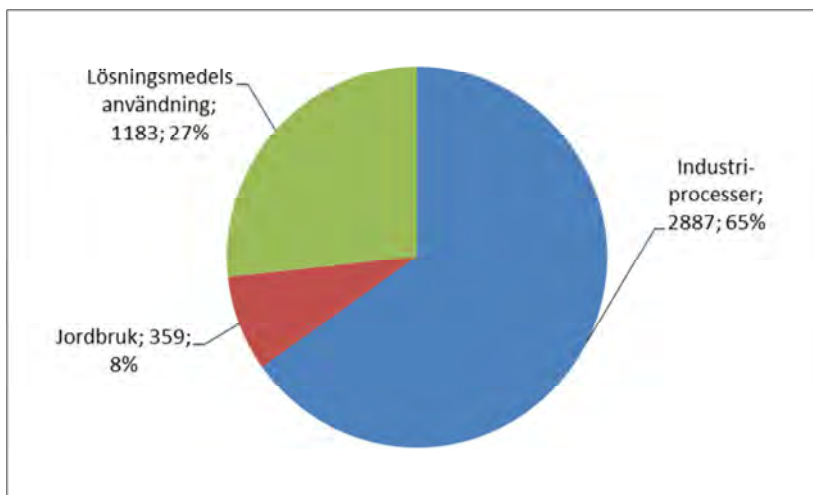
Figur 16 redovisar utsläppen från behandling av avloppsvatten i samtliga kommuner inom Stockholms län. Nacka kommun står för 40 % av de totala utsläppen inom länet.



Figur 16. Utsläpp från behandling av avloppsvatten i respektive kommun inom Stockholms län år 2011. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelat på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).

5.7 Övrigt

Små utsläpp från andra sektorer finns med i utsläppsstatistiken. Detta gäller industriprocesser, jordbruk samt lösningsmedel. Den relativa fördelningen visas i Figur 17.



Figur 17 Utsläpp i ton CO₂ samt procentuell andel från jordbruk, lösningsmedel samt industriprocesser i Nacka kommun år 2011. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelat på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).

6 Klimatpåverkan - Konsumtionsperspektiv

Med konsumtion menas här privatpersoners och offentliga aktörers årliga inköp av varor och tjänster. Det som konsumeras ska alltså inte syfta till att producera nya varor eller tjänster, utan syftet är slutlig användning.

Den slutliga användningen tillgodoses av inhemskt producerade varor och tjänster (som orsakar utsläpp inom Sverige) och importerade varor och tjänster (som orsakar utsläpp i andra länder). Utsläpp inom Sverige orsakas dessutom av direkta utsläpp på grund av användning av exempelvis bensin för transporter. I begreppet inhemsk slutlig användning, eller konsumtion, ingår vanligen privat och offentlig konsumtion. De utsläpp som orsakas av den produktion som sedan går till export inkluderas inte i Sveriges utsläpp orsakade av konsumtion.

6.1 Hur kan miljöpåverkan kopplas till konsumtion?

Inom miljöräkenskaperna används ett konsumtionsperspektiv, där Sveriges totala ekonomi kopplas till utsläpp fördelade på olika produktionsgrupper som konsumeras under ett år. Till konsumtionsrelaterade utsläpp räknas de som sker vid tillverkningen av den konsumerade produkten, antingen i Sverige eller utomlands beroende på tillverkningsland.

Dessutom räknas de utsläpp som sker vid användningen av produkten i Sverige. Metoden att koppla utsläpp till ekonomi går internationellt under benämningen Environmentally Extended Input Output Analyses eller EE-IOA¹⁷.

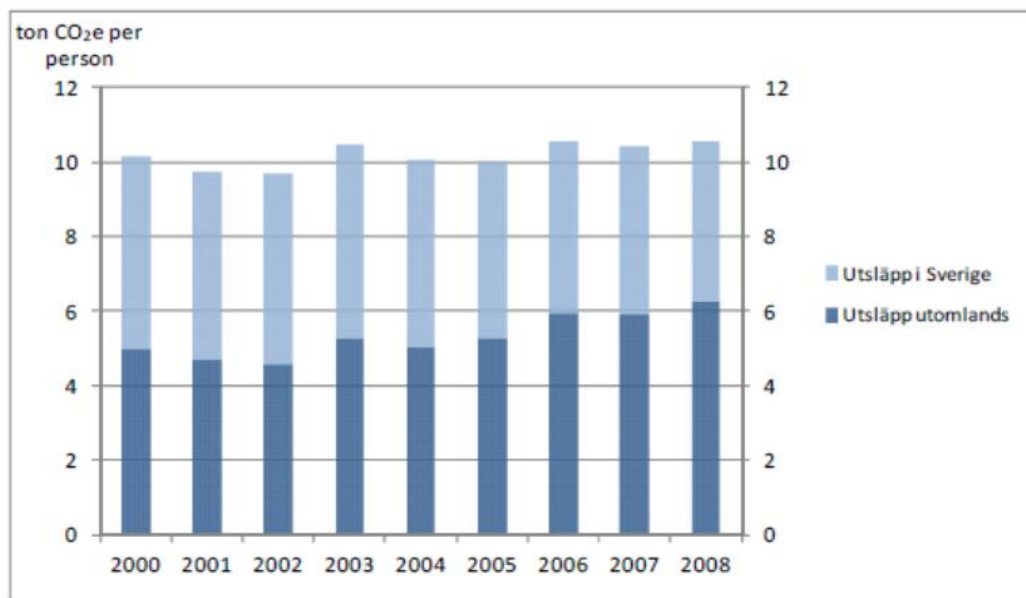
Alla utsläpp som finns fördelade per bransch kan genom miljöexpanderad input-output-analys studeras ur ett konsumtionsperspektiv, det vill säga svara på frågan ”Hur mycket utsläpp av ämnet har orsakats, i Sverige och i andra länder, på grund av vår konsumtion i Sverige?”.

En miljöexpanderad input-output-analys förutsätter branschfördelade utsläppsdata samt utsläppsdata för de länder Sverige importerar från. Om data för andra länder inte finns att tillgå kan de ersättas av modellantagandet att utsläpp sker som om tillverkningen skett i Sverige. Detta antagande kallas ”som om”-antagandet och innebär att utsläppen från de produkter vi importerar beräknas som om de tillverkats med samma utsläppsintensiteter som i Sverige. ”Som om”-antagandet innebär givetvis en förenkling och i de flesta fall en underskattning, eftersom produktion utomlands ofta sker med metoder som har större utsläppsintensitet än svensk produktion.

¹⁷ Methods to assess global impacts from Swedish consumption, Naturvårdsverket, rapport 6395, 2010

6.2 Växthusgasutsläpp per person till följd av svensk konsumtion

Figur 18 visar utsläpp från svensk konsumtion, utomlands och i Sverige, mätt i ton koldioxidekvivalenter per person¹⁸. Koldioxidekvivalenter utgörs av en sammanvägning av koldioxid, metan och lustgas utifrån hur kraftigt de bidrar till växthuseffekten.



Figur 18 Modellberäknade utsläpp av växthusgaser orsakade av svensk konsumtion, i ton koldioxidekvivalenter (koldioxid, metan och lustgas sammanvägt) per person och år. Källa: Konsumtionsbaserade miljöindikatorer, Naturvårdsverket, rapport 6483, 2012

För Sverige har utvecklingen av de totala utsläppen av växthusgaser per person och år orsakade av svensk konsumtion, gått från 10,1 ton till 10,6 ton koldioxidekvivalenter under perioden 2000 till 2008. Utsläppen per person har varierat över perioden, men totalt sett har utsläppen utomlands ökat från 5 ton koldioxidekvivalenter per person till drygt 6 ton per person. Andelen utsläpp utomlands, av de totala utsläppen, har ökat under perioden från att utgöra 50 procent, år 2000, till att utgöra 60 procent, år 2008.

Privat och offentlig konsumtion

Den samlade konsumtionen delas upp på privata och offentliga konsumenter. Näringslivets konsumtion räknas som en förädling av varor och tjänster och fördelas därför på de slutliga privata eller offentliga konsumenterna. Utsläppen från den privata konsumtionen uppskattas till 80 % av de totala utsläppen och den offentliga till 20%¹⁹.

¹⁸ Konsumtionsbaserade miljöindikatorer, Naturvårdsverket, rapport 6483, 2012

¹⁹ Konsumtionens klimatpåverkan, Naturvårdsverket, rapport 5903, 2008

Fyra aktiviteter inom privat konsumtion

Den privata konsumtionen kan fördelas på några få aktiviteter. Fördelningen kan göras i de fyra övergripande aktiviteterna Äta, Bo, Resa, och Shoppa¹⁹. Den sistnämnda är en restpost med en rad olika varor och tjänster, tex inköp av kläder, husdjur och IT-tjänster. Till exempel ingår all klimatbelastning kopplat till tillverkning och distribution av varor.

Till aktiviteten äta räknas alla utsläpp som orsakats av att maten kommer till butiken. Utsläpp inom jordbruk, industri och godstransporter ingår men inte hushållens tillagning och inköpsresor.

Bo innehåller uppvärmning och hushållsel för alla ändamål inom bostaden men även utsläpp kopplat till byggande och underhåll ingår. Resa är personresor för alla olika syften. En betydande del av belastningen inom resa orsakas av personliga flygresor. De fyra aktiviteterna täcker in all privat konsumtion.

Gränsdragningen mellan de olika aktiviteterna är inte given. Inköpsresor och hushållselen är exempel på komponenter som kan läggas till olika aktiviteter. Inköpsresor är både en del av resandet och ett måste för att kunna äta. Hushållselen används i bostaden men också för att laga mat och driva IT-utrustning.

Figur 19 visar den procentuella fördelningen av klimatpåverkan från den privata konsumtionen. Konsumtionen delas upp i aktiviteterna äta som står för drygt 25 %, bo drygt 30 %, resa knappt 30 % och shoppa för knappt 15 %.

Konsumtionsperspektivet inkluderar även utsläppen i andra länder från vår konsumtion. Aktiviteterna äta och shoppa har högst andel av utsläppen i andra länder men även för bo och resa finns utsläpp i andra länder.



Figur 19 Procentuell fördelning av klimatpåverkan från olika delar av den privata konsumtionen¹⁹

I Tabell 3 har växthusgasutsläpp per person 2008 till följd av svensk konsumtion delats upp i de fyra aktiviteterna äta, bo, resa, shoppa.

Tabell 3 Total konsumtion per person i Sverige under 2008 uppdelat på offentlig och privat konsumtion. Den privata konsumtionen är i sin tur uppdelad på aktiviteterna äta, bo, resa och shoppa.

Total konsumtion per person i Sverige under 2008				
Offentlig konsumtion			20 %	2 120
Privat konsumtion	Äta	80 %	20 %	2 120
	Bo		24 %	2 545
	Resa		24 %	2 545
	Shoppa		12 %	1 270
Totalt, kg CO ₂ ekv.				10 600

Aktiviteter inom offentlig konsumtion

En stor del av den offentliga konsumtionen skulle också kunna delas in i aktiviteterna äta, bo, resa och shoppa. I skolan, vården och omsorgen serveras det mat, används lokaler, görs resor samt olika verksamheter köper in varor och tjänster. Den enda skillnaden är att denna konsumtion betalas och finansieras via skatterna. Även inom annan offentlig verksamhet som inom försvaret och polisen återfinns dessa aktiviteter. I offentlig sektor skulle alltså äta, bo, resa och shoppa också kunna fungera som indelningsgrund.

I Tabell 4 har växthusgasutsläpp per person 2008 till följd av svensk offentlig och privat konsumtion delats upp i de fyra aktiviteterna äta, bo, resa, shoppa.

Tabell 4 Total konsumtion (offentlig och privat konsumtion) per person i Sverige under 2008 uppdelat på aktiviteterna äta, bo, resa och shoppa.

Total konsumtion per person i Sverige under 2008				
Offentlig och privat konsumtion	Äta	100 %	24 %	2 544
	Bo		31 %	3 286
	Resa		31 %	3 286
	Shoppa		14 %	1 484
Totalt, kg CO ₂ ekv.				10 600

6.3 Anpassning till situation och förutsättningar i Nacka kommun

Volymen inom de fyra olika övergripande aktiviteterna *Äta*, *Bo*, *Resa*, och *Shoppa* beror på förutsättningarna inom den regionen eller kommun som studeras. Resonemanget som förs nedan och informationen inom de olika områdena är i huvudsak hämtat från en WWF rapport²⁰ kombinerat med viss input från kapitlet ovan om produktionsperspektiv.

Äta

Skillnaderna i olika kommungruppers fotavtrycksstorlek är relativt liten när det gäller maten. Vissa saker kan dock uppmärksammas. Högst utsläpp inom denna sektor har storstäderna. Detta kan bero på högre inkomster och särskilda konsumtionsvanor i dessa kommuner, vilket kan innebära större konsumtion av till exempel kött. De höga inkomsterna kan också vara skälet till att även förortskommunerna ligger högt.

Köttproduktion kräver stora mängder foder och energikrävande lokaler och transporter, vilket tillsammans resulterar i stora koldioxidutsläpp inom jordbrukssektorn. Samtidigt kan det också vara så att högre inkomster leder till högre konsumtion av närproducerat kött med reducerade transporter som följd, vilket minskar klimatpåverkan.

Man kan med viss försiktighet säga att klassiska höginkomsttagarkommuner ger upphov till något större utsläpp från maten än klassiska låginkomsttagarkommuner. Glesbygdskommuner ligger också förhållandevis högt. Detta kan bero på att dessa kommuner ofta ligger avsides och avstånden inom kommunen är stora, varför transporternas påverkan på matens utsläpp blir större.

Sammantaget finns det dock inga avsevärda skillnader mellan kommunerna varför konsumtionssiffran för Nacka förväntas ligga på samma nivå som den genomsnittliga konsumtionssiffran för Sverige.

Bo

När det gäller boendet är skillnaderna större mellan kommungrupperna än när det gäller maten. Här ligger glesbygdskommuner klart högst, vilket antagligen beror på att det i stor utsträckning handlar om norrlandskommuner där det kallare klimatet kräver mer energi för uppvärmning.

Städernas boende präglas i stor utsträckning av mindre bostadsytor och flerbostadshus, vilket ger en energieffektivare uppvärmning.

I ett fristående hus är det en högre andel av väggar, tak och golv som är i kontakt med luft och mark utanför och därmed släpper ut mer värme än om man jämför med en lägenhet, där väggar, golv och tak ofta gränsar till en annan lägenhet. Dessutom har storstäderna ett väl utbyggt fjärrvärmenät och fjärrvärmeverken eldas till stor del med förnybara bränslen.

²⁰ Svenska kommuners koldioxidfotavtryck, WWF, 2010

Bebyggelsen i Nacka är jämfört med ett Sverige-genomsnitt i högre grad uppvärmda med el och värmepump. Se Figur 6.

Generellt är utsläppen ca 10 % lägre i förortskommuner än i Sverige som genomsnitt, när det gäller konsumtion inom boendet. Nackas speciella ställning där hög andel el och värmepumpar används för uppvärmning kan eventuellt motivera att utsläppen kan vara ytterligare lägre där än i en genomsnittlig förortskommun.

Resa

Inom transportsektorn är skillnaderna i ett konsumtionsperspektiv inte lika utpräglade som inom boendesektorn. Även inom denna sektor är avtrycket från storstadsbon lägst. Detta beror antagligen på ett väl utbyggt kollektivtrafiknät i de tre storstäderna och på hög trängsel för biltrafiken och få och dyra parkeringsplatser, som sammantaget leder till ett betydligt mindre genomsnittligt bilresande i dessa regioner än i landet som helhet.

Näst lägst påverkan från transporter har gruppen Större städer. I dessa kommuner är det ofta lätt att ta sig överallt i tätorten med cykel och man har också vanligen egen lokaltrafik, vilket borde vara anledningarna till de lägre utsläppen.

Att pendlingskommunerna ligger i nivå med Sverigesnittet är inte särskilt förvånande, eftersom de präglas just av stora transportvolym till en större arbetsort i en närliggande kommun.

Körsträckan per person och år är högre i Nacka än genomsnittet för Sverige (se kapitel 5.4). Samtidigt är andelen diesel- och etanolbilar högre i Nacka än i landet som helhet (se Figur 13) vilket leder till lägre bensinförbrukning per mil för bilkollektivet som helhet.

Nacka antas därför ligga i nivå med Sverigesnittet när det gäller klimatbelastning för resor i ett konsumtionsperspektiv.

Shoppa

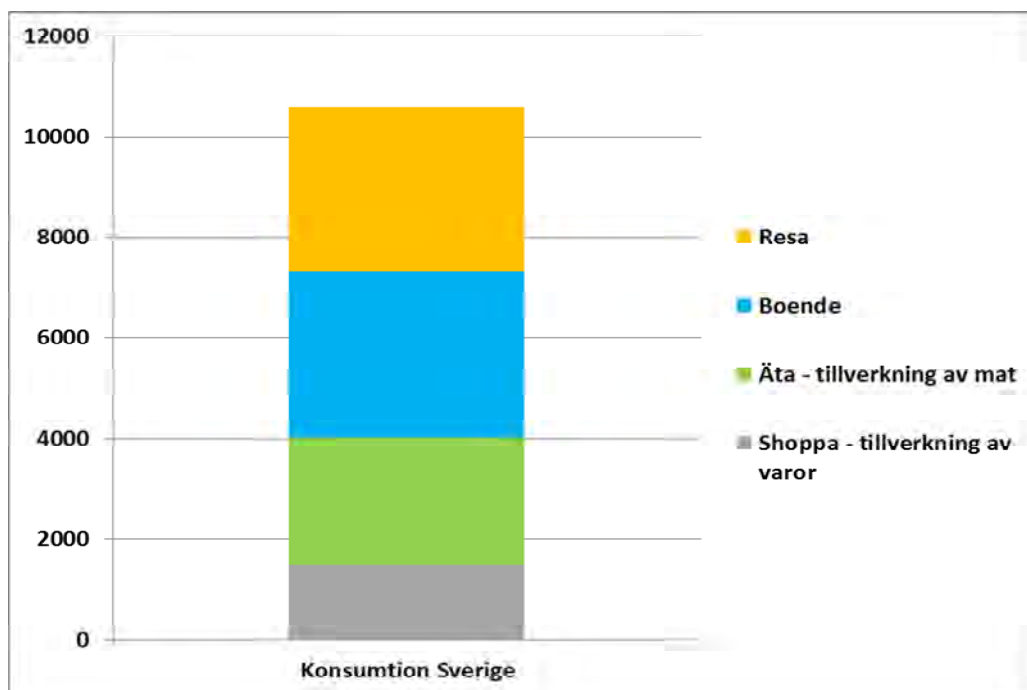
I denna aktivitet ingår all övrig konsumtion, det vill säga allt från läkemedel, kläder och husdjursartiklar till försäkringar och kultur. Skillnaderna här är ungefär lika stora som när det gäller transporter. Liksom i fallet med maten hamnar storstäderna högst. Återigen beror detta troligen på höga inkomster men också på en annan konsumtionskultur, med till exempel hög konsumtion av kläder och elektronikartiklar.

Det ligger nära till hands att anta att den disponibla inkomsten är proportionell mot konsumtionsnivån inom kategorin ”shoppa”. Medelinkomsten i Nacka ligger över medelinkomsten i Sverige²¹ och därmed antar vi att konsumtionsnivån – och därmed utsläppen – inom kategorin shoppa även den ligger över det genomsnitt för Sverige som presenterades i Tabell 3 och Tabell 4.

²¹ SCB, statistikdatabasen.

Konsumtion i Sverige respektive Nacka kommun

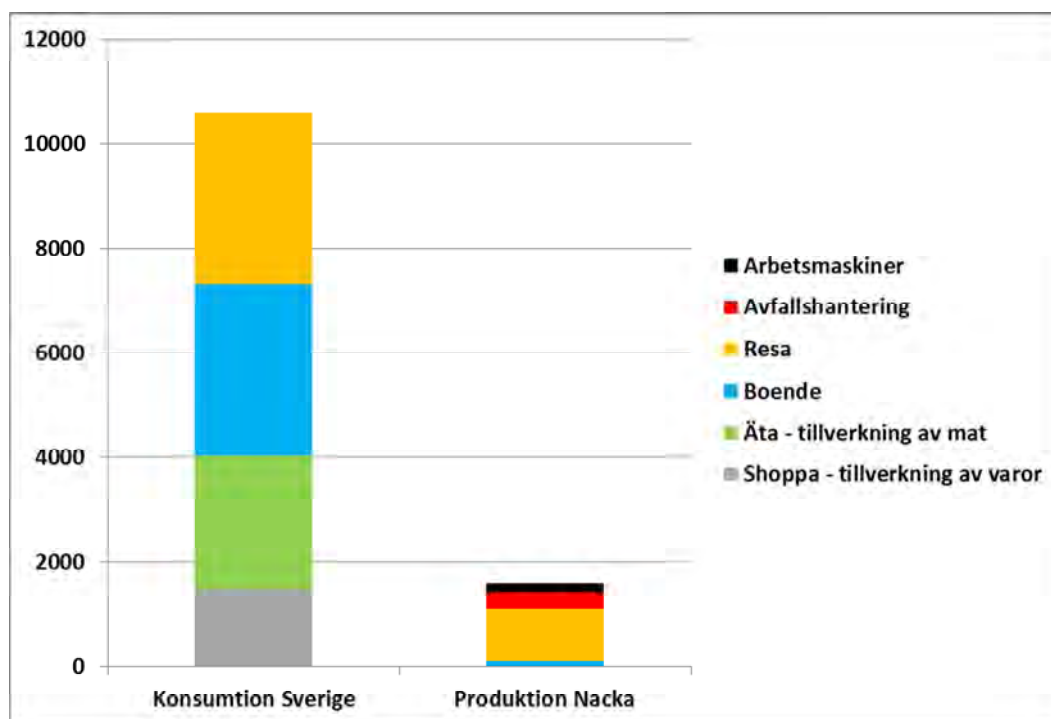
I Figur 20 visas konsumtionens klimatpåverkan uttryckt i kg CO₂-ekvivalenter per person under 2008 i Sverige. Som förklarats i texten ovan skiljer sig situationen i Nacka något från sverigesnittet. Boendet antas, på grund av hög andel småhus uppvärmda med el, värmepump och fjärrvärme, ligga under sverigesnittet. De klimatutsläpp som genereras av aktiviteten Shoppa ligger däremot över motsvarande genomsnitt för Sverige, huvudsakligen på grund av att hushållen i Nacka har större köpkraft. Totalt sett är dock inte skillnaden mellan situationen i Nacka och Sverige väsentlig.



Figur 20 Konsumtionens klimatpåverkan uttryckt i kg CO₂ ekvivalenter per person under 2008 i Sverige fördelat på aktiviteterna resa, bo, äta och shoppa.

7 Relation mellan konsumtionsperspektiv och produktionsperspektiv

I Figur 21 visas den klimatbelastning som en invånare i Nacka genererar under ett år (kg CO₂ e./år) i produktionsperspektivet jämfört med konsumtionsperspektivet på Sverigenivå.



Figur 21 Klimatgasutsläpp orsakade av produktion i Nacka inom kommunens geografiska område (produktionsperspektivet, totalt 1600 kg per invånare) respektive utsläpp genererade i Sverige (konsumtionsperspektivet, totalt 10600 kg per invånare)

Som framgår av figuren skiljer sig nivåerna avsevärt åt mellan de två perspektiven.

Produktion av varor och mat sker i mycket blygsam omfattning i Nacka kommun. Klimatbelastningen för shoppa och äta sker därför uteslutande utanför Nackas kommungräns vilket framgår av bidragen för dessa kategorier i konsumtionsperspektivet ovan.

Bidraget från boende inom kommunen är blygsamt och omfattar bara direkta utsläpp för uppvärmning som genereras inom kommunen, t.ex. oljeeldning. Klimatpåverkan från el som används i kommunen men genereras utanför kommer inte med i produktionsperspektivet. I konsumtionsperspektivets boende ingår dessutom all belastning kopplat till produktion och underhåll av boende och bostäder vilket förklarar den stora skillnaden i de två perspektiven.

De klimatutsläpp som genereras av aktiviteten resa genereras de-facto delvis inom kommunen i form privata och kommunala resor. Skillnaden gentemot de större utsläpp som resandet genererar när man anlägger ett konsumtionsperspektiv förklaras av att resor utanför kommunen och - inte mist - flygresor utomlands ökar belastningen när man anlägger ett konsumtionsperspektiv.

De två övriga posterna i produktionsperspektivet, arbetsmaskiner och avfallsbehandling har ingen entydig motsvarighet i konsumtionsperspektivet: Arbetsmaskiner används bl.a. inom jordbruket och det bidraget skall då redovisas under aktiviteten äta. Arbetsmaskiner, i form av moped och trädgårdsredskap, hamnar i stället under resa och boende.

Klimatbelastning från avfallsbehandling är huvudsakligen metanutsläpp från behandling av avloppsvatten. I konsumtionsperspektivet skall denna belastning tillskrivas äta och i viss mån shoppa, dvs. tillverkning av varor.

Jämförelsen är grov men visar tydligt på den stora skillnaden mellan produktions- och konsumtionsperspektivet för invånarna i Nacka. Nackabornas ansvar för de globala klimatutsläppen är således mångfalt större än de begränsade utsläpp som genereras inom Nacka kommuns gränser.

8 Framtidsscenario

8.1 Metod

Framtidsscenariot tar sin utgångspunkt i den beskrivning av dagens klimatutsläpp i Nacka (produktionsperspektivet) som presenterats i kapitel 5.

Framskrivningen från nuläget till framtidsscenariot tar därefter hänsyn till en prognosticerad utveckling för tre olika faktorer:

- Befolkningsutvecklingen
- Förväntad effektivisering
- T-banans planerade utbyggnad

Befolkningsutveckling

Utgångspunkten för våra beräkningar av framtidsscenariot är alltså dagens utsläpp, betraktade ur ett produktionsperspektiv. Med den utgångspunkten finns det egentligen ingen självklar direkt koppling mellan de totala producerade utsläppen och hur *kommunens befolkning* utvecklas – de utsläpp som nackaborna ’ger upphov till’ *produceras* i stor utsträckning någon annan stans.

Men det finns ändå anledning att anta att en större kommunal befolkning kommer att leda till ökad biltrafik, fler bostäder att värma upp etc. Därför får man anta att befolkningsökningen indirekt kommer att medföra att klimatutsläppen ökar inom det geografiska område som vi studerar i produktionsperspektivet.

Som utgångspunkt för de förenklade beräkningarna i denna rapport applicerar vi en proportionell uppskrivning på nulägets utsläpp baserat på den planerade befolkningstillväxten.

Effektivisering

I den nyligen publicerade Färdplanen²² har Naturvårdsverket och Energimyndigheten gemensamt utarbetat prognoser som visar på förväntad reduktion av klimatgasutsläpp per capita. (Historisk utveckling visar ju också på en sådan trend inom de flesta sektorer pga. energieffektivisering och annat.) En direkt uppskrivning av dagens klimatutsläpp i enlighet med den förväntade befolkningsökningen kan därför uppfattas som irrelevant och orealistisk.

I de förenklade beräkningarna i denna rapport applicerar vi för var och en av sektorerna de generellt förväntade reduktionsfaktorerna ur Färdplanen.

²² Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050, Naturvårdsverket, 2012

Detta ger en mycket schematisk, men ändå någorlunda realistisk, ”trendbaserad” framtidsbild av de framtida klimatutsläpp som man kan förvänta sig inom det geografiska området Nacka, om

- Befolkningen ökar i takt med de nuvarande prognoserna
- Effektiviseringen (utsläppsminskning per capita) inom varje sektor följer den nationellt förväntade trenden.

T-banan

När det gäller T-banans effekter görs en särskild analys baserad på pågående prognosarbete. Denna redovisning blir inte fullt ut konsistent med det övriga material vi presenterar i denna rapport.

Om analyserna skulle vara fullt konsistenta med de analyser vi gör i andra delar av uppdraget skulle vi behöva beräkna:

- Vad spelar T-banan för roll för de CO₂-utsläpp som genereras av just trafiksystemen i Nacka (Nacka som geografiskt område, produktionsperspektiv)
- Vad spelar T-banan för roll för de CO₂-utsläpp som genereras av just nackabornas resande (nackaborna, konsumtionsperspektiv)

En fullständig analys skulle dessutom behöva beakta att T-banan får både ”direkta” effekter på resandets CO₂-utsläpp (t.ex. mer attraktiv kollektivtrafik -> förändrat färdmedelsval) och ”indirekta” effekter (t.ex. tunnelbanan ger attraktivare lägen för nya etableringar -> förutsättningar för tätare bebyggelsestruktur -> successiv förtätning av bebyggelsen -> kortare resor, större andel av resandet med gång- och cykel).

Ovanstående vore en kvalificerad prognosutredning i sig själv – avgränsningarna innebär till exempel ett avsevärt merarbete jämfört med den nu pågående utredning som drivs av SLL.

Det är alltså inte möjligt att inom uppdragets ram göra en utredning av T-banans betydelse för Nackas framtida klimatutsläpp, som blir både fullständig och konsistent med de två nulägesbeskrivningarna i tidigare kapitel.

Vi presenterar därför enbart en förenklad beskrivning, som bygger på det pågående prognosarbetet.

SLL bedriver för närvarande (med hjälp av Vectura och KTH) en separat utredning av förutsättningarna för en T-bana till Nacka. Arbetet har rapporterats i en underlagsrapport som ger en ytterst översiktlig bild av resenärseffekterna²³, och en mer omfattande utredningstext, som ännu är under granskning²⁴. Den senare är en avsevärt fördjupad analys

²³<http://www.sll.se/upload/Trafikforvaltningen/Bygga%20kollektivtrafik/tbana%20nacka/Underhandsrapport%20tunnelbana%20till%20Nacka.pdf>

²⁴ Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting: Förstudie Tunnelbana till Nacka. Granskningshandling 2014-01-14

som bland annat ger en uppskattning om de sammantagna CO₂-effekterna av de olika föreslagna sträckningsalternativen för den förlängda tunnelbanan.

Observera att dessa beräkningar gjorts för:

- Hela trafiksystemet, inte bara de delar som faller i Nacka kommun
- Alla resenärer, inte bara de som är bosatta i Nacka kommun
- Bara direkta effekter, ingen indirekt påverkan på bebyggelsestruktur och markanvändning

WSP:s bedömning är ändå att detta ger ett relevant underlag för en diskussion av T-banans klimatgaseffekter när det gäller Nacka.

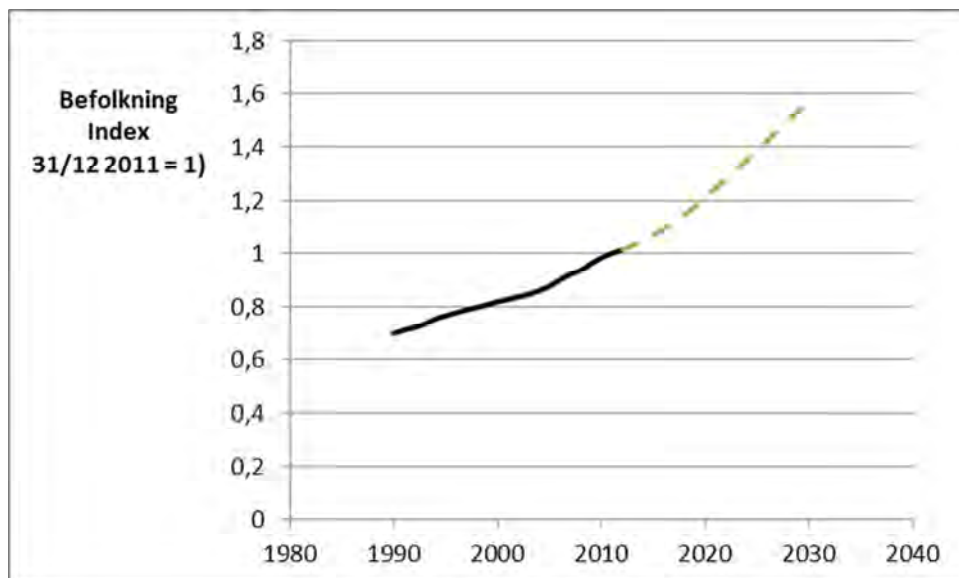
8.2 Resultat

Befolkningsutveckling

I likhet med andra kommuner i den dynamiska Stockholmsregionen förväntar sig Nacka kommun att befolkningen kommer att öka kraftigt de kommande decennierna, bland annat till följd av omfattande nybyggnation av bostäder.

De aktuella befolkningsprognoserna förutsätter att befolkningen i Nacka kommun kommer att växa från drygt 92 000 invånare (2012) till drygt 144 000 invånare år 2030.

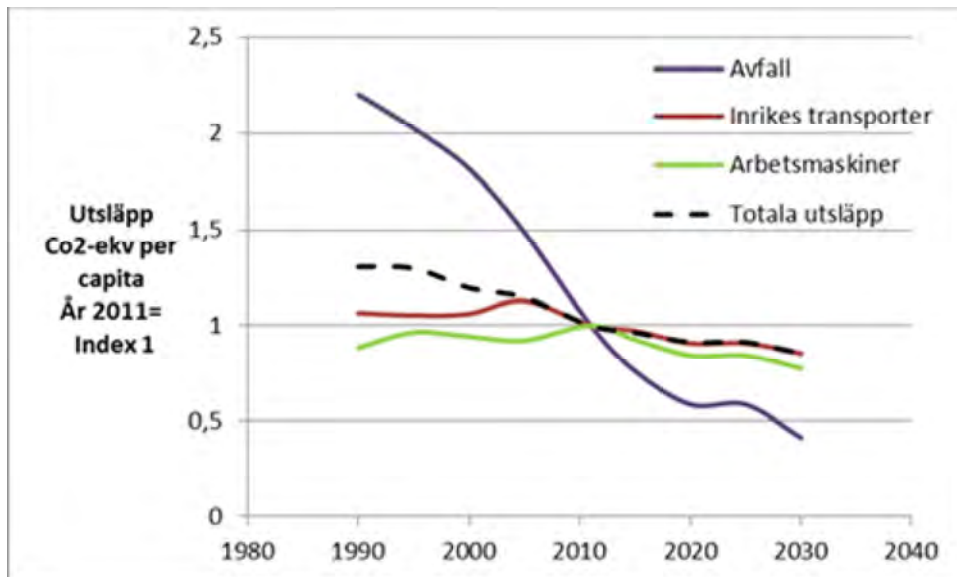
Figur 22 visar att den prognosticerade befolkningsökningen från årsskiftet 2011-2012 fram till 2030 är knappa 60 %, och att ungefär samma relativa befolkningsökning observerades under perioden 1990-2012.



Figur 22 Befolkningsutveckling i Nacka kommun 1990-2030 (2013-2030 Prognos)

Om inte klimatutsläppen per capita minskar måste man alltså förvänta sig att klimatutsläppen i Nacka kommun kommer att öka med cirka 60 % de kommande två decennierna.

Emellertid indikerar ju den nyligen utgivna Färdplanen⁴ att vi som ett nationellt genomsnitt kan förvänta oss att teknikutveckling, effektivisering och insatta styrmedel leder till en minskning av klimatutsläppen per capita inom flera olika sektorer.



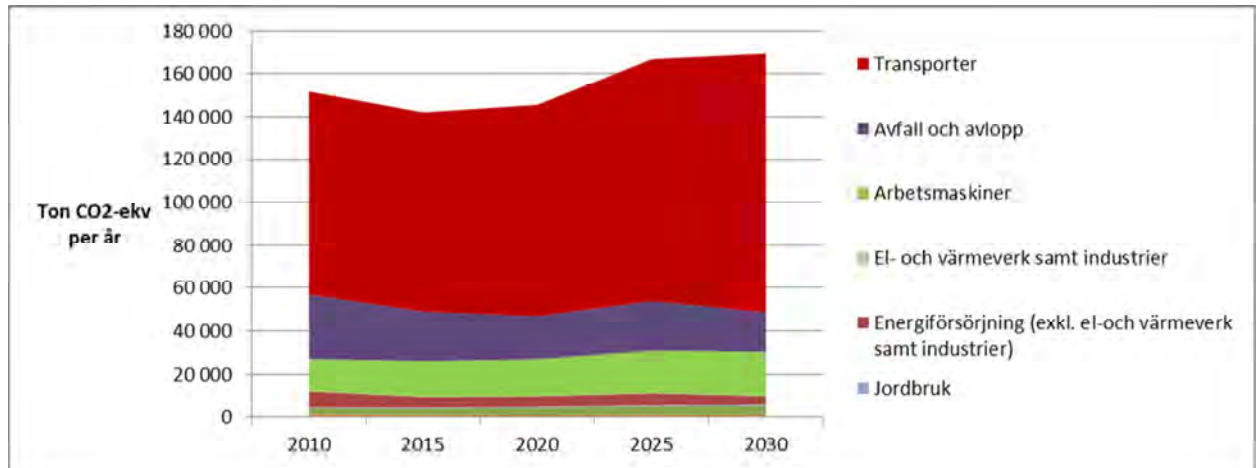
Figur 23 Prognos för klimatutsläpp per person inom några olika sektorer. Källa: Underlagsmaterial till Färdplanen²⁵ Indexerade värden: 1=Utsläpp per person 2011

Figur 23 visar den utveckling av utsläpp av klimatgaser per person som man förväntar sig i de nationella prognoserna. Figuren presenterar utvecklingen dels för de totala utsläppen, och dels separat för de tre sektorer som enligt analysen i Kapitel 5 dominerar utsläppen i Nacka kommun (Transporter, Avfall/Avlopp och Arbetsmaskiner). Figuren visar att man inom alla dessa tre sektorer på nationell nivå förväntar en minskning av utsläppen per person fram till 2030, jämfört med dagens värden.

Man kan alltså förvänta sig att den kommande befolkningsökningen i Nacka i viss mån kompenseras av en generellt förväntad minskning av utsläppen per person, så att de totala utsläppen av klimatgaser i Nacka ökar något långsammare än befolkningen. Figur 24 visar denna sammantagna bild. Klimatgasutsläppen i Nacka kommun domineras av transportsektorn. Inom denna sektor förväntas, enligt den nationella prognosen, endast små minskningar av klimatgasutsläpp per person. Enligt våra (förenklade) beräkningar kommer befolkningsökningen därför att leda till en avsevärd ökning av de totala klimatgasutsläppen i Nacka framöver: från 150 000 ton år 2010 till ca 170 000 ton 2030.

²⁵ Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Syntesrapport. ISBN 978-91-620-6537-9.

Under de senaste två decennierna har dock klimatgasutsläppen per person minskat kraftigt i Nacka liksom på andra håll i landet. De utsläpp som förväntas för år 2030 är därför betydligt lägre än de knappa 200 000 ton klimatgaser (CO₂-ekvivalenter) som släpptes ut i Nacka år 1990 – då med en betydligt mindre befolkning som underlag.



Figur 24 Prognos för klimatgasutsläpp inom Nacka kommun. Egen beräkning baserad på befolkningsprognos och nationellt förväntad utveckling av utsläpp per person inom olika sektorer.

Effekten av T-bana till Nacka

Analysen ovan, och i tidigare kapitel, visar att klimatgasutsläppen i Nacka domineras av utsläpp från (väg)transporterna. Det är därför intressant att studera vilka möjligheter som finns att påverka transportsektorns utsläpp med olika åtgärder.

En åtgärd med särskild aktualitet är den utbyggnad av tunnelbanesystemet till Nacka som diskuteras sedan en tid. En sådan utbyggnad skulle göra det betydligt mera attraktivt att resa med kollektiva färdmedel mellan Nacka och Stockholms centrala delar och vidare ut i länet. Man kan därför förvänta sig att en sådan utbyggnad skulle leda till både

- att en större andel av resandet till och från Nacka skulle ske med kollektiva transportmedel, på bekostnad bland annat av en lägre andel bilresor
- att antalet resor mellan Nacka och Stockholm skulle öka totalt sett

Effekterna av en sådan tunnelbaneutbyggnad har analyserats i en särskild utredning under ledning av Trafikförvaltningen vid SLL²⁴. I det följande refererar vi den utredningens slutsatser när det gäller utbyggnadens effekter på resandet och därmed förknippade koldioxidutsläpp.

Utredningen har analyserat sex alternativa dragningar av den förlängda tunnelbanelinjen. Tabell 5 presenterar de beräknade koldioxideffekterna av de olika alternativen. Samtliga

alternativ leder till en avsevärd minskning av antalet bilresor, och därmed till minskade utsläpp av växthusgaser (koldioxid)²⁶.

De totala beräknade minskningarna varierar något mellan alternativen, men är i storleksordningen 2 000 ton CO₂ per år (2030).

Detta kan jämföras med de klimatgasutsläpp som beräknats för 2030 för Nacka som helhet: ca 160 000 ton per år (se Figur 24).

Det innebär alltså att tunnelbaneutbyggnaden i sig kan förväntas leda till en sänkning av kommunens totala klimatutsläpp, som de beräknas med ett produktionsperspektiv, med drygt 1 procent.

Denna beräkning bygger på att hela den minskning som tunnelbaneutbyggnaden kan leda till räknas Nacka kommun ”till godo”. I själva verket ligger dock bara uppskattningsvis halva den föreslagna tunnelbanesträckan inom Nacka kommun. Med en striktare avgränsning till den reduktion som uppstår *inom kommunens geografiska område* torde tunnelbanan innebära mindre än 1 procents minskning av de totala koldioxidutsläppen.

Tabell 5 Koldioxideffekter av olika föreslagna tunnelbanesträckningar. Utdrag ur SLL: Förstudie Tunnelbana till Nacka 2014-01-14 (Tabell 49 i originaldokumentet)

Tabell 49: Årlig minskning av koldioxidutsläpp till följd av tunnelbaneutbyggnaden.

Alternativ	Årlig minskning av kg CO ₂ , avrundat	Årlig minskning försvunna bilresor, avrundat
1	1 500 000	500 000
2	2 300 000	800 000
3	1 600 000	500 000
4	2 400 000	800 000
5	2 100 000	700 000
5B	2 100 000	700 000
6	2 300 000	800 000

Sett till hela kommunens klimatgasutsläpp är alltså effekten av en tunnelbaneutbyggnad, som den beräknats i utredningen, beskedlig. Man bör samtidigt hålla i minnet att utredningen bara beräknat de direkta effekterna av en tunnelbaneutbyggnad, allt-annat-lik. Med detta avses bland annat att man bara låtit själva kollektivtrafiksystemet variera. Antalet invånare, var de bor och var arbetsplatserna är lokaliserade har varit desamma oavsett vilken situation som studerats.

²⁶ I utredningen har man förutsatt att såväl tunnelbana som busstrafik drivs enbart med fossilfria bränslen. Det är alltså enbart genom minskad biltrafik som tunnelbanan bidrar till minskade koldioxidutsläpp.

I verkligheten kan man förvänta sig att en eventuell utbyggnad av tunnelbanan också får indirekta effekter på resandet. Det kan till exempel handla om att utbyggnaden lockar till tätare lokalisering av bebyggelsen och därmed till ett större utbud av närliggande målpunkter, vilket i sin tur ytterligare kan minska benägenheten till bilåkande.

Även i en sådan, bredare, analys torde dock den övergripande slutsatsen bli att tunnelbanoutbyggnaden får en ganska begränsad effekt på Nacka kommuns totala klimatutsläpp.

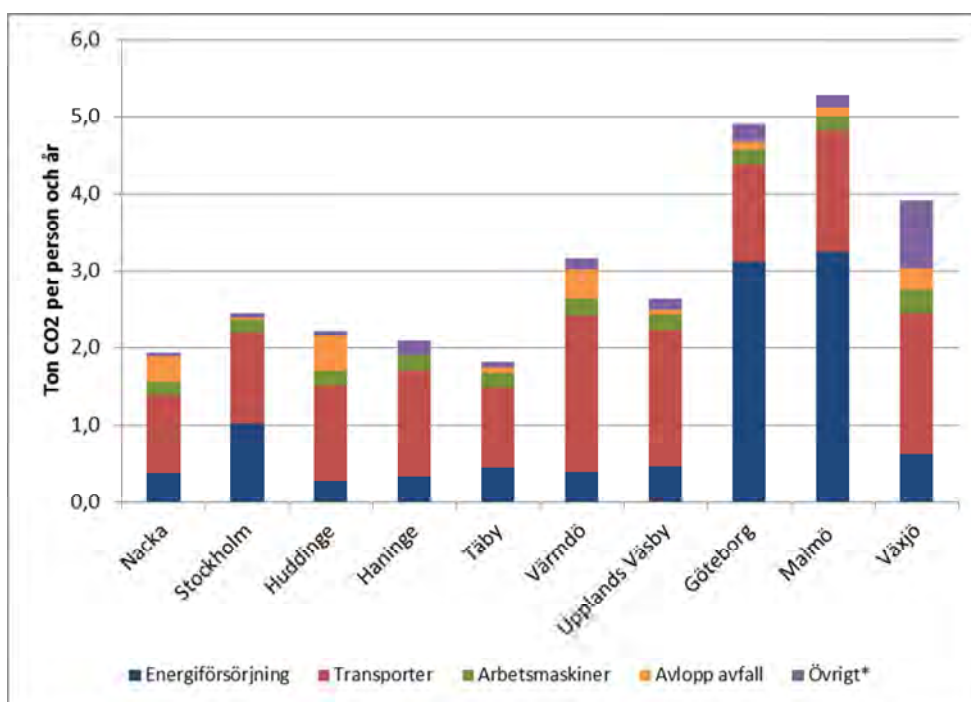
9 Jämförelse mellan kommuner

För att få en bättre bild av utsläppen och hur de påverkas beroende på typ av kommun kan det vara intressant att jämföra Nacka med andra kommuner. Här görs en jämförelse av direkta utsläpp och även en jämförelse baserat på andra indikatorer. Följande kommuner har valts ut, i samråd med Nacka kommun, som särskilt intressanta att jämföra med:

- Stockholm
- Huddinge
- Haninge
- Täby
- Värmdö
- Malmö
- Växjö
- Upplands Väsby
- Göteborg

9.1 Direkta utsläpp

De direkta utsläppen per person varierar naturligtvis mycket mellan kommuner. Inom vissa delsektorer, framförallt transportsektorn och uppvärmning av bostäder och lokaler, kan utsläppen berätta något om kommuninvånarnas faktiska avtryck. Kommuner med tät bebyggelse och god tillgänglighet med kollektivtrafik kommer sannolikt uppvisa lägre utsläpp per invånare än kommuner med sämre tillgänglighet med kollektivtrafik (eller mycket genomfartstrafik). På samma sätt kommer kommuner med utbyggt fjärrvärmenät sannolikt ha lägre utsläpp för uppvärmning.

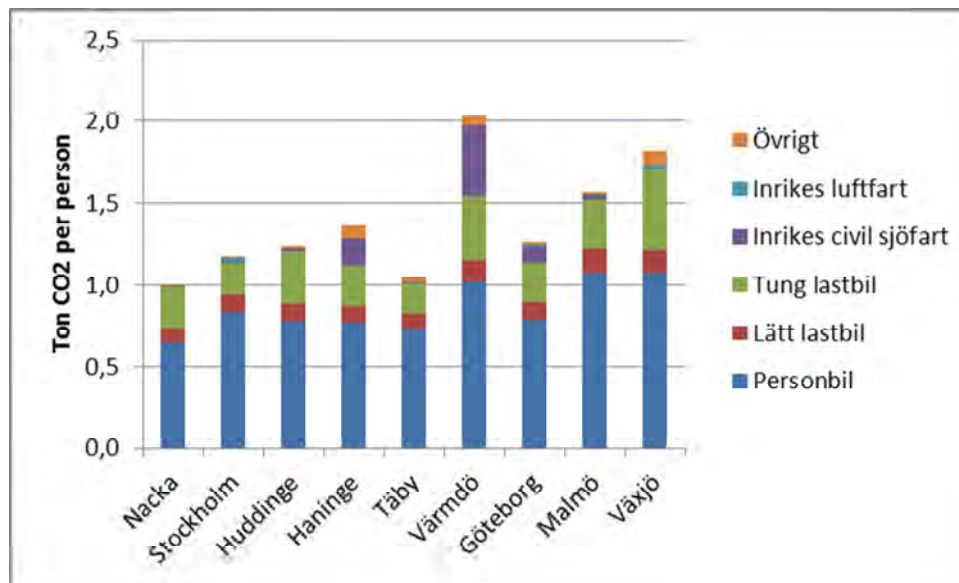


Figur 25 Utsläpp per person år 2011 i respektive kommun. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).

För utsläppen inom andra sektorer är det lite mer ”orättvist” att jämföra utsläppen per person mellan kommuner eftersom det säger väldigt lite om kommunens arbete med klimatfrågan eller kommuninvånarnas ”beteende”. Kommuner med omfattande industriell tillverkning kommer till exempel ha högre utsläpp per invånare trots att invånarna i kommunen inte själva förbrukar varorna. Man ska därmed vara försiktig när man tolkar jämförelser mellan kommuner.

I Figur 25 redovisas utsläppen per person år 2011 i de kommuner som valts ut här. Man ser tydligt att Stockholms utsläpp från energiförsörjning är betydligt större än i övriga kommuner i Stockholmsregionen, vilket i stor utsträckning beror på omfattande fjärrvärmeproduktion. Å andra sidan har Stockholm relativt låga utsläpp från avfall och avlopp per person, vilket kan förklaras av att Stockholms avloppsvattenbearbetning till viss del sker i kringliggande kommuner.

Göteborg och Malmö har höga utsläpp från energiförsörjningssektorn, vilket beror på att båda kommunerna har omfattande fjärrvärmeproduktion. För Göteborg står även utsläpp från raffinaderier för en stor del av de energirelaterade utsläppen. Växjö utmärker sig genom höga utsläpp från kategorin ”övrigt”, vilket för Växjös del framförallt handlar om utsläpp från jordbruk.



Figur 26 Utsläpp per person från transporter år 2011 i respektive kommun. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS (Länsstyrelserna i samverkan).

Transportsektorns utsläpp per person skiljer sig inte speciellt mycket mellan kommunerna i jämförelsen, förutom Värmdö som sticker ut rejält, se Figur 26. Det visar sig att Värmdö dels har högre utsläpp från vägtrafik per person jämfört med övriga kommuner men även att det allokeras betydande utsläpp från sjöfart till Värmdö kommun. Att utsläppen från vägtrafik är högre i Värmdö per person skulle kunna vara ett resultat av att det finns något sämre möjligheter att åka kollektivt jämfört med andra kommuner inom länet eller att det är en hög andel besökande i förhållande till invånarantalet.

Utsläppen från transporter i Malmö och Växjö är också betydande, vilket för Malmös del sannolikt kan förklaras med hög andel genomfartstrafik på E6:an genom staden. För Växjö del är de höga utsläppen sannolikt en konsekvens av dels relativt hög produktion och varor i området (tung lastbilar) och att befolkningen inte är så stor (dvs. utsläppen per person blir oproportionerligt höga).

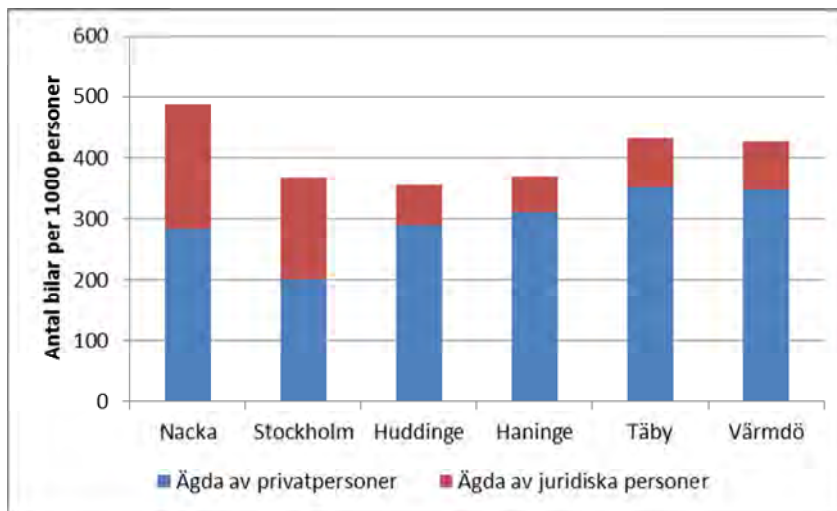
9.2 Andra indikatorer

Det finns flera olika typer av indikatorer som kan användas för att jämföra kommuner som organisationer, men om man ska studera kommuner som geografiskt område blir det något svårare att hitta indikatorer som dels är lätta att ta fram för flera olika kommuner och som samtidigt säger något om skillnaderna mellan kommunerna. Som diskuterats i inledningen till detta kapitel är det egentligen endast transportsektorn och uppvärmnings-sätt som är de aspekter som blir intressant att jämföra mellan kommuner.

Jämförelsen görs endast mellan Stockholm, Huddinge, Haninge, Täby och Värmdö.

Bilar per 1000 invånare

Bilnehavet i Sverige har ökat sedan år 1990, men från år 2000 och framåt kan man se en tendens till att bilnehavet planar ut. Nacka sticker däremot ut något genom att ha haft ett ökande bilnehav under 2010-2012, en period under vilken bilnehavet varit relativt konstant i Sverige som helhet och till och med minskat i Stockholms län.



Figur 27 Bilnehav per 1000 personer, (privat- resp juridiska personer). Källa: SCB.

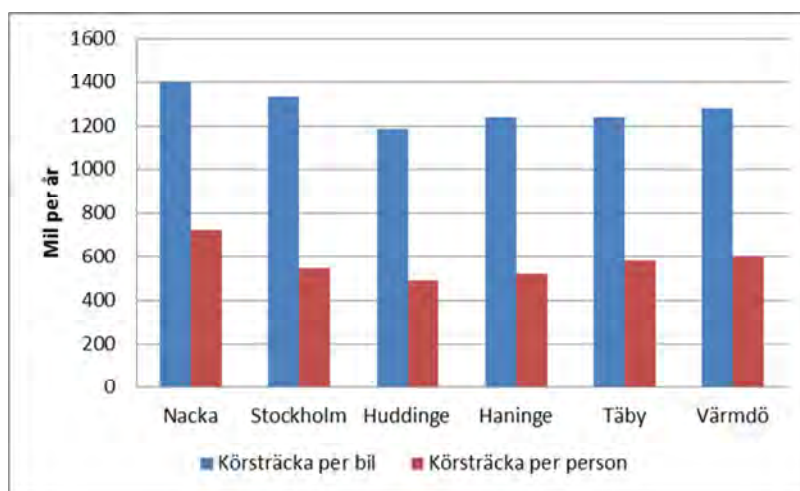
Anledningen till såväl förändringen 2000-2005 som 2010-2012 beror framförallt på ett ökat bilnehav av företagsbilar, som i stor utsträckning beror på att det finns ett företag i Nacka som arbetar med biladministration för ett stort antal bilar (se vidare under Kapitel 5.4). Bilnehavet för privatpersoner har tvärtom minskat under 2000-talet.

Årlig genomsnittlig körsträcka

Den årliga körsträckan per person respektive per bil tas fram genom att kombinera de mätarställningsavläsningar som sker varje gång ett fordon besiktigas med uppgifter om var fordonet är registrerat enligt fordonsregistret. För de fordon som inte besiktigas under ett specifikt år görs en skattning utifrån en modell framtagen av Trafikanalys.

Körsträckorna bör därmed stämma väl med de faktiska omständigheterna. Däremot är resultaten på kommunnivå inte alltid enkla att förklara. I Figur 28 redovisas körsträckorna för de utvalda kommunerna i Stockholms län för år 2012 per person och per bil. Nacka kommun har i denna jämförelse de högsta körsträckorna.

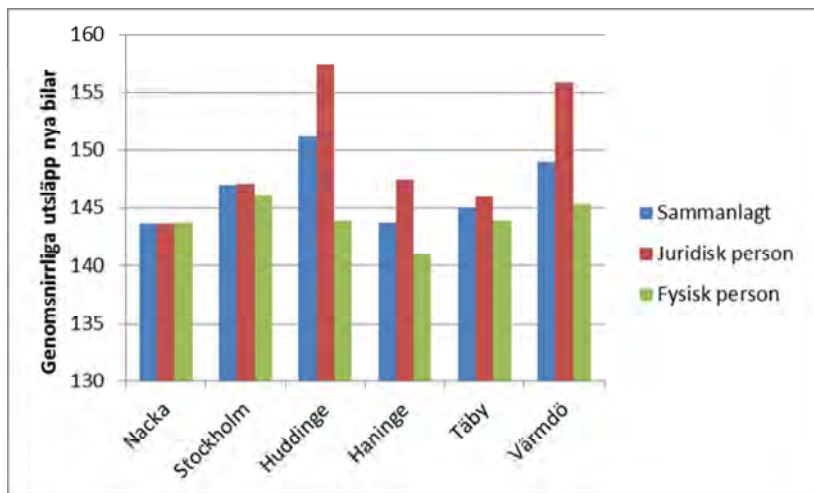
De jämförelsevis höga körsträckorna beror, liksom bilinnehavet, på att en relativt hög andel av personbilarna i Nacka kommun är registrerade på juridiska personer eftersom det finns ett företag i Nacka som hanterar biladministration. Det skulle även kunna vara så att kombinationen av Nackas geografiska placering, tillgången till bil i förhållande till kollektivtrafik och det faktum att Nacka har relativt höga inkomster gynnar bilen som färdmedel. Hög inflyttning kan också påverka körsträckan per person. Det ska dock noteras att Nackas körsträckor inte är speciellt höga per person jämfört med andra kommuner i Sverige, även när de juridiskt-ägda bilarna inkluderas. År 2012 fanns det i Sverige 192 kommuner med högre körsträckor än Nacka, däribland Solna, Lund och Kungälv.



Figur 28 Körsträcka i mil per år per bil respektive per person år 2012. Källa: SCB.

Genomsnittliga CO₂-utsläpp från nya bilar

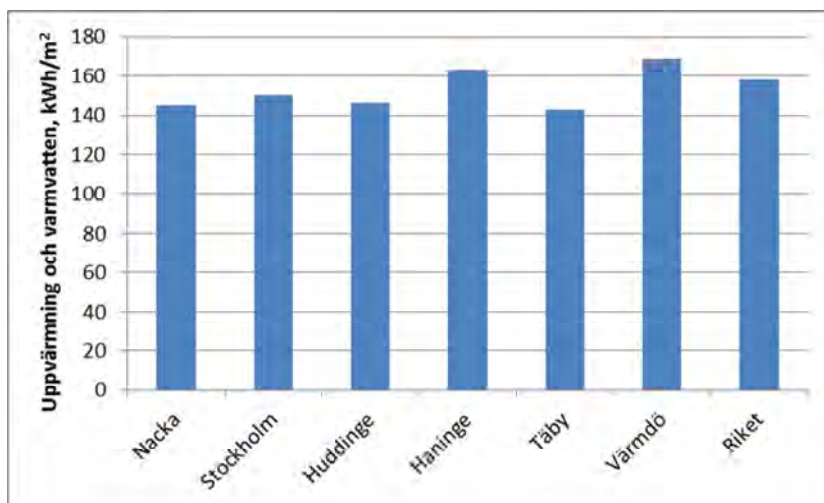
De genomsnittliga utsläppen från nya bilar skiljer sig relativt mycket mellan kommunerna, se Figur 29. I vissa kommuner, framförallt Huddinge och Värmdö, är även skillnaden mellan juridiska och fysiska personers bilinköp markant olika.



Figur 29 Genomsnittliga utsläpp från nya personbilar (g/km) med hänsyn till att bilar som helt eller delvis kan köras med förnybara drivmedel har lägre utsläpp än om de skulle framförts med bensin eller diesel. Källa: Bilindex 2012, Trafikverket.

Energianvändning per m² i småhus

Energianvändningen per m² i småhus ger en indikation på hur effektivt husen i kommunen värms upp. Effektiviteten i uppvärmningen beror till viss del på uppvärmningssätt men även på faktorer som exempelvis genomsnittlig storlek per småhus. Variationen mellan kommuner är relativt liten, men Haninge och Värmdö ligger något högre i jämförelsen mellan de utvalda Stockholmskommunerna. Nacka ligger väl till i jämförelsen, betydligt lägre än genomsnittet i riket, se Figur 30.



Figur 30. Energianvändning för uppvärmning och varmvatten i småhus 2010, kWh/m². Källa: Energistatistik för småhus år 2010, Energimyndigheten.

10 De viktigaste åtgärdsområdena

De direkta klimatutsläpp som sker i Nacka kommer framförallt ifrån transporter, arbetsmaskiner och behandling av avloppsvatten inom kommunen. Uppvärmning av bostäder samt energianvändning inom industrisektorn ger också upphov till vissa utsläpp, men eftersom en stor del av denna energianvändning består av el och fjärrvärme (som inte ger upphov till några stora direkta utsläpp för Nackas del) blir det relativt låga direkta utsläpp från energiförsörjningssektorn ur ett produktionsperspektiv.

De klimatutsläpp som genereras av transporter består av dels persontransporter (personbilar, kollektivtrafik etc.) och dels godstrafik. Utsläpp som produceras av kommunens invånare utanför kommunens gränser, t.ex. långväga resande i form av flygresor utomlands, bör dock också uppmärksammas och kan påverkas bl.a. genom information till de boende inom kommunen.

Inom sektorn avfall och avlopp är det endast bearbetning av avloppsvatten som ger upphov till utsläpp inom Nacka kommun. Vad gäller utsläpp från avfallshantering är det i dagsläget mycket ovanligt med deponier. Avfallet används istället som insats i fjärrvärmeproduktion eller återvinns. De utsläpp som uppstår vid förbränning av avfall ingår då i statistiken som fjärrvärme.

Produktion av varor och mat sker i mycket blygsam omfattning i Nacka kommun. Klimatbelastningen för shoppa och äta sker därför uteslutande utanför Nackas kommungränser men kan också påverkas genom genomtänkta inköp. Kommunen kan i detta sammanhang främst påverka genom information till kommuninnevånarna samt genom att själv ställa klimatkrav vid upphandling av varor och tjänster.

10.1 Klimatpåverkan från fastigheter

En av de åtgärder som har störst betydelse för minskningen av växthusgasutsläpp är utbyggt fjärrvärmenät med allt fler fastigheter som byter olje- och gaspannor till fjärrvärme och värmepumpar och ökad andel biobränsle i fjärrvärmeproduktionen.

De mest kostnadseffektiva åtgärderna för att minska energianvändningen i fastigheter är att förbättra styr- och reglersystem för ventilation och värme. Andra åtgärder är tätning av fönster samt byte till effektivare belysningsteknik.

Produktion och distribution av fjärrkyla gör att mindre effektiva kylaggregat kan tas bort. För att producera fjärrkyla används kallt vatten från sjöar och hav.

Kommunen kan också sätta upp villkor vid markanvisning som bidrar till att minska klimatpåverkan vid nybyggnation.

10.2 Klimatpåverkan från transporter

Transporter har mer och mer kommit i fokus som ett av de viktigaste områdena när det gäller åtgärder för att kunna minska samhällets utsläpp av växthusgaser och andra luftföroreningar²⁷.

Många styrmedel som påverkar den övergripande utvecklingen av transporterna beslutas på nationell nivå och däröver men kommunen har en hel del egna verktyg. Vissa områden har kommunen större rådighet över, till exempel kommunens och de kommunala företagens egen fordonsflotta, personalens tjänsteresor, tillgång och avgift på parkeringsplatser, bilsnål samhällsplanering samt utformningen av kollektivtrafiken.

Andra områden har kommunen mindre rådighet över men kan ändå göra insatser så som informationskampanjer, logistiklösningar och arbetspendling.

En viktig åtgärd för att nå målet att jordens medeltemperatur inte ska öka med mer än högst två grader är att fossila drivmedel måste ersättas med fossilfria drivmedel, bioenergi eller fossilfri el. Den statliga utredningen ”Fossilfrihet på väg²⁸” räknar med att omställningen kräver betydande insatser inom följande fem åtgärdsområden:

- Planera och utveckla attraktiva och tillgängliga städer som minskar efterfrågan på transporter och ger ökad transporteffektivitet
- Infrastrukturåtgärder och byte av trafikslag
- Effektivare fordon och ett energieffektivare framförande av fordon
- Biodrivmedel
- Eldrivna vägtransporter

Nedan följer ett antal exempel på Mobility Management-åtgärder som syftar till att minska miljöpåverkan från transporter. Åtgärderna är valda med tanke på de transporter som hör till den kommunala verksamheten, och de är hämtade ur ett antal studier och rapporter som har skrivits inom ämnet de senaste åren. Åtgärder inom kommunen kan naturligtvis också stimulera privata aktörer till liknande aktiviteter.

- Ställa krav vid upphandling av transporter
- Sparsam körning
- Resepolicy
- Ruttplanering
- Samordning av godstransporter
- Distansarbete och IT-lösningar för att minska personalens arbetsresor
- Bilpooler och cykelpooler
- Samåkning
- Leasingfordon till kommunanställda

²⁷ Idébok för kommunalt transportarbete. Uthållig kommun.

<http://www.energimyndigheten.se/Offentlig-sektor/Statligt-stod-till-energieffektivisering-i-kommuner-och-landsting/Sa-gar-det-till/3-Genomfora/Ar-2-5-Genomfora-atgarder/Transporter/>

²⁸ SOU 2013:84. <http://www.regeringen.se/sb/d/17075/a/230739>

10.3 Klimatpåverkan från arbetsmaskiner

Arbetsmaskiner är ett område som fått väldigt lite uppmärksamhet trots att energianvändningen och utsläppen från sektorn är betydande. En av anledningarna till detta är att arbetsmaskiner är en mycket heterogen grupp av fordon som är svår att schablonisera på samma sätt som t.ex. personbilsflottan. En annan anledning är att det inte finns ett fordonregister på samma sätt som för andra fordon. Man vet därför inte med säkerhet hur många arbetsmaskiner som finns och var de används.

Det kommuner själva kan göra för att minska utsläppen från arbetsmaskiner är att dels se över den egna flottan av arbetsmaskiner och dels ställa miljökrav vid upphandlingar av tjänster som innefattar arbetsmaskiner.

Bilaga 1 – Referenser

Publikationer och statistik

- Energimyndigheten, Uthållig kommun, Idébok för kommunalt transportarbete
- Energimyndigheten (2013), Energianvändning i flerbostadshus år 2012
- Klimatkommunerna (2009), Mall för kommunal klimatstrategi 2009-04-02
- Nacka kommun (2011), Strategi för minskad energianvändning i Nackas kommunala verksamhet, Nacka Kommun
- Naturvårdsverket (2008), Konsumtionens klimatpåverkan, rapport 5903
- Naturvårdsverket (2010), Methods to assess global impacts from Swedish consumption, rapport 6395
- Naturvårdsverket (2012a), Konsumtionsbaserade miljöindikatorer, rapport 6483
- Naturvårdsverket (2012b), Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Syntesrapport. ISBN 978-91-620-6537-9
- Proposition 2008/09:162, En sammanhållen klimat- och energipolitik
- RUS, Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå (Länsstyrelserna i samverkan)
- SCB (2013), Kommunal och regional energistatistik (KRE) 2011
- SLL (2014), Förstudie Tunnelbana till Nacka 2014-01-14
- SMED (2013), Metod- och kvalitetsbeskrivning för geografiskt fördelade emissioner till luft under 2013, på uppdrag av Naturvårdsverket och RUS
- SOU 2013:84, Fossilfrihet på väg
- Trafikanalys (2013), RVU Sverige - den nationella resvaneundersökningen 2011–2012
- Trafikverket (2013), Bilindex 2012
- UNFCCC, FN:s klimatpanel
- WWF (2010), Svenska kommuners koldioxidfotavtryck

Websidor

- <http://mljomal.se/sv/Miljomalen/1-Begransad-klimatpaverkan>, 2014-01-03
- <http://sv.wikipedia.org/wiki/V%C3%A4rldens-utsl%C4%A4pp>, 2014-01-14
- <http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/Sv/statistik-och-data/nationell-emissionsdatabas/Pages/default.aspx>

Bilaga 2 – Information om konsumtionens klimatpåverkan, urval

Resources and Energy Analysis Programme (REAP)

Med hjälp av programmet kan miljöpåverkan från konsumtion och produktion för hållbar utveckling analyseras. Vidare kan också effekterna av politiska beslut genom scenarier för framtiden studeras. Programmet är utvecklat av Stockholm Environment Institute (SEI).

REAP är ett verktyg som kan användas för att studera vår konsumtions miljöpåverkan på ett antal miljöindikatorer som växthusgaser och ekologiskt fotavtryck²⁹. Med konsumtion avses här alla de produkter och tjänster som vi människor utnyttjar, såsom offentliga tjänster, transporter, boende, mat och övrig shopping. För att få en heltäckande bild av hur vår konsumtion påverkar vår globala miljö samt vårt ekologiska fotavtryck måste alla utsläpp som genererats under en produkts hela livscykel räknas in, inklusive utsläpp utomlands från tillverkning och transport av de varor som importeras.

REAP har två huvudfunktioner:

- En databasfunktion
- En scenariefunktion

I databasfunktionen kan användaren uppskatta miljöpåverkan från konsumtionen i varje svensk kommun, region och hela nationen. Detta görs genom att kombinera uppgifter om konsumtionen av produkter och tjänster (d.v.s. transporter, uppvärmning, mat, shopping m.m.) med information om miljöpåverkan från produktionen av dessa, genom varje steg i produktionskedjan.

I scenariefunktionen kan användaren skapa scenarion och studera hur det ekologiska fotavtrycket, CO₂-utsläpp och andra miljöindikatorer förändras vid planerade ändringar av till exempel bostadsstandard i ett visst område, introduktion av ny teknik, ändrade konsumtionsmönster eller nya transportvanor.

För att beräkna handelsflöden mellan olika regioner har GTAP:s (Global Trade Analysis Project) globala databas använts. GTAP:s databas är en öppen, global bilateral handelsdatabas. Den innehåller information om handel mellan 113 regioner och 57 varugrupper under ett år (2004).

Uppgifter om den nationella produktionen, regional och lokal energistatistik samt inkomst- och befolkningsstatistik har hämtats från SCB (Statistiska Centralbyrån). Konsumentprofiler och livsstilsdata har hämtats från marknadsföringsföretaget Experian.

²⁹ Fact sheet, Analys av miljöpåverkan för hållbar utveckling. SEI, Stockholm Environment Institute, 2011.

Bortsett från uppgifterna om det ekologiska fotavtrycket är samtliga data i REAP 1.0 från 2004. Det var det senaste året som fanns tillgängligt i GTAPs databaser när REAP Sweden utvecklades.

Konsumtionens klimatpåverkan, Naturvårdsverket, rapport 5903, 2008

Rapporten analyserar vilka utsläpp av växthusgaser den svenska konsumtionen ger upphov till oavsett var i världen eller i produktionskedjan utsläppen sker. Syftet är att skapa en överblick för att kunna peka ut vilka aktiviteter som har en stor klimatpåverkan i ett konsumtionsperspektiv. Studien inkluderar utsläpp av koldioxid, metan och lustgas.

Analysen sker främst med hjälp av miljöräkenskaperna från Sverige och andra länder. Rapporten beskriver storleksordningar. Data är genomgående från 2003 eftersom det är det senaste året då data finns tillgängligt.

Information om fördelningen av CO₂-ekvivalenter³⁰ per capita och år uppdelat i de fyra övergripande aktiviteterna Äta, Bo, Resa, och Shoppa.

Methods to assess global impacts from Swedish consumption, Naturvårdsverket, rapport 6395, 2010

Rapporten innehåller en analys av metoder för att bedöma miljöpåverkan i andra länder på grund av konsumtionen i Sverige. Under de senaste åren har ett antal studier genomförts för att studera dessa effekter.

Följande sex påverkansfaktorer har beaktas i denna studie: utsläpp av växthusgaser och andra utsläpp till luft, kemikalier, vattenanvändning, markanvändning och biologisk mångfald.

Rapporten innehåller korta introduktioner till metoder som används i de olika områden där olika miljöeffekter studerats. Tillgången till uppgifterna och tillgängliga tidsserier nämns samt även olika metoders styrkor och svagheter.

Konsumtionsbaserade miljöindikatorer, Naturvårdsverket, rapport 6483, 2012

Syftet med rapporten var att ta fram indikatorer för utsläpp av växthusgaser och andra utsläpp till luft orsakade av svensk konsumtion, för att belysa miljöpåverkan i andra länder. Det huvudsakliga syftet med indikatorerna är att följa trenden för utsläppen över tiden, inte att utläsa exakta utsläppsnivåer.

Följande bakgrundsdata har använts för beräkning av indikatorerna. För koldioxidutsläpp inom EU finns data rapporterade till Eurostat. Sådana inrapporterade data har använts vid

³⁰ CO₂-ekvivalenter är en gemensam måttenhet som gör att det går att jämföra klimatpåverkan från olika växthusgaser. Ämnen med klimatpåverkan omvandlas till motsvarande mängd koldioxid (CO₂). 1 kg metan motsvarar till exempel 21 kg CO₂-ekvivalenter. Källa: FN:s klimatpanel (UN-FCCC).

utsläppsberäkning av växthusgaser som orsakats vid tillverkning av de produkter som importeras från dessa länder. Importen från EU-27 uppgår till 70 procent av det ekonomiska värdet av den totala importen år 2008. För länder utanför EU används i denna studie utsläppsintensiteter (ton koldioxid per BNP dollar) från World Resources Institute (WRI).

WRI-data finns för ett hundratal länder och senaste året är 2005, förändringar i utsläppsintensiteterna efter 2005 återspeglas således inte i beräkningarna. För utsläppen av metan och lustgas används antagandet att utsläpp sker som om de importerade produkterna tillverkats i Sverige.

Svenska kommuners koldioxidfotavtryck (endast CO₂), WWF, 2010

I rapporten redovisas preliminära data för hur mycket koldioxid kommunerna ger upphov till genom invånarnas konsumtion. Dessa utsläpp kan delas upp på olika kategorier av konsumtion, allt från el- och vattenanvändning till olika typer av transporter till konsumtion av olika typer av varugrupper och tjänster. Informationen bygger på data från REAP. Dvs input/output statistik från 2004 kombinerat med senare befolkningsstatistik från SCB.

För att skapa överblick över hur mycket koldioxidutsläpp som orsakas av de viktigaste behovsområdena så delades alla konsumtionskategorier upp på fyra större behovsområden: mat, boende, transporter och övrig konsumtion. Med hjälp av befolkningsstatistik från SCB kunde sedan koldioxidavtrycket per invånare och totalt räknas ut inom de olika behovsområdena.

Kommuner har delats in enligt Sveriges kommuner och landstings kommungruppsindelning. Dessa grupper är: storstäder, förortskommuner, större städer, pendlingskommuner, glesbygdskommuner, varuproducerande kommuner, övriga kommuner med mer än 25 000 invånare, övriga kommuner med 12 500-25 000 invånare och övriga kommuner med mindre än 12 500 invånare.

Bilaga 3 – Statistikällor

Sammanställning statistikällor	Ansvarig	Senast statistik	Geografisk indelning	Avgränsning	Kommentar
Officiell energistatistik (kommunal energibalans, kommunal oljeleverans, etc.)	EM/SCB	2012	Kommun	- Avser leveranser, inte förbrukning - Sekretessreglerna medför bortfall	Användbart, men behöver kompletteras
Officiell utsläppstatistik	SMED (SCB, IVL, NV, SMHI)	2012	Kommun	-Baseras på energistatistik, men med schablonfördelning av det som faller bort pga sekretess i energistatistiken -Motsvarar det geografiska området	Användbart, men behöver kompletteras
Energieffektiviseringsstödet	EM	2011	Kommun	Fokuserar på kommun som organisation	Tveksamt med tanke på avgränsning. Ev. intressant vad gäller utsläpp från koll.
Luftvårdsförbundets statistik	Luftvårdsförbundet	-	-	Endast luftföreningar	Ej intressant
Den nationella resvaneundersökningen	Trafa/SCB	2011-2012	Kommungrupp (ev. möjligt att beställa mer finfördelad)	Urvalsundersökning, skakig på för detaljerad nivå	Användbart för att förklara resmönster
Bilindex	Trafikverket	2012	Kommun	Utsläpp från bilar registrerade i resp. kommun	Kan vara intressant, framförallt vad gäller anv. av biodrivmedel
Fordonsstatistik	Trafa/SCB	2013	Kommun	Fordon registrerade i resp. kommun	Användbart för att beskriva fordonsflottan
Utsläpp i siffror	NV	2007	Län/kommun	Utsläpp och avfallsmängder från cirka 1000 företag med miljöfarlig verksamhet	Nej, inte användbart för Nacka
Kompletterande statistik - ej kopplat direkt till energi/miljö (ekonomisk, demografisk etc.)	SCB	2012/2013	Nationellt/län/kommun		Ex: Befolkningsstatistik, inkomster på kommunnivå, bostadsbestånd på regionnivå etc.
Klimatkommunerna		-	-	-	Tveksamt, ingen egen statistik (vad jag har hittat)
Andra utsläpp utöver bränslen (metan jordbruk etc.)	Jordbruksverket, fler?				Ingår redan i utsläppsstatistiken, så egentligen överflödigt.
Kolada; Kommun- och landstingsdatabasen	Rådet för främjande av kommunala analyser		Kommun/län		Baseras framförallt på ovan källor men kan ev. fungera som översikt
Svensk Fjärrvärme		2011/2012	Kommun	Statistik över fjärrvärmeproduktionen (skiljer sig ev. något från EM/SCB-statistik)	Sannolikt bra komplement

EM= Energimyndigheten, NV=Naturvårdsverket, Trafa=Trafikanalys

Bilaga 4 – Räkneexempel kombinerat produktions- och konsumtionsperspektiv

El- och fjärrvärme

En övergång från olja till fjärrvärme eller värmepumpar innebär att de direkta utsläppen minskar eftersom fjärrvärme och el inte ger upphov till några utsläpp vid användningen. Om kommunen har egen el- eller fjärrvärmeproduktion ingår utsläppen från produktionen i statistiken, men för en kommun som Nacka, med mycket liten egen produktion, hamnar utsläppen istället i den kommunen där produktionen skett.

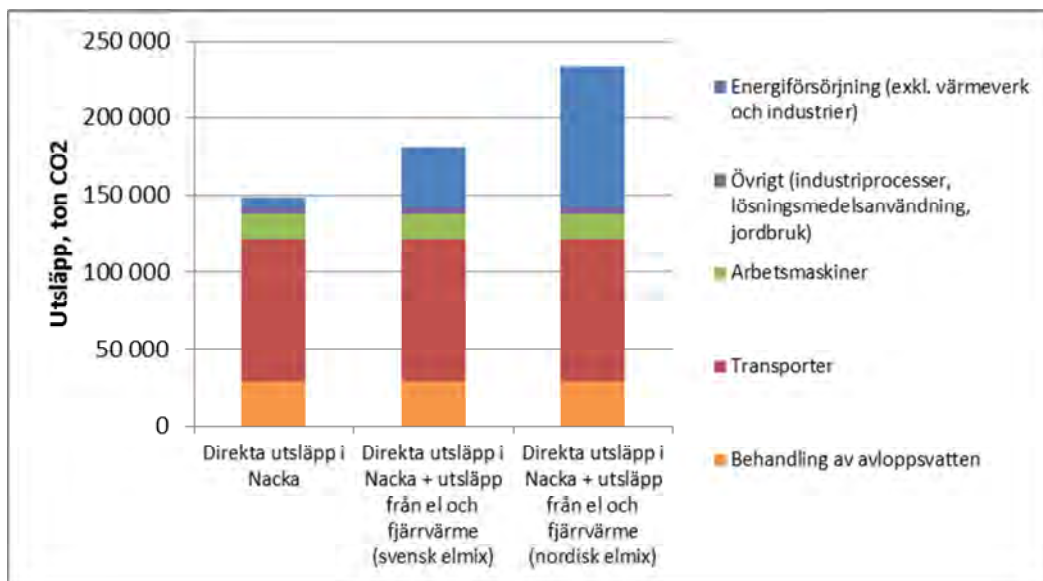
För att visa hur Nackas el- och fjärrvärmeanvändning påverkar utsläppen i andra kommuner har en enkel beräkning gjorts där utsläppen beräknats på följande sätt:

- Energistatistiken har använts för uppgifter om el- och fjärrvärmeanvändningen i Nacka
- Det insatta bränslet för fjärrvärmeproduktionen antas motsvara det nationella genomsnittet enligt Svensk Fjärrvärmes statistik
- Emissionsfaktorer för insatt bränsle utgår från överenskommelsen i värmemarknadskommittén 2012³¹
- Emissionsfaktorer för elproduktion har tagits från Svensk Energi (20 g CO₂ per kWh för svensk elmix och 100 g CO₂ per kWh för nordisk elmix).

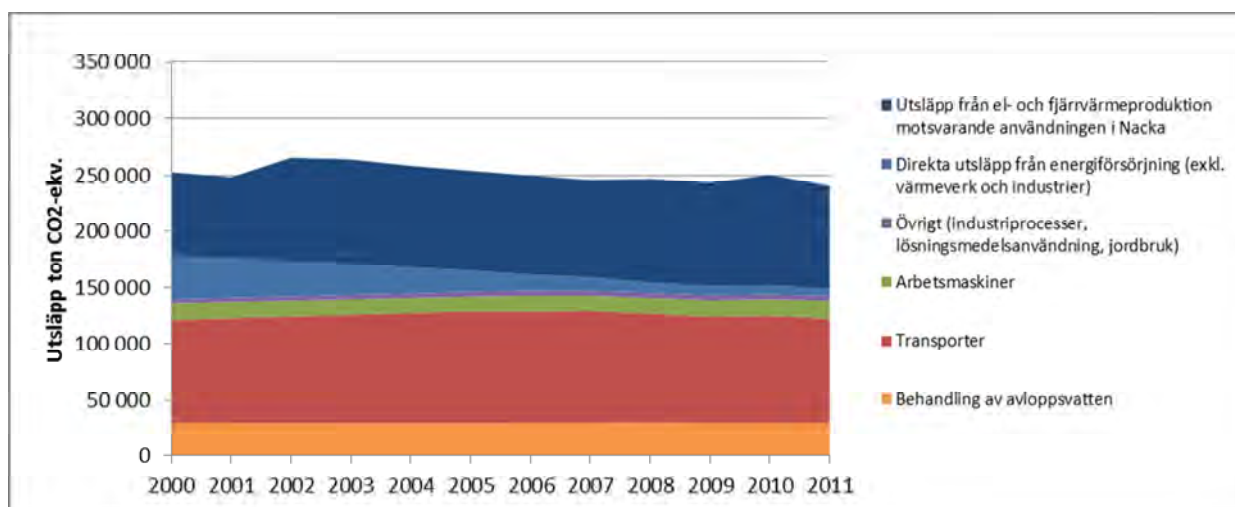
I Figur 31 och Figur 32 nedan redovisas dels de direkta utsläppen (som redovisats tidigare i denna rapport) samt de utsläpp som uppstår på grund av Nackas användning av el och fjärrvärme. Det är i princip endast i sektorn energiförsörjning som påverkas eftersom nästintill all el och fjärrvärme används inom denna sektor. Utsläppen från elproduktion redovisas både med svensk elmix och med nordisk elmix. Med svensk elmix blir utsläppen i Nacka ca 20 % högre om man inkluderar utsläppen från el- och fjärrvärme jämfört med om endast direkta utsläpp inkluderas. Med nordisk elmix blir utsläppen över 50 % högre jämfört med om endast direkta utsläpp inkluderas.

Sett från år 2000 fram till idag har utsläppen i Nacka minskat, både de direkta utsläppen och utsläppen från den el- och fjärrvärmeproduktion som här allokeras till Nacka. Däremot är minskningen betydligt mindre (ca 10 % mellan 2000 och 2011) jämfört med de direkta utsläppen (23 % mellan 2000 och 2011).

³¹ Överenskommelse i värmemarknadskommittén 2012 om synen på bokförda miljövärden för fastigheter uppvärmda med fjärrvärme justerad i januari 2013 med värden för 2012



Figur 31 Utsläpp i Nacka kommun 2011; dels direkta utsläpp (dvs. exkl. el och fjärrvärme som produceras i andra kommuner) samt utsläpp inklusive el- och fjärrvärme (svensk respektive nordisk elmix). Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, Naturvårdsverket, Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme samt WSP:s beräkningar.

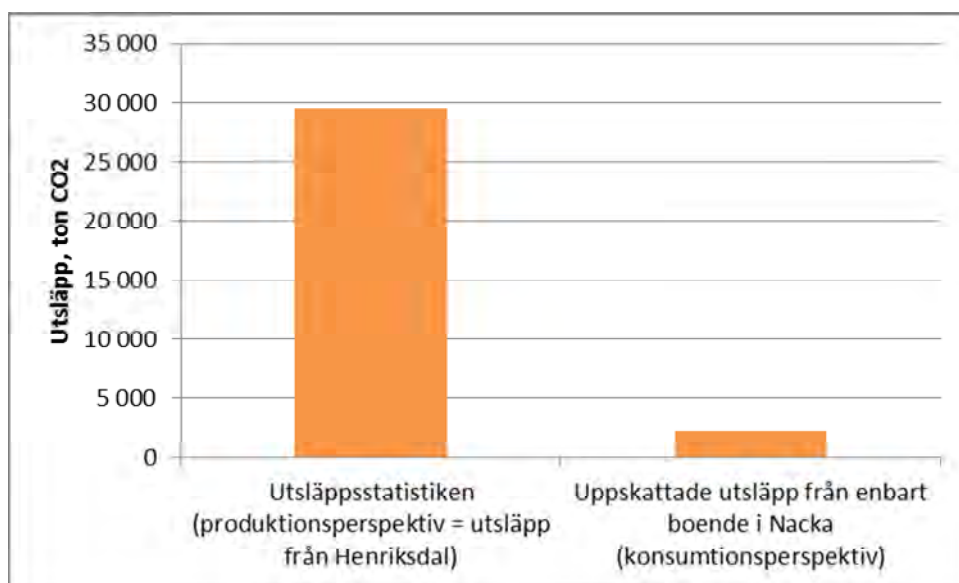


Figur 32 Utsläpp i Nacka kommun 2000-2011; dels direkta utsläpp (dvs. exkl. el och fjärrvärme som produceras i andra kommuner) samt utsläpp från el- och fjärrvärmeproduktion beräknat utifrån användningen inom Nacka (beräknat med nordisk elmix). Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS Svensk Energi, Svensk Fjärrvärme samt WSP:s beräkningar.

Avlopp

I utsläppsstatistiken bokförs samtliga utsläpp som sker från reningsverket Henriksdal till Nacka kommun eftersom reningsverket är placerat inom kommunen. Reningsverket renar avloppsvatten från ca 690 000 människor i framför allt centrala och södra Stockholm samt kommunerna Nacka, Tyresö, Haninge och Huddinge, dvs. betydligt fler människor än vad som bor i Nacka. Nackas avloppsvatten går inte heller uteslutande till Henriksdal, utan omkring 50 % förs istället till Käppala reningsverk på Lidingö.

Inom projektet har en uppskattning av utsläppen som nackaborna själva ger upphov till uppskattats genom att utgå från utsläppen från Henriksdal respektive Käppala. De totala utsläppen från dessa reningsverk enligt utsläppsstatistiken har dividerats med antalet personer som är anslutna till respektive verk för att få en utsläppsfaktor/person. Utifrån uppgifter om levererade avloppsmängder till respektive verk från Nacka kommun antas att 49 % av personerna i Nacka är anslutna till Henriksdal och 51 % till Käppala. Nackas andel av utsläppen från respektive reningsverk kan sedan räknas ut. Resultatet redovisas i Figur 33.



Figur 33. Utsläpp från behandling av avloppsvatten i Nacka, dels utifrån utsläppsstatistikens produktionsperspektiv och dels från ett beräknat konsumtionsperspektiv. Källa: Sveriges utsläppsstatistik fördelad på kommunnivå, RUS, Henriksdals och Käppala reningsverk, Nacka kommun samt WSP:s bearbetning.

WSP och GENIVAR har gått samman och bildar tillsammans ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 15 000 medarbetare på över 300 kontor i 35 länder. I Sverige har vi omkring 2 500 medarbetare.

Vår verksamhet bedrivs inom WSP Analys & Strategi, WSP Brand & Risk, WSP Byggprojektering, WSP Environmental, WSP International, WSP Management, WSP Process, WSP Samhällsbyggnad och WSP Systems.

Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Vi är *United by our difference*.

	Klimatpåverkan från utsläpp av resor och transporter	Klimatpåverkan från utsläpp från energianvändning	Konsumtionens klimatpåverkan
Lokala miljömål	Andelen av alla resor i högtrafik som sker med cykel ska vara minst 10 % år till år 2020 och minst 20 % till år 2030.	Andel nyexploateringsprojekt som förbinder sig till Nackas hållbarhetsriktlinjer inom energiområdet ska öka med 10 % per år.	Mängden hushållsavfall per invånare år 2025 ska vara lägre jämfört med år 2015.
	Andelen resor med kollektivtrafik ska öka med 5 % till år 2020.	Alla start-pm ska innehålla kommunens "Riktlinjer för hållbart byggande". Riktlinjerna ska följas upp i varje skede i stadsbyggnadsprocessen	Senast år 2017 ska 50 % mer av grovavfallet (inklusive elavfallet) materialåtervinnas, jämfört med år 2012.
		Andelen bygg-, nybyggnations- eller genomgripande ROT-projekt i kommunal regi som uppfyller Fastighetsprocessens specificerade miljökrav (inkl. vitesmöjlighet eller bonusmöjlighet) ska vara 75 % 2016, 95 % år 2020.	Förstärkt energirådgivning i kommunen ska finnas senast 2015
			Miljöstyrningsrådets kravkategori "MSR avancerad nivå" vara minst 25 % procent till år 2017. Alternativt att varorna uppfyller motsvarande kravnivå enligt Svanen, Bra Miljöval eller EU Ecolabel.
Avfallsplan	50 procent av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger ska sorteras ut och behandlas biologiskt så att växtnäringen i det kan tas tillvara. Minst 40 procent av det matavfallet ska även behandlas så att energin kan tas tillvara. Etappmålet ska vara uppfyllt senast 2018. (nationellt mål)(även i miljömålen)		
E-strategin	Energianvändning till följd av anställdas pendlingsresor ska minskat med 20% fram till 2020	Senast år 2020 ska energianvändningen i snitt per kvm för Nacka kommuns fastighetsbestånd uppgå till max 140 kWh/kvm Atemp. (även i miljömålen)	
	Energianvändning till följd av kommunens interna transporter (bil) ska minskat med 20% fram till 2020.	Energianvändningen i fastigheterna ska minskat med 20% fram till 2020.	
		Minus 3 % koldioxidutsläpp	
Upphandling	Andel av kommunens varuinköp som levereras med samordnade transporter. Mål 2014: 50% (där vi har avtal)		Andel av kommunens varuinköp som är miljöklassade (mäts på e-beställningar). Mål 2014: 50%
			Andel av upphandlingar där miljökrav ställts enligt MSR avancerad nivå. Mål 2014: 50%

§ 74

KFKS 2012/83-012

Uppföljning av nämndspecifika risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

1. Kommunstyrelsen noterar uppföljningen av nämndernas risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner.
2. Kommunstyrelsen noterar att en kommunövergripande risk- och sårbarhetsanalys kommer att tas fram utifrån kommunens geografiska områdesansvar. Den ska vara klar för beslut till kommunfullmäktige under våren 2015.

Ärende

Lagen om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap anger att kommunen ska utarbeta risk- och sårbarhetsanalyser. Fokus ska ligga på samhällsviktig verksamhet¹. 2012 antogs en övergripande risk- och sårbarhetsanalys samt en central krisplan. Nämnderna fick i uppdrag att utarbeta nämndspecifika risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner. Dessa skulle återkopplas under våren 2013. Tidsramarna flyttades fram ett år för att ge nämnderna mer tid på sig för att slutföra sitt arbete.

Överlag är nämndernas underlag väl genomarbetade även om uppdrag, ansvar och komplexitet skiljer sig åt, vilket påverkar både innehåll och omfattning. Några nämnder ansvarar för samhällsviktig verksamhet. Dessa nämnder är: tekniska nämnden, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, social- och äldrenämnden, utbildningsnämnden och kommunstyrelsen. Nämnderna kommer att involveras i tillämpliga delar i arbetet med den kommunövergripande risk- och sårbarhetsanalysen som nu tar vid.




Den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen omfattar hela kommunens geografiska område och antas poliskt. Arbetet har beröringspunkter med andra områden såsom intern kontroll, arbetsmiljö och väsentlighets- och riskanalys. Länsstyrelsen utgör tillsynsmyndighet och följer upp den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen en gång per år.

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 7 maj 2014

Beslutsgång

Arbetsutskottet beslutade i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Uppföljning av nämndspecifika risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner

Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen noterar uppföljningen av nämndernas risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner.
2. Kommunstyrelsen noterar att en kommunövergripande risk- och sårbarhetsanalys kommer att tas fram utifrån kommunens geografiska områdesansvar. Den ska vara klar för beslut till kommunfullmäktige under våren 2015.

Sammanfattning

Lagen om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap anger att kommunen ska utarbeta risk- och sårbarhetsanalyser. Fokus ska ligga på samhällsviktig verksamhet¹. 2012 antogs en övergripande risk- och sårbarhetsanalys samt en central krisplan. Nämnderna fick i uppdrag att utarbeta nämndspecifika risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner. Dessa skulle återkopplas under våren 2013. Tidsramarna flyttades fram ett år för att ge nämnderna mer tid på sig för att slutföra sitt arbete.

Överlag är nämndernas underlag väl genomarbetade även om uppdrag, ansvar och komplexitet skiljer sig åt, vilket påverkar både innehåll och omfattning. Några nämnder ansvarar för samhällsviktig verksamhet. Dessa nämnder är: tekniska nämnden, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, social- och äldrenämnden, utbildningsnämnden och kommunstyrelsen. Nämnderna kommer att involveras i tillämpliga delar i arbetet med den kommunövergripande risk- och sårbarhetsanalysen som nu tar vid.

Den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen omfattar hela kommunens geografiska område och antas poliskt. Arbetet har beröringspunkter med andra områden såsom intern kontroll, arbetsmiljö och väsentlighets- och riskanalys. Länsstyrelsen utgör tillsynsmyndighet och följer upp den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen en gång per år.

Ärendet

Lagen om kommuners och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap anger att det ska finnas aktuella risk- och sårbarhetsanalyser samt krisplaner och att dessa ska vara politiskt antagna. Länsstyrelsen utgör tillsynsmyndighet och följer upp kommunens övergripande risk- och sårbarhetsanalys en gång per år. Kommunens övergripande risk- och sårbarhetsanalys ska ta hänsyn till kommunens hela geografiska områdesansvar och således inte enbart kommunalt finansierad verksamhet.

Kommunfullmäktige fastställde 2012 en övergripande risk- och sårbarhetsanalys samt en central krisplan och gav nämnderna i uppdrag att utarbeta nämndspecifika risk- och sårbarhetsanalyser och krisplaner utifrån sitt uppdrag. Säkerhetsfunktionen fick i uppdrag att sammanställa och återkoppla dem till kommunfullmäktige under våren 2013. Den genomgång som gjordes av inkommet materialet visade att nämnderna behövde mer tid på sig för att bli klara med sitt arbete vilket föranledde att tidsramen justerades till våren 2014.





För att få ett mer enhetligt bedömningsunderlag har försvarets forskningsinstitut, FOI, modell för risk- och sårbarhetsanalysarbetet (FORSA) använts i tillämpliga delar. Stadsledningskontoret, via dess säkerhetsfunktion, har stått för metodstödet samt erbjudit hjälp i framtagandet utifrån nämndernas behov och önskemål. Det primära målet har varit att identifiera extraordinära händelser och genom analyser se hur dessa kan förebyggas, förberedas samt hanteras, både på lokal som central nivå.

Några nämnder har ett stort och komplext uppdrag samt innehåller så kallad samhällsviktig verksamhet och deras verksamhet behöver studeras vidare och integreras i den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen som nu tas fram för att vara klar för beslut under våren 2015. Dessa nämnder är: tekniska nämnden, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, social- och äldre-nämnden, utbildningsnämnden och kommunstyrelsen.

Även de nämnder utan samhällsviktig verksamhet har identifierat utvecklingsområden. Att genomföra en så kallad kontinuitetsplanering bidrar till ökad kvalitet i verksamheten och att kritiska processer identifieras.

Avstämning av nämndernas risk- och sårbarhetsanalyser

Risk- och sårbarhetsanalys	KN	AFN	FRN	KS	MSN	NRN	SÄN	TN	UBN	ÖFN
Prioriterade åtaganden										
Kritiska beroenden										
Disponibla resurser										
Riskvärdering										
Sårbarhetsbedömning										
Förmågebedömning										
Åtgärder										

	Samhällsviktig verksamhet ¹
	Ej genomförd
	Genomförd men ej fullständig / Arbeta pågår
	Klart

Kommentar till avstämningsmatrisen och de delar som ännu ej är klara

Fritidsnämnden och naturreservatsnämnden antog sina risk- och sårbarhetsanalyser 2012 respektive 2013. Ingen scenarioanalys är genomförd vilket medför att sårbarhetsbedömning samt förmågebedömningen saknas.

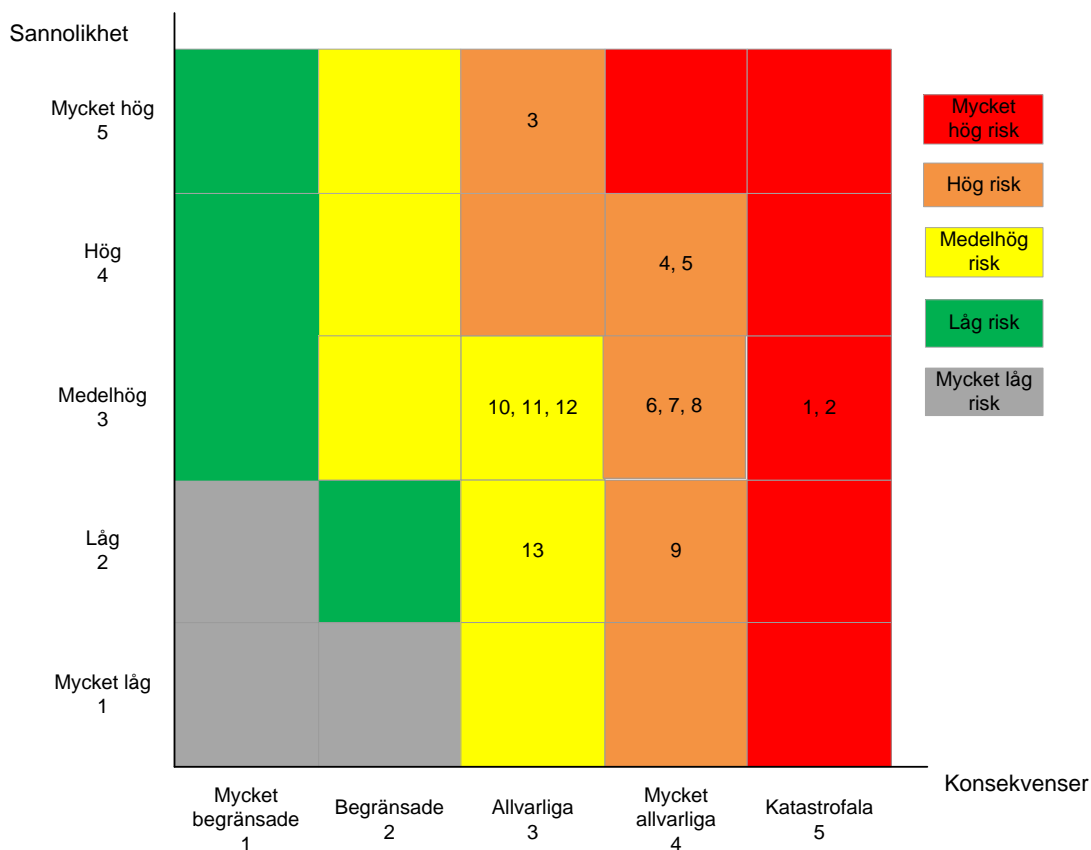
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden samt social- och äldrenämnden är båda stora nämnder med ett komplext uppdrag. Både nämnder har genomfört gedigna scenarioanalyser som nu håller på att analyseras. Det medför att deras risk- och sårbarhetsanalyser inte är klara ännu. Tekniska nämnden har valt att inte involvera stödet från säkerhetsfunktionen. Oklart var de befinner sig i arbetet.

¹ Till samhällsviktig verksamhet räknas vård, barnsomsorg, utbildning, teknisk infrastruktur såsom vatten, vägar, el och värmeförsörjning men även IT och kommunikation. Samhällsviktig verksamhet är av tidskritisk karaktär då en störning snabbt kan leda till en kris.

Identifierade risker och riskområden som berör flera nämnder

Utifrån risk- och sårbarhetsanalyserna har ett antal risker identifierats som kan leda till en extraordinär händelse och som berör flera nämnder, där samverkan samt samordning krävs. Under våren 2014 har risker och extraordinära händelser diskuterats och övats i ett antal scenarioövningar. Dessa har planerats och genomförts utifrån nämndernas önskemål.

Riskerna som återfinns i avstämningsmatrisen (nedan) är de mest frekventa i nämndernas risk- och sårbarhetsanalyser. Vissa risker har nämnderna värderat olika utifrån sannolikhet och konsekvens. Vid dessa tillfällen har antingen ett medelvärde tagits alternativt den värdering som förekommit vid flest tillfällen hos nämnderna. I de flesta nämnder har en eller flera representanter genomfört riskvärderingen tillsammans med säkerhetsfunktionen.



1. Brand

Brand utgör fara för människors liv, hälsa och egendom. En branden på ett bostadsbedömt boende eller ett ordinärt boende kan medföra att ersättningsboenden måste hittas snabbt. Rutiner för evakueringslokaler behöver ses över och där har lokaliteten en viktig roll i samverkan med berörda verksamheter.

En brand på Bergs oljehamn kan få stora konsekvenser då det lagras och hanteras stora mängder brandfarliga vätska på en liten yta där terrängen och cisternernas stor-

lek och utformning gör det svårt att släcka. Rökgaser från branden kan färdas långt och medföra problem för de som befinner sig i vindriktningen.

2. Prioriteringsrutiner för evakuering av social- och äldrenämndens kunder

Vid ett kraftigt snöoväder som sträcker sig över tid ökar behovet av att kunna prioritera de hemtjänstkunder som är i störst behov av hjälp. Rutiner för detta saknas idag. Vid en allvarlig kris eller extraordinär händelse kan behov av ersättningslokaler uppstå för att den dagliga verksamheten ska kunna upprätthållas. Detta är en viktig del av kommunens kontinuitetsplanering.

3. Brist på planerat underhåll/kort framförhållning vid ny- och ombyggnationer

I lokalenhetens risk- och sårbarhetsanalys framgår det att underhållet av kommunens fastighetsbestånd uppvisar brister. Det tillsammans med den kraftiga tillväxt som råder i kommunen medför att framförhållningen vid ny- och ombyggnationer på framför allt förskolor och skolor är kort. Kombinationen av eftersatt underhåll och korta ledtider vid ny- och ombyggnationer kan öka risken för skador på både byggnader som människors liv och hälsa.

4. Störningar i IT system

Många verksamheter har ett väl utvecklat IT system men det framgår inte tydligt hur backup systemen fungerar vid längre avbrott. Genom kontinuitetsplanering kan sårbarheten minska genom att identifiera kritiska processer och beroendeförhållanden.

5. Oframkomliga vägar

Oframkomlighet på vägar kan uppstå vid stora snömängder i kombination med hård vind och/eller avbrott i pendeltrafik. Skurubron är en vital länk för framkomligheten för kommunens östra delar. Personer i behov av omvårdnad och stöd riskerar att inte få hjälp i tid. Det kan även leda till att medborgarna får svårt att ta sig till och från arbetet och hemmet vilket påverkar stora delar av samhället negativt.

I Nacka kommun finns det många lokala vägföreningar som tillsammans med Trafikverkets och kommunens vägnät ställer stora krav på samverkan och samordning när snöröjningen är hårt ansträngd och resurserna behöver prioriteras.

6. Rutiner för samordning, kommunikation och ledning

Generellt har Nacka kommun en god förmåga att hantera allvarliga händelser och kriser men det finns oklarheter i den tvärspektoriella kommunikationen. Många kontakter är personberoende och oklarheter råder om en händelse sker utanför normal kontorstid och/eller under semesterperioder. Det omfattar både lokal som central nivå och uppstår framför allt när en händelse eskalerar över tid och berör fler än en verksamhet.

7. Störning i telefonisystem

Om internet ligger nere påverkar det även telefonistödet. Förutom svårigheter att utöva myndighetsutövning påverkar det dialogen med medborgarna. Ett exempel för att öka sin robusthet är kontaktcenter som har installerat en 4G-router mot internet.

8. Avsaknad av evakueringslokaler/ersättningslokaler

Vid en inträffad kris är verksamheter i behov av ersättnings- eller evakueringslokaler för att kunna bedriva den dagliga verksamheten. Vid snöoväder kan exempelvis hemtjänsten tvingas evakuera utsatta kunder eller vid en brand kan en skola bli tvungen att snabbt få tag på ersättningslokaler för att kunna fortsätta bedriva sin verksamhet.

Att planera och involvera samtliga utförare tidigt är en framgångsfaktor då dessa är en resurs när kommunens egen lokaltillgång är begränsad. Det kan även bli aktuellt att ta hjälp av andra kommuner i vårt närområde vid t ex en större brand. Med en stor mångfald aktörer verksamma i kommunen ställer det extra stora krav på samverkan och samordning.

9. Elavbrott

Ett omfattande elavbrott medför stora problem för hela samhället och dess infrastruktur. Elen är den enskilt viktigaste faktorn då många system är beroende av el för att fungera. Även mindre, lokala avbrott ger problem. Stadshuset har reservkraft installerad och det finns även enstaka mobila elkraftverk att tillgå.

10. Störning i vattenförsörjningen

Kan uppstå på grund av avloppsläckage, brister i underhåll och drift, störning hos Stockholms stads vattenverk i Lovö och Norsborg samt förorening i vattentorn eller sabotage. Konsekvensen kan bli smittspridning och utebliven vattenförsörjning.

11. Personalbortfall/bristande kompetens

Vid en kris ökar sannolikt arbetsbördan för inblandad personal. Risken för personalbortfall ökar om krisen sker utanför ordinarie arbetstid och under semestertider. Den yttersta konsekvensen kan bli att krisen inte hanteras med fullgott resultat vilket kan innebära fara för liv, hälsa och miljö samt skadat varumärket och ge ekonomiska konsekvenser.

12. Sociala risker

Sociala risker avser bland annat missbruk, otrygga uppväxtförhållanden, brist på utbildning, brist på medborgarinflytande, systemhotande och organiserad brottslighet, arbetslöshet, bristande tillit till kommunen, trångboddhet och mobbing. Dessa risker kan leda till social oro i form av våldsamma upplopp.

13. Störning i värmeförsörjningen

Kan uppstå på grund av elavbrott eller störningar i fjärrvärmeverk. Personer i behov av omvårdnad och stöd utgör riskgrupper. Viktigt att se över prioriteringsrutiner för de mest utsatta. Kan vid längre avbrott krävas ersättningslokaler – till exempel för våra särskilda boenden för äldre.

Nämnder med samhällsviktig verksamhet

Nämndernas ansvar och uppdrag skiljer sig åt vilket även påverkar innehållet och omfattningen av deras uppdrag. De nämnder som innehåller samhällsviktig verksamhet behöver överlag mer tid på sig för att bli klara med sitt arbete. Det är även naturligt att involvera dem i framtagandet av den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen som nu tar vid.

Dessa nämnder är:

- **Tekniska nämnden** - ansvarar för att leverera dricksvatten till invånarna i Nacka kommun genom att förvalta kommunens VA-infrastruktur samt ha god beredskap vid akuta händelser. Omhändertar även spill- och dagvatten, insamlar, behandlar och återvinner avfall från hushåll och verksamheter.

Kommunens gång-, cykel- och vägnät ska vara framkomliga oavsett nederbörd exempelvis genom snöröjning, halkbekämpning eller vattenavledning vid intensiva regn. Förutom det kommunala vägnätet har även Trafikverket samt lokala vägföreningar ett ansvar för sina vägar vilket kräver samordning och samverkan vid till exempel ett omfattande snöfall.

- **Social- och äldre nämnden** - har många tidskritiska samhällsviktiga verksamheter, till exempel personlig omvårdnad av äldre samt stöd och service till personer med funktionsnedsättningar. Även matinköp till dessa verksamheter är samhällsviktig verksamhet. Nämnden ansvarar även för utbetalning av försörjningsstöd vilket snabbt kan leda till en kris för enskilda individer om de drabbas av en störning.
- **Miljö- och stadsbyggnadsnämnden** – har en stor och viktig roll i den kraftfulla expansion som Nacka befinner sig i. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har inte någon tidskritisk samhällsviktig verksamhet men faller ändå inom ramen.
- **Utbildningsnämnden** – ansvarar för att erbjuda skolpliktiga elever utbildning, ha tillsynsansvar samt erbjuda stöd vid kriser. Bristande utbildning leder med stor sannolikhet till många av de sociala risker som identifierats, främst i social- och äldre nämndens risk- och sårbarhetsanalys. Sociala risker bidrar till utanförskap och/eller en kriminell livsstil vilket kostar samhället stora summor samt resulterar i våldsamma upplopp i svenska förorter. Utgör även en bakomliggande faktor till de skolskjutningar som skett utomlands.
- **Kommunstyrelsen** – håller ihop helheten samt gör bedömningar på mer övergripande, strategisk nivå. Kommunstyrelsen, via sitt krisledningsutskott, utgör den högsta formella ledningen vid en extraordinär händelse. Kommunstyrelsen som

nämnd har ansvaret för lokalfrågor men även för flera viktiga stödprocesser. Det finns även ett särskilt utskott som ansvarar för den kommunala produktionen.

Att dessa nämnder lyfts fram betyder inte att övriga nämnders risk- och sårbarhetsanalys inte innehåller viktiga områden som de behöver arbeta vidare med.

Övergripande risk- och sårbarhetsanalys

Inför varje mandatperiod ska en övergripande risk- och sårbarhetsanalys samt krisplaner tas fram. Dessa ska uppdateras regelbundet. Tidigare år har arbetet skett med hjälp av externa konsulter. Genom att involvera nämnderna i arbetet utifrån deras uppdrag och ansvar skapas ett bredare beslutsunderlag och förståelse för varandras ansvar och roll.

Tidsplanen för arbetet ser ut som följande:

- **Våren 2014**

En redovisning av nämnspecifika risk- och sårbarhetsanalyserna sker på kommunstyrelsens möte den 2 juni och kommunfullmäktige den 16 juni. Utgör ett viktigt underlag till den kommunövergripande analysen.

- **Hösten 2014**

Under hösten 2014 utarbetas en övergripande risk- och sårbarhetsanalys som bygger på de nämnspecifika underlagen samt tar hänsyn till kommunens geografiska områdesansvar. En dialog kommer även att föras med andra aktörer såsom räddningstjänsten och polisen men även annan samhällsviktig verksamhet såsom teknisk infrastruktur, Bergs oljehamn etc.

- **Våren 2015**

Målet är att en kommunövergripande risk- och sårbarhetsanalys ska antas politiskt under våren 2015 och att en redovisning ska ske till länsstyrelsen sommaren 2015. En återkoppling ska även ske till berörda nämnder och utgöra underlag till en övnings- och krisplan på lokal som central nivå inom kommunen. En strategi för hur de lokala som centrala risk- och sårbarhetsanalyserna ska utvecklas för att kunna följas upp på årlig basis ingår i uppdraget.

Projektorganisation

Per Höglund, Säkerhetsstrateg och Jesper Lindblom, Risksamordnare.

Koppling till andra projekt/system/aktiviteter

Risk- och sårbarhetsanalysen har flera beröringspunkter med andra områden såsom intern kontroll, arbetsmiljö samt väsentlighets- och riskanalys. Arbetet med risk- och sårbarhetsanalysen skapar en bättre krisberedskap och robusthet inom verksamheterna vilket minskar sannolikheten för att de väsentliga områdena och strategiska målen ska påverkas negativt.

Kommunikationsplan

Viktigt att resultatet av nämndernas samt den övergripande risk- och sårbarhetsanalyserna återkopplas till berörda aktörer både internt som externt på ett lämpligt sätt.

Exempel på scenarioanalyser och handlingsplaner som ingår i den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen

Utifrån det arbete som har gjorts i nämnderna har ett antal scenarion utkristalliserats och som kommer att fördjupas och ingå i den övergripande risk- och sårbarhetsanalysen.

Exempel på dessa är:

- **Kraftigt snöoväder** – Påverkar flera frekvent förekommande risker såsom oframkomlighet, personalbrist, brister i samordning samt avsaknad av prioriteringsrutiner för evakuering.
- **Omfattande oljeutsläpp** – Berör bland annat miljö- och stadsbyggnads- och tekniska nämnden. Har även en koppling till ett regionalt samverkansperspektiv då flera kommuner i vårt närområde kan vara berörda. Länsstyrelsen har ansvaret för det regionala perspektivet.
- **Störningar i vattenförsörjningen** – Stort beroendeförhållande mellan miljö- och stadsbyggnads- och tekniska nämnden. Konsekvensen kan bli smittspridning och utebliven vattenförsörjning som påverkar stora grupper av människor.
- **Social oro** – Framtida scenarioanalys kommer att genomföras som baseras på våldsamt upplopp med stenkastning mot myndighetsutövare. De sociala risker som identifierats ligger till grund för scenarioanalysen.
- **Brand i Bergs oljehamn** – Bergs oljehamn är klassad som en farlig verksamhet och omfattas av EU:s så kallade Sevesodirektiv. Sevesoanläggningar har krav på sig att förebygga allvarliga olyckor och begränsa följderna för människor och miljön. De omfattas av diverse lagar och förordningen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (den så kallade Sevesolagstiftningen), förordningen om skydd mot olyckor samt genom arbetsmiljölagstiftningen. Tillsyn av efterlevnaden sker bland annat av länsstyrelsen, räddningstjänsten respektive kommunens arbetsmiljöinspektörer.
- **IT-haveri** – Alla kommunens verksamheter är kritiskt beroende av olika IT-system. Handlingsplaner för olika former av IT-störningar är viktigt att klarlägga för att minimera de negativa konsekvenserna av dem.

- **Större brand alternativt bombhot i Stadshuset** - Till exempel en brand i entréplan som berör servicecenter och kontaktcenter med flera. Flera verksamheter pekar på följdkonsekvenserna som kan uppstå. Viktigt med en strategi för hur vi ska bedriva verksamheten vid en brand eller bombhot i stadshuset som pågår under en längre tid. Flera av kommunens verksamheter är kritiskt beroende av kontaktcenter och servicecenter. Därför är brand i entréplanet särskilt intressant att analysera.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnader för arbetet med risk- och sårbarhetsanalyser görs inom ramen för lagd budget och det statsbidrag kommunen får.

Mats Bohman
Administrativ direktör
Stadsledningskontoret

Per Höglund
Säkerhetsstrateg
Juridik- och kanslienheten

§ 75

KFKS 2014/377-100

Trygga och säkra förtroendevalda i Nacka kommun

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

1. Kommunstyrelsen noterar informationsbroschyren som tas fram i syfte att förebygga hot och våld mot kommunens förtroendevalda.
2. Kommunstyrelsen ger stadsledningskontoret i uppdrag att utreda hur förtroendevalda som redan utsatts för kränkningar, trakasserier, hot och våld eller annan otillåten påverkan, tas om hand för att hantera sina upplevelser.

Ärende

Nacka kommun har som ett av sina övergripande mål att verka för en trygg och säker kommun. Förtroendevalda är ur ett demokratiskt perspektiv en viktig målgrupp och ska inte i sin yrkesutövning behöva utsättas för trakasserier, hot eller i värsta fall våld.

Nacka kommun ska präglas av rättsäkerhet och att förtroendemannauppdragen kan ske utan otillåtet påverkan.

Genom några enkla råd kan riskerna minska för kränkningar, trakasserier, hot och våld eller annan otillåten påverkan. Juridik- och kanslienheten har därför tagit fram denna broschyr som ger konkreta råd kring:

- Hur förtroendevalda kan förebygga trakasserier, hot och våld
- Vad man kan/bör göra om man råkar ut trakasserier, hot och våld

Handlingar i ärendet

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 7 maj 2014




Bilaga: Broschyren Trygg och säker förtroendevald i A6 format.

Yrkanden

Eva Öbom Ekdal (M) yrkade, med instämmande av Hans Peters (C), Majvie Swärd (S) och Jan-Eric Jansson (KD), bifall till stadsledningskontorets förslag med tillägget att ge stadsledningskontoret i uppdrag att utreda hur förtroendevalda som redan utsatts för kränkningar, trakasserier, hot och våld eller annan otillåten påverkan, tas om hand för att hantera sina upplevelser.

Beslutsgång

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i enlighet med Eva Öbom Ekdals yrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Trygga och säkra förtroendevalda i Nacka kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar informationsbroschyren som tas fram i syfte att förebygga hot och våld mot kommunens förtroendevalda.

Ärendet

Nacka kommun har som ett av sina övergripande mål att verka för en trygg och säker kommun. Förtroendevalda är ur ett demokratiskt perspektiv en viktig målgrupp och ska inte i sin yrkesutövning behöva utsättas för trakasserier, hot eller i värsta fall våld.

Nacka kommun ska präglas av rättsäkerhet och att förtroendemannauppdragen kan ske utan otillåtet påverkan.

Genom några enkla råd kan riskerna minska för kränkningar, trakasserier, hot och våld eller annan otillåten påverkan. Juridik- och kanslienheten har därför tagit fram denna broschyr som ger konkreta råd kring:

- Hur förtroendevalda kan förebygga trakasserier, hot och våld
- Vad man kan/bör göra om man råkar ut trakasserier, hot och våld

Ekonomiska konsekvenser

Kostnader för framtagandet av broschyren till förtroendevalda ligger inom budgeten för säkerhetsfunktionen.

Bilaga: Pdf kopia av utkast till broschyren Trygg och säker förtroendevald i A6 format.

Mats Bohman
Administrativ direktör
Stadsledningskontoret

Per Höglund
Säkerhetsstrateg
Juridik- och kanslienheten



TRYGG OCH SÄKER FÖRTROENDEVALD

Ditt arbete som förtroendevald ska präglas av demokrati, rättssäkerhet och effektivitet. Du ska

- känna dig trygg och säker i ditt uppdrag och i andra sammanhang
- kunna sköta dina uppgifter utan inskränkningar
- inte påverkas i dina beslut

I det här materialet får du råd om vad du bör göra om du råkar ut för trakasserier, hot och våld, och vilken hjälp du kan få om något händer.

Vid akut hot- eller våldssituation ring alltid 112

Inte akut situation

- Brev som innehåller hot ska läggas i en plastficka. Spara alla hot eller trakasserier som du får via dator eller mobil i digital form. De kan användas som bevismaterial.
- Notera namn och telefonnummer till personer som hört eller sett vad som hänt.
- Kontakta snara st, även utanför kontorstid, kommunens säkerhetsansvariga.
- Grundregeln är att brott ska polisanmälas. För polisanmälan ring 114 14. Det är viktigt att ange om det rör sig om ett hatbrott, eftersom det kan leda till hårdare straff.
- Anmäl till säkerhetsansvariga också tillbud som du råkat ut för, d.v.s. samtal eller andra händelser i anslutning till ditt uppdrag, vilka inte leder fram till en akut situation, men som ändå kan vara obehagliga.

Trakasserier

Ofredande, förtal, förolämpning, bedrägeri och skadegörelse samt upprepade telefon- eller brevkontakter, ryktesspridning, kränkande uttalanden eller smädningar och falska beställningar.

Stalking

Stalking ligger nära trakasserier, men kan sträcka sig över en längre tid och vara betydligt personligare än trakasserier.

AKUT HOT- ELLER VÅLDSITUATION: RING 112

(polis, ambulans, räddningstjänst)

Uppge vem du är, var du är, vad som har hänt samt telefonnummer som man når dig på

- Uppträd lugnt
- Uppmärksamma någon annan på situationen
- Undvik alla former av fysisk kontakt
- Om ett hot övergår till handling:
 - Ta skydd
 - Ropa på hjälp
 - Försök att ta dig från platsen
- Kontakta anhörig och arbetet.
- Kontakta kommunens säkerhetsansvariga

DEFINITIONER

Hot

Muntliga eller skriftliga hot. Hotet kan även omfatta andra personer, djur eller föremål som har stor betydelse för den som blir utsatt.

Våld

Fysiskt angrepp mot person, preparerade försändelser etc.

Hatbrott

Angrepp som beror på gärningspersonens negativa inställning till den drabbades hudfärg, nationella eller etniska ursprung, religionstillhörighet, trosbekännelse eller sexuella läggning klassas som hatbrott.

Tips när det gäller att ta emot besök

Besök i Stadshuset: Använd alltid mötesrummen. Informera receptionen om besöket.

Ta aldrig, om möjligt, emot besök ensam. Kontrollera så långt som möjligt besökarens identitet och ärende.

Besök "privat": Ta inte emot besök, relaterade till förtroendeuppdraget, i din bostad. Aldrig ensam om det ändå sker. Samma gäller om du besöker någon.

Tips när det gäller personligt agerande:

- provocera inte
- uppträd lugnt
- ge dig tid att lyssna
- ta aldrig själv kontakt med någon som hotat eller trakasserat dig för att få slut på trakasserier

KOMMUNENS SÄKERHETSANSVARIGA

Per Höglund
Säkerhetsstrateg
08-718 80 94, 070-431 80 94
per.hoglund@nacka.se

Jan Landström
Säkerhetssamordnare
08-718 987 45, 070-431 87 45
jan.landstrom@nacka.se

Exemplifiering av firmatecknare för kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen gör följande **exemplifiering** av vilka tjänstemän som enligt 8 § i kommunstyrelsens reglemente och 10 § reglementet med gemensamma bestämmelser för nämnder den politiska organisationen har rätt att underteckna handlingar för kommunstyrelsen, i förening med kommunstyrelsens ordförande.

För kommunstyrelsen undertecknar kommunstyrelsens ordförande Mats Gerdau, eller vid förfall för denne, förste vice ordförande Stefan Saläng eller andre vice ordföranden Khashayar Farmanbar, i förening med endera tjänstemannen

- Stadsdirektör Lena Dahlstedt
- Administrativ direktör Mats Bohman
- Näringslivsdirektör Anders Börjesson
- Personaldirektör Elisabeth Carle
- Stadsbyggnadsdirektör Gunilla Glantz
- Teknisk direktör Dag Björklund
- Fastighetsdirektör Jenny Asmundsson
- Socialdirektör Anders Fredriksson
- Arbets- och fritidsdirektör Malin Westerback
- Utbildningsdirektör Susanne Nord
- Stadsjurist Helena Meier
- Kommunikationsdirektör Ann-Sofie Mårtensson
- Ekonomidirektör Eva Olin
- Produktionsdirektör Valfärd samhällsservice Anette Böe
- Produktionsdirektör Valfärd skola Einar Fransson

Ärendet

För att underlätta för externa kontakter att avgöra vilka som kan skriva på till exempel avtal som kommunen ingår, föreslår stadsledningskontoret att kommunstyrelsen exemplifierar vilka som kan vara firmatecknare för kommunstyrelsen. Förteckningen är endast en

exemplifiering då det i de två reglementesbestämmelser som finns för det här, står att det är ansvarig/vederbörande tjänsteman eller annan tjänsteman som nämnden utser. Observera att här talas om vem ska *kontrasignera*. Avtal och andra utgående handlingar, som en nämnd har beslutat om, ska alltid undertecknas av ordförande och en tjänsteman, aldrig av bara endera av dessa funktioner.

Beslut om sådan här exemplifiering togs i av kommunstyrelsen den 2 september 2013, § 192. Detta ärende nu är en justering till följd av förändringar på direktörsnivå och nya organisatoriska benämningar inom den kommunala produktionen av välfärdstjänster.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut har inga mätbara ekonomiska konsekvenser men spar tid i förhållande till olika typer av externa aktörer som vill ha underlag som styrker vem som får teckna firma för kommunstyrelsen.

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Helena Meier
Stadsjurist

Kommunstyrelsens tertialbokslut I

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar tertialbokslut 1 till protokollet.

Sammanfattning

Kommunstyrelsens bokslut för första tertialet 2014 visar på bra verksamhetsresultat. Insatta resurser inom kommunstyrelsen bedöms ha brister.

Stadsledningskontoret och stödenheterna lämnar oförändrade prognoser för 2014 jämfört med budget. Några myndighets- och huvudmannaenheter bedömer att de kommer att få avvikelser jämfört med budget och lämnar därmed förändrade årsprognoser.

Kommunstyrelsens årsprognos är 34 miljoner kronor lägre än budget. Korrigeringen av prognosen beror på Nackas åtaganden i tunnelbaneavtalet.

Ärendet

Kommunstyrelsen har ett särskilt ansvar för samordning och uppsikt över kommunens samlade verksamhet. Kommunstyrelsen har även ansvar som nämnd för arbetsgivarfrågor, näringslivspolitik, fastighetsfrågor och markpolitik, god livsmiljö, långsiktig hållbar utveckling och frågor som rör trygghet och säkerhet. Under kommunstyrelsen ingår även stadsledningskontoret inklusive stödenheter, bygg-, lokal- och markenheterna, myndighets- och huvudmannaenheter samt kommunens produktion av välfärdstjänster.

Tabell 1; Utfall, budget och prognos

Driftredovisning (miljoner kronor)	Januari-april 2014			Helår 2014		
	Ack utfall	Ack budget	Avvikelse utfall mot budget	Årsbudget	Årsprognos	Avvikelse prognos mot budget
Summa kommunstyrelsen	-11,0	-32,6	21,7	-120,1	-154,9	-34,8
Kommunfullmäktige	-1,1	-1,8	0,6	-5,3	-5,3	0,0
Kommunstyrelsen	-9,5	-15,0	5,5	-44,9	-79,0	-34,0
Stadsledning	-8,6	-8,9	0,3	-26,7	-26,7	0,0
Stödenheter	-18,8	-15,7	-3,1	-45,8	-45,8	0,0
Bygg- och lokalenheten	-6,5	-0,2	-6,3	0,0	-4,5	-4,5
Mark- och exploateringsenheten (mark)	4,6	2,7	1,9	8,0	13,2	5,2
Nacka Brandstation	-1,9	-1,8	-0,1	-5,3	-5,3	0,0
Summa myndighets- och huvudmannaheter	0,5	1,7	-1,2	0,0	0,0	0,0
Summa produktionsverksamheter	30,4	6,3	24,1	0,0	-1,5	-1,5
Välfärd skola	27,4	5,7	21,7	0,0	0,0	0,0
Välfärd samhällsservice	3,0	0,6	2,4	0,0	-1,5	-1,5

Verksamhetsresultat

Många av kommunstyrelsens mål för verksamhetsresultat följs upp genom medborgarenkäten som genomförs under hösten och det finns därför inga resultat att rapportera för perioden. Vidare följs många av målen upp endast en gång per år. Nedan följer några korta kommentarer gällande de målområden där det finns resultat att rapportera.

Tjänster som finansieras av kommunen har god kvalitet samt Kommunens egen produktion håller en hög kvalitet: Såväl nämndernas bedömningar som den kommunala produktionens bedömningar av verksamhetsresultaten visar att dessa är genomgående goda, på en övergripande nivå. Lyftas fram kan att föräldrarnas nöjdhet med förskolor fortsätter att öka.

God service, bra bemötande och hög tillgänglighet i alla externa kontakter: Antalet följare av kommunen i sociala medier ökar kontinuerligt. Under början av 2014 är det främst kommunens kanaler på Twitter och Youtube som har utvecklats, exempelvis publiceras en till två filmer i veckan på Youtube ("Nacka snackar och andra filmer").

Nacka har ett gott företagsklimat: Kommunen hamnade på sjätteplats i Svenskt näringslivs ranking av kommunernas näringslivsklimat och även om det innebär en liten försämring jämfört med föregående år nås målet att vara bland de tio bästa kommunerna. Företagarträffen 2014 var mycket lyckad, med ett rekordstort antal utställare och besökare.

Målen som handlar om översiktsplanens genomförande: Under våren 2014 så har visionen för staden i Nacka: ”Nära och nyskapande” antagits av kommunstyrelsen. Den baseras på det intensiva dialogarbetet och omvärldsspaningen som pågick under 2013 då vi bl.a. pratat med 5000 nackabor och mött drygt 900 personer i workshops.

Strukturplanen för västra Sicklaön har presenterats och arbete pågår med den fördjupade strukturplanen. Utifrån visionen pågår arbete med stadsbyggnadsprinciper som ytterligare ska tydliggöra vilken typ av stad som ska byggas. Arbete har också påbörjats med en ekosystemjästanalys över hela västra Sicklaön tillsammans med både interna och externa specialister och aktörer (fastighetsägare, skolor, föreningar etc.).

Strategiska mål och läge

I tabellen nedan visas kommunstyrelsens mål och läge. Där inga nya mätningar gjorts gäller samma lägesbedömning som vid årsbokslutet 2013.

■ BRA ● UTMÄRKT ▲ HAR BRISTER

Övergripande mål	Strategiskt mål för kommunstyrelsen i rollen att <i>leda, samordna och ha uppsikt</i>	
God kommunal service	Tjänster som finansieras av kommunen har god kvalitet	■
	God service, bra bemötande och hög tillgänglighet i alla externa kontakter	■
Stor valfrihet	Kommuninvånarna har stor valfrihet	●
Starkt medborgarinflytande	Medborgarna har förtroende för kommunen och är nöjda med information och sina möjligheter att påverka	■
God livsmiljö och en långsiktigt hållbar utveckling	Kommunen har en god och hållbar livsmiljö	■
	En tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön	(nytt mål)
	Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka	(nytt mål)
	Nackas lokala centra och deras omgivning utvecklas	(nytt mål)
	Den gröna och blå strukturen planeras, förvaltas och utvecklas	(nytt mål)
Trygg och säker kommun	Kommuninvånarna upplever att kommunen är trygg och säker	■

Övergripande mål	Strategiskt mål för kommunstyrelsen <i>som egen nämnd</i>	
God kommunal service	Nacka har ett gott företagsklimat	■
	Kommunens egen produktion håller en hög kvalitet	■
God livsmiljö och en långsiktigt hållbar utveckling	Kommunen planerar till 2030 för minst 16 000 nya bostäder varav minst 10 000 på Västra Sicklaön	(nytt mål)
	Kommunen planerar för minst 15 000 nya arbetsplatser i Nacka fram till 2030	(nytt mål)

Insatta resurser

Måluppfyllelsen avseende insatta resurser för första tertiet för kommunstyrelsen har brister. Målet om ekonomi i balans uppnåddes inte. Resultatet för tertiet avviker mot budget och årsprognoserna pekar mot negativa avvikelser inom kommunstyrelsen och fastighet.

Det strategiska målet ”lägsta möjliga skattesats och påverkbara avgifter” mäts i medborgarenkäten. Målet om att Nacka ska vara en attraktiv arbetsgivare mäts i den årliga medarbetarenkäten.

Övergripande mål	Strategiskt mål	Läge
Lägsta möjliga skattesats och påverkbara avgifter	Lägsta möjliga skattesats och påverkbara avgifter	■
Effektivt resursutnyttjande	Kommunen ska använda kommunens mark- och fastighetsbestånd på bästa resursmässiga sätt	▲
	Nacka är en attraktiv arbetsgivare med kompetenta, stolta och motiverade medarbetare	■
Kommunal ekonomi i balans	Långsiktigt hållbar ekonomi	▲

Kommunfullmäktige och kommunstyrelsen ▲

Kommunfullmäktiges prognos är densamma som helårsbudgeten. Kommunstyrelsens prognos är 34 miljoner lägre än budget. Det bidrag på 850 miljoner kronor som Nacka har förbundit sig att betala för utbyggnaden av tunnelbanan ska enligt gällande rekommendation tas upp i bokföringen det år som avtalet fattas, det vill säga 2014. Resultateffekten 2014 blir en kostnad på 34 miljoner kronor om bidraget löses upp på maximalt 25 år.

Stadsledningskontoret och de administrativa stödenheterna ■

Stadsledningskontoret och de administrativa stödenheterna har under de senaste åren genomgått flera förändringar, bland annat har enheter lagts ner och nya har skapats. Under 2014 försätter arbetet med att bygga stad, att konsolidera verksamheten samt fortsatt verksamhetsutveckling.

Prognoserna som stödenheterna och stadsledningskontoret lämnar på helåret är oförändrade jämfört med helårsbudgeten. De avvikelser som finns per sista april kommer att nollställas på årsbasis. I exempelvis kontaktcenters fall handlar det om att ha ett litet överskott efter första tertialet för att kompensera för högre personalkostnader (vikarier) under sommaren och hösten.

Välfärd skola ■

Välfärd skola består av kommunal produktion av förskola, förskoleklass, fritidshem, grundskola, gymnasieskola samt barn och elevhälsan. Antalet medarbetare är ca 2,500 och omsättningen för 2014 är cirka 1,8 miljarder kronor.

Kundundersökningen som genomfördes i början av året visar bland annat att:

- Andel föräldrar som anser att förskolan arbetar med språk och matematik har ökat

- Upplevelsen av arbetsro på lektioner i skolan har minskat – Valfärd skola kommer att analysera detta.
- En större andel elever i grundskolan uppger att de använder dator/läsplatta dagligen jämfört med föregående undersökning, vilket kan ses som ett resultat av de långvariga satsningar Valfärd skola gör genom skolutveckling med it som verktyg samt skolornas satsningar med inköp av datorer och läsplattor.
- Inom gymnasieskolan har flera värden minskat inom frågor som rör inflytande. Tryggheten har ökat och användandet av dator/läsplatta ligger kvar på samma nivå som förra året. Valfärd skola kommer att analysera siffrorna närmare.

Andel förskollärare i procent ökade under mättillfället 2013 men vi ser att vi måste fortsätta arbeta med att öka andel förskollärare genom insatser som gör Valfärd skola till en attraktiv arbetsgivare för att trygga rekryteringsbehovet framöver.

Årsprognosen för Valfärd skola är ett ekonomiskt utfall i linje med budget, vilket är samma bedömning som gjordes i marsbokslutet. Arbetet fortsätter med att kontinuerligt följa upp enheters ekonomi genom verksamhetsbesök, enskilda genomgångar med controllers, utbildningsinsatser och stöttning i analysarbete.

Valfärd samhällsservice ▲

Valfärd samhällsservice omfattar fem äldreboenden samt larm och nattpatrull, resursenheten för individ och familj inklusive socialpsykiatri, omsorgerna, personliga ombuden, anhörigstöd, personlig assistans, sex fritidsgårdar, tre bibliotek, Nacka musikskola, Nacka kulturcentrum samt volontärverksamheten, museet Hamn och de kommunalt drivna öppna förskolorna. Antalet anställda är ca 1,100 och omsättningen för 2014 är cirka 520 miljoner kronor.

Det ekonomiska resultatet för perioden är ett överskott på 2,4 miljoner kronor i förhållande till budget. Årsprognos om ett förväntat underskott på 1,5 miljoner kronor står fast. Att årsprognosen bedöms bli ett underskott beror huvudsakligen på förhållanden Individ och familj och Nacka musikskola. I övriga verksamheter beräknas årsprognosen vara i överensstämmelse med budget.

Fastighet ▲

Totala årsprognosen för enheterna inom fastighet uppgår till 8,7 miljoner kronor, att jämföra med budget om 8,0 miljoner kronor. Lokal, bygg och markenheterna redovisar alla tre avvikelser jämfört med budget och insatta resurser bedöms därför ha brister.

Lokalenheten höjer intäktsprognoisen, framförallt som en följd av högre intäkter för Näckenbadet och biblioteken i Fisksätra och Saltsjöbaden. Enheten har under året rekryterat en controller och en teknisk förvaltare, vilket leder till ökade kostnader på

årsbasis. Även kostnader för förstudier och ombyggnationer förväntas öka jämfört med budget. Årsprognosen för enheten är -0,5 miljoner kronor, jämfört med noll i budgeten.

Bygghetenens prognos uppgår till -4 miljoner kronor. Förändringen jämfört med det budgeterade nollresultatet beror på färre aktiverade investeringsprojekt.

Marknheten inom fastighet redovisar ett överskott som är knappt 2 miljoner bättre än budget för perioden. Årsprognosens justeras och är cirka 5,2 miljoner kronor bättre än budget. Förbättringen beror på lägre kostnader för fastighetsskötsel och lägre kapitalkostnader. Intäkter för markavtal var inte budgeterade, vilket också bidrar till den förbättrade prognosen.

Myndighets- och huvudmannaenheter

De flesta myndighets- och huvudmannaenheter redovisar oförändrade årsprognoser. Vissa enheter, exempelvis arbets- och företagsenheten, bygglovenheten och idrotts- och fritidsenheten redovisar underskott för första tertiet, men justerar ändå inte årsprognosen.

Exploateringsenheten, planenheten, miljöenheten och överförmyndarenheten redovisar positiva utfall jämfört med budget. Överskotten beror framförallt på lägre personalkostnader, lägre IT-kostnader och säsongsrelaterade intäkter som behöver vara högre första halvåret för att kompensera för månader med lägre intäkter.

Bilagor

Fastighetsområdet tertialbokslut 1 2014

Välfärd samhällsservice T1 2014

Välfärd samhällsservice T1 2014 resultatsammanställning

Välfärd samhällsservice T1 2014 åtgärdsplan

Välfärd skola T1 2014

Välfärd skola T1 2014 resultatsammanställning

Välfärd skola T1 2014 åtgärdsplan

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Johanna Magnusson
Controller
Samordnings- och utvecklingsenheten