

SLUTRAPPORT

Projektavslut för stadsbyggnadsprojekt 9425, planprogram för Verksamhetsområde Kil

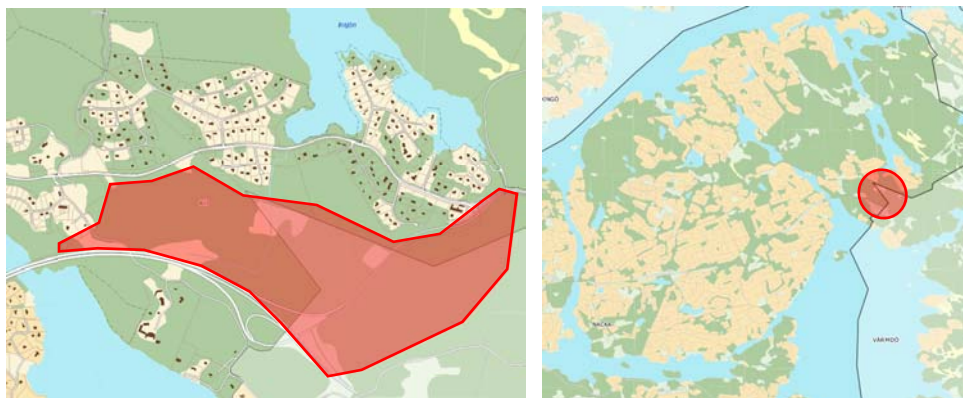
2016-11-05

Fredrik Bengtsson

KFKS 2012/219-214

Sammanfattning

Programområdet är beläget i östra Boo vid kommungränsen mot Värmdö och ingår i båda kommunerna. Området omsluts av väg 222 (Värmdöleden) i söder, Graningevägen i öster och en kraftledning i norr.



Planprogrammet för Verksamhetsområde Kil antogs den 20 oktober 2015 av kommunstyrelsen och innehåller bland annat verksamhetsområde för småindustrier, infartsparkering, kommunal kretsloppscentral, bussdepå, utökade möjligheter för kollektivtrafik och utbyggnad av befintlig trafikanläggning. Biogasanläggning och vindkraftverk finns i dagsläget inte med inom området. Upprättandet av planprogrammet är ett samarbetsprojekt mellan Nacka och Värmdö kommuner då området är beläget i båda kommunerna vilket också innebär att kommungränsen föreslås justeras.

Markägare, sakägare och kommande exploatörer och brukare har varit delaktiga i processen med att upprätta programmet.

Två kommuner som samarbetar öppnar upp för nya och intressanta lösningar där anläggningar och infrastruktur kan inhysas i båda kommunerna. Arbeten, risker och kostnader kan fördelas på två beställare. Projektarbetet behöver initialt planeras noggrant om det finns två intressenter med ibland olika agendor.

Projektet bekostas gemensamt av båda kommunerna. Projektkostnaderna har ökat gentemot ursprunglig budget med 2 miljoner kronor. Ökningen beror på flera tillkommande större utredningar och inventeringar som inte ingick från början. Flera tunga synpunkter under samrådet medförde att programmet behövde arbetas om och justeras. Många olika intressenter från olika kommuner, myndigheter och markägare med olika agendor har behövt komma överens.

Kommunen äger ingen mark inom området och har inga intäkter eller inkomster från planprogrammet. Samtliga kostnaderna från projektet för Nacka kommun, 3 miljoner kronor, överförs till stadsbyggnadsprojekt, Kil Verksamhetsområde 9439, som står för detaljplanläggning och genomförande av verksamhetsområdet i Nacka kommun.

Nacka kommun
Fredrik Bengtsson

Innehållsförteckning

1	Projektets syfte och mål.....	4
2	Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker.....	5
2.1	Uppfyllelse av projektmål.....	5
2.2	Projektets ekonomi.....	6
2.3	Nyckeltal och mått.....	7
2.3.1	Processen	7
2.3.2	Levererat projektresultat.....	8
2.3.3	Kostnader.....	8
3	Slutsatser och förslag på förbättringar	8

I Projektets syfte och mål

Programområdet är beläget i östra Boo vid kommungränsen mot Värmdö och ingår i båda kommunerna. Området omsluts av väg 222 (Värmdöleden) i söder, Graningevägen i öster och en kraftledning i norr.



Planprogrammet upprättades tillsammans med Värmdö kommun som ett samarbetsprojekt där kostnaderna fördelades lika mellan kommunerna. Ett samarbetsavtal upprättades initialt. Programmet ska ligga till grund för ett framtida beslut om området är lämpligt för en fortsatt utveckling. Inom programmet har möjligheterna och lämpligheten att placera verksamhetsområde för småindustri, infartsparkering, bussdepå, kretsloppscentral, biogasanläggning och vindkraftverk i området utretts. Förutsättningarna, syfte och mål fastställdes i start-PM som antogs den 4 oktober 2012 av kommunstyrelsen.

Projektet har tillsammans med Värmdö kommun, berörda fastighetsägare, Trafikverket och eventuella framtida exploitörer och brukare utvecklat och upprättat planprogrammet. Inom programmet har ett flertal utredningar som rör bland annat vatten och spillvatten, dagvatten, trafik, väg, geoteknik, landskap, miljö, biogasanläggning och vindkraftverk genomförts. Projektet har enbart upprättat ett planprogram som ska ligga till grund för beslut om eventuell fortsatt detaljplanläggning och genomförande. Kommande planläggning och genomförande sker i ett eget stadsbyggnadsprojekt, Kil Verksamhetsområde 9439.

Tre projektmål sattes upp för projektet.

- Upprätta ett planprogram som visar förutsättningar och möjligheter för en framtida planläggning och utbyggnad av området genom att föreslå bland annat lokalisering och förutsättningar för verksamheter och allmänna anläggningar.

- Ge beslutsfattare och markägare saklig och realistisk information om verksamhetsområdet genom att översiktligt bedöma bland annat ekonomi, behov, möjligheter och begränsningar.
- Inhämta synpunkter och önskemål från kringliggande fastighetsägare och eventuella framtida exploatörer och samarbetspartners.

2 Utfall i förhållande till mål, ramar och identifierade risker

2.1 Uppfyllelse av projektmål

Projektet uppfyller målen som togs fram initialt i start-PM från 2012. Målet var att upprätta ett planprogram som undersöker och föreslår hur marken kan användas inom planområdet. Programmet ska ligga till grund för framtida beslut av kommunstyrelsen om detaljplanering och genomförande. Programmet redovisar möjligheter, lokalisering och konsekvenser för verksamhetsområde för småindustrier, kretsloppscentral, infartsparkering, allmänna anläggningar och bussdepå. Däremot föreslås biogasanläggning och vindkraftverk inte placeras inom området i dag eftersom båda anläggningarna fordrar säkerhetsavstånd till befintlig och kommande bebyggelse som skulle inverka negativt på planområdet i stort. Vidare finns det i dag inget behov av dessa anläggningar för marknaden i den form och storlek som kan erbjudas inom området samtidigt som det inte går att få någon ekonomiskt vinst på dessa anläggningar under nuvarande former enligt företag i dessa branscher. Däremot finns det inget inom själva planprogrammet som hindrar att sådana anläggningar uppförs inom planområdet i framtiden.

Programmet möjliggör för en större bussdepå inom området. Diskussioner har förts med Stockholms Lokaltrafik (SL) angående en flytt av befintlig bussdepån i Björknäs till nytt läge inom planområdet. En ny bussdepå skulle då bli betydligt större än depån i Björknäs som är i behov av mer yta som inte finns tillgänglig i Björknäs. Marken i Björknäs, där bussdepån är belägen idag, kan exploateras om befintlig bussdepå flyttar till Kil. Diskussionerna med SL har inte utmynnat i några avtal eller överenskommelser rörande en ny bussdepå. Om en ny bussdepå inte uppförs i Kil kan ytan användas för att utöka den totala ytan för verksamhetsområde för småindustri.

Nacka och Värmdö avfallsenheter arbetar aktivt med att upprätta en ny, stor och modern kretsloppscentral inom området i Värmdö kommun. Kretsloppscentralen ska vara gemensam för båda kommunerna och marken för centralen har varit en del av programmet från första början. Kretsloppscentralen drivs som ett eget fristående projekt av enheterna för avfall där Värmdö kommun upprättar en detaljplan för centralen inom Värmdö kommun.

Befintlig trafikaneläggning med påfartsramp från och mot Värmdöleden (222) måste byggas om för att programmet ska kunna genomföras. Framförallt kretsloppscentral och bussdepå men även verksamhetsområde kommer att

generera betydligt mer trafik än vad som finns idag. Nuvarande trafikanläggning klarar inte den ökande trafikmängden. Flera nya rondeller och andra anpassningar av befintlig trafikanläggningar är nödvändiga. Trafikverket kommer att bli involverad i kommande planläggning och genomförande.

Miljö- och dagvattenutredningar visar att det finns risk att föroreningar dels ökar inom området och dels transporteras vidare till närliggande och känsliga recipienter som Insjön och Baggensfjärden. Inom programmet har flera reningsdammar och längre diken föreslagits där dammarna även kan stängas av eller användas som breddavlopp om utsläpp sker. Länsstyrelsen har i yttrande till granskning särskilt poängterat att frågan måste tas på stort allvar och föroreningar får på inga villkor öka i de närliggande och känsliga recipienterna. Länsstyrelsen förordar även att fler utredningar rörande dagvattenfrågan genomförs i kommande planering.

Berörda sakägare, markägare och eventuella framtida exploatörer och brukare har deltagit i planeringen och inkommit med synpunkter och förslag. Både genom kontinuerliga möten med projektet och genom yttrande och synpunkter under samrådsmöte för programmet. Beslut om samråd togs av planchefen 2015-02-13.

Programmets hållbarhetsmål har uppfyllts eftersom kollektivförsörjningen kan förbättras genom en möjlig utökning av kollektivtrafiken med nya hållplatser och nya linjer där nya infartsparkeringar ytterligare förenklar det kollektiva resandet. Nya arbetsplatser skapas i närheten av bostäder. Vidare kan befintlig infrastruktur utnyttjas i stora delar av området eller byggas om i mindre eller större omfattning.

2.2 Projektets ekonomi

Ursprunglig beslutad budget från T3 2012 redovisat i tkr.

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
Mark			
Gata/Park			
VA			
Planarbete		- 1048	- 1048
Netto		- 1048	- 1048

Projektets totala ekonomi 2016 redovisat i tkr.

Verksamhet	Inkomster/Intäkter	Utgifter	Netto
Mark			
Gata/Park			
VA			
Planarbete		- 3000	- 3000
Netto		- 3000	- 3000

Projektet har enbart upprättat och antagit ett planprogram som bekostats gemensamt av kommunerna. Programmet är initierat av Nacka och Värmdö kommun som ser fördelar med att exploatera området. Planläggning har tidigare

under 2009 påbörjats, initierats och bekostats av markägarna i området men avbrutits då markägarnas och kommunens syn på området skilde sig åt. Kommunen kunde inte medge bostadsproduktion i ett område med stora bullerstörningar. Markägarna var inte beredda att ännu en gång bekosta ett nytt planarbete av osäker utgång. Kommunen tog därför kostnaden för planprogrammet. Om all mark inom området exploateras täcker delar av vinsten kommande planläggning och utbyggnad av allmänna anläggningar som exploitörerna förväntas svara för.

Projektet har blivit cirka 2 miljoner kronor dyrare än ursprunglig budget för Nacka kommun. **Projektets netto är minus 3 miljoner kronor.** Från början var programmet tänkt att enkelt, snabbt och översiktligt visa vilka möjligheter som stod till buds och hur området skulle kunna utformas. Under arbetets gång och vid samråd inkom ett flertal synpunkter från bland annat länsstyrelsen och andra myndigheter som mer eller mindre tvingade projektet att upprätta och bekosta ett flertal större utredningar samtidigt som Trafikverket blev en aktiv part med ytterligare utredningar som följde. För att planprogrammet skulle ge någon förutsättning och vägledning för kommande beslut om exploatering måste det gå att visa att programmet var genomförbart och inte en återvändsgränd vilket krävde ett flertal dyra utredningar, undersökningar och inventeringar.

Vidare åtgår det mycket tid och resurser för att få olika kommuner, myndigheter, markägare och sakägare med olika åsikter och agendor att komma överens och acceptera planprogrammet. Eftersom kommunen inte äger någon mark inom programområdet ansåg projektet det nödvändigt att få framförallt markägarna att acceptera planprogrammet.

2.3 Nyckeltal och mått

2.3.1 Processen

- 43 månader mellan start-PM och programantagande.
- 1 månad mellan planantagande och laga kraft.
- 59 månader mellan start-PM och projektavslut (KS-beslut beräknat).

Start-PM för planprogram	2012-02-16
Beslut om samråd	2015-02-13
Samrådstid	3 mars – 19 april 2015
Antagande av planprogram	2015-09-28
Projektavslut (KS beslut beräknat)	2017-01-16

Det har tagit lång tid att upprätta programmet där den ursprungliga tidplanen har överskridits med drygt 2 år. Orsakerna till förlängningen är flera:

- Nyckelresurser inom både Nacka och Värmdö kommuner har slutat och ersatts av nya vilket har medfört tidsfördröjningar samtidigt som nya resurser även har medfört andra synsätt på innehållet med efterföljande justeringar av programmet.
- Länsstyrelsen har både i yttrande till samråd och vid möten med projektet tryckt hårt på att vatten och miljö ska utredas ordentligt vilket medförde ett flertal stora utredningar som tog lång tid att upprätta och framförallt

sammanställa och arbeta in i programmet.

- Trafikverket blev mer inblandat än vad som var planerat. Flera nya och stora utredningar och analyser måste upprättas för att möjligheten att genomföra programmet skulle kunna säkerställas. Trafikutredningen blev stor eftersom programmet medför flera nya förutsättningar på trafiken där framförallt allt symbiosen mellan Värmdövägen och Skärgårdsvägen var komplicerad.
- Två kommuner, trafikverket, länsstyrelsen, två markägare som även är exploatörer, flera mindre markägare, Stockholms Lokaltrafik och två enheter inom två kommuner som driver ett parallellt externt projekt inom planprogrammet medförde svårigheter att komma överens och samordna alla olika agendor och viljor.
- Nacka och Värmdö kommuner har olika mallar, typsnitt, standard och kommunloggor för alla dokument där det inte finns någon gemensam struktur. Båda kommunerna är vana att använda sina egna dokumentmallar och vill egentligen inte frångå dessa vilket faktiskt skapat en del huvudbry och tidsåtgång att koordinera.

2.3.2 Levererat projektresultat

- Planprogrammet möjliggör inga nya bostäder. Däremot kan ungefär 175 000 kvadratmeter tomtmark för olika former av exploatering skapas såsom verksamhetsområde, bussdepå, kretsloppscentral, infartsparkering med mera.
- Ingen detaljprojektering har genomförts varmed antal meter VA, antal meter nya gator eller antal kvadratmeter ny park inte har upprättats eller beräknats. De allmänna anläggningarna kan byggas ut på flera olika sätt beroende på hur området utformas i kommande detaljplan. En eventuell kommande planläggning och detaljprojektering ger svar på dessa frågor.
- Programmet möjliggör för utökad kollektivtrafik genom nya hållplatser och underlag för nya linjer.
- Programmet möjliggör för skapandet av många nya arbetsplatser.
- Nacka kommun har idag brist på områden för verksamheter och småindustrier. Planprogrammet medför många nya tomter som kan exploateras och användas.

2.3.3 Kostnader

- Nacka kommun har bekostat framtagandet av planprogrammet tillsammans med Värmdö kommun. Projektets netto är minus 3 miljoner kronor för Nacka kommun. Kostnaden överförs till annat stadsbyggnadsprojekt, Kil Verksamhetsområde 9439, som upprättar ny detaljplan och bygger ut allmänna anläggningar. Exploatörerna ska bekosta ny detaljplan och utbyggnad av allmänna anläggningar via

gatukostnader och VA-anläggningsavgift.

- Om 175 000 kvadratmeter tomtmark tillskapas för exploatering går hela projektet, inklusive utbyggnad av allmänna anläggningar som finansieras genom gatukostnader, med vinst. Normalt markvärde för denna typ av verksamheter är mellan 800 - 1200 kronor per kvadratmeter beroende på läge och förberedelsegrad. Kommunen bekostar ingen utbyggnad och exploatörerna går med vinst efter att gatukostnader är erlagda.

3 Slutsatser och förslag på förbättringar

Samarbetsprojekt med andra kommuner skapar nya och intressanta möjligheter där erforderliga områden och anläggningar kan ingå i båda kommunerna där kostnader för utredningar, projektarbete och genomförande delas mellan två intressenter.

Initiala och täta kontakter med sakägare, markägare och framtida exploatörer och brukare som får lämna synpunkter och vara del i utvecklingen och framtagandet av handlingar säkerställer kvalitet och skapar ett incitament att aktivt delta och driva projektet framåt. Samtidigt blir benägenheten att överklaga eller på annat sätt hindra processen mindre då alla inblandade parter har deltagit i hela processen.

I samarbetsprojekt bör stor vikt läggas vid det initiala planeringsarbetet och erforderliga avtal upprättas. Avtalen styr det kommande arbetet så att senare överraskningar eller osämja undviks. Båda parter bör veta vad som ska hända och vad som förväntas av alla samt vilka utredningar och arbeten som måste ingå i projektet. Gäller samarbetsprojektet en annan kommun eller myndighet bör även kommande utformning av dokument och mallar bestämmas initialt eftersom både kommuner och myndigheter ofta har bestämda regler för utformning av dokument och mallar.

Projektet bör så tidigt som möjligt försöka reda ut vad beställaren/kommunen vill i avgörande frågor och inte fortsätta arbetet innan avgörande frågor är bestämda. Framförallt vad gäller interna önskemål och målsättningar.

Om det finns mer än en beställare eller organisationer som ska samarbeta, med ibland olika agendor, måste alla inblandade parter vara medvetna om att det uppkommer frågor och ärenden som parterna har olika uppfattning om vilket medför ökad åtgång av tid, resurser och kostnader.

Öppenhet och mångfald

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

