



Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen, avd. 4
Box 1104
131 26 Nacka Strand

Skickas endast per e-post till mmd.nacka.avdelning4@dom.se

YTTRANDE

Mål nr F 1407-14

Circle K Sverige AB ./. Nacka kommun

I egenskap av ombud för Nacka kommun ("Kommunen") får jag avge följande yttrande.

1 INSTÄLLNING OCH YRKANDE

- 1.1 Kommunen bestrider käromålet i dess helhet.
- 1.2 Kommunen yrkar ersättning för sina rättegångskostnader med belopp som senare kommer att anges.

2 GRUNDER FÖR BESTRIDANDE

- 2.1 Det är av vikt för Kommunen att fastigheten Nacka Sicklaön 13:83 ("Fastigheten") används för bebyggelse av annan art.
- 2.2 Vidare är det av vikt för Kommunen att Fastigheten används för bebyggelse på annat sätt än tidigare.
- 2.3 Kommunens uppsägning av den 2 januari 2014, av det mellan parterna ingångna tomträttsavtalet av den 7 november 1958, är grundad på tillräckliga skäl.



3 GÄLLANDE RÄTT

3.1 Av jordabalken 13 kap. 14 § framgår att; "Uppsägning får ske endast om det är av vikt för ägaren att fastigheten användes för bebyggelse av annan art eller eljest på annat sätt än tidigare." Utgångspunkten är att det är Kommunens intresse av att få använda fastigheten som ska tillmätas betydelse, inte tomträttsHAVAREN Circle K Sverige AB:s intresse ("Circle K").

3.2 Av förarbetena till aktuell paragraf framgår följande (prop. 1953:177 s. 56):

"Uppsägning bör [...] icke tillåtas, när behovet utan större olägenhet kan tillgodoses på annat sätt. I viss utsträckning bör sålunda en intresseavvägning ske. [...] För att uppsägning skall få ske bör icke krävas att fastighetsägarens behov att förfoga över marken vid tiden för uppsägningen står inför sitt omedelbara förverkligande. Å andra sidan är det tydligt att uppsägning icke får tillgripas för ändamål som hänför sig till en oviss framtid. Behovet måste ha vunnit så stark aktualitet, att det kan sägas vara av vikt för fastighetsägaren att redan nu förfoga över marken. Om marken behöver tagas i anspråk först vid en tidpunkt, som ligger långt fram i nästa period, torde det alltså i allmänhet icke kunna anses vara av vikt för fastighetsägaren att tomträtten bringas att upphöra redan vid den löpande periodens utgång. Detta gäller dock icke undantagslöst. TomträttsHAVARENS intresse av att få behålla tomträtten bör vägas mot angelägenheten av att den åtgärd, som fastighetsägaren ämnar vidtaga med fastigheten, genomföres redan under nästa period."

3.3 Enligt Lagberedningen skulle uppsägning även få ske om ägarens avsedda användning av fastigheten var av väsentlig betydelse från allmän synpunkt. Detta exemplifierades med avlägsnande av bebyggelse som medför sanitära olägenheter eller väsentliga störningar för omgivningen.

3.4 Mot ovan angiven bakgrund är Kommunens uppfattning att mark- och miljödömsTOLen, vid sin bedömning, ska ta hänsyn till *behov*, *aktualitet* och *genomförbarhet* av den nya användningen av Fastigheten.



4 BEHOVET AV DEN NYA ANVÄNDNINGEN AV FASTIGHETEN

- 4.1 Under de senaste decennierna har bebyggelsen mellan Stockholm och Nacka vuxit samman mer och mer och år 2030 beräknas antalet Nackabor ha ökat med 40 000 personer. Samtidigt ökar också inflyttningen till Värmdö kommun. Västra Sicklaön kommer att utvecklas till stadskärna och bli en del av innerstaden.
- 4.2 Den typ av verksamhet som Circle K i dagsläget bedriver inom Fastigheten är olämplig då tunga transporter färdas såväl igenom som i direkt anslutning till vad som kommer att utgöra ett stadsområde. En centralt belägen bränsledepå utgör härutöver en förfullning av stadsmiljön och riskerar av flera anledningar att skapa obehag och olustkänslor hos närboende, se Bilaga 10 till svaromålet. Det kan inte heller bortses från att depåverksamhet är en farlig verksamhet, så farlig att den träffas av den så kallade Sevesolagstiftningen. Sevesolagstiftningen består av lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor jämte tillhörande förordning. Lagstiftningen, som utgör Sveriges implementering av Industriolyckskonventionen och EU:s båda Sevesodirektiv, syftar till att dels förebygga allvarliga kemikalieolyckor, dels begränsa följderna av sådana olyckor för människors hälsa och för miljön. Med hänsyn till Fastighetens attraktiva läge med närhet till Nacka centrum, planerad tunnelbanestation och den i övrigt planerade utvecklingen för västra Sicklaön lämpar sig Fastigheten betydligt bättre för bostadsbebyggelse än som bränsledepå. Den nya användningen av Fastigheten är enligt Kommunens uppfattning av väsentlig betydelse från allmän synpunkt.
- 4.3 Kommunen äger cirka 40 procent av marken på västra Sicklaön och privata aktörer cirka 60 procent. Kommunen förfogar över planläggningen av marken och kan därmed skapa byggrätter, däremot har kommunen ingen möjlighet att förmå privata markägare att bygga i enlighet med antagen detaljplan eller att styra inom vilken tid byggnationen ska vara färdigställd. Kommunen har heller inga verktyg för att styra upplåtelseformen till exempelvis hyresrätt på den privata marken. Denna möjlighet har dock kommunen på den kommunalt ägda marken.



- 4.4 Kommunen kan, efter antagen och laga kraftvunnen detaljplan, själv eller efter markanvisning (försäljning eller upplåtelse) av marken till en annan part styra byggtakt och färdigställande samt ange upplåtelseform. Den kommunala marken är därför av stor betydelse för kommunens förutsättningar att i närtid skapa en hållbar stad med ett varierat utbud av bostäder och verksamheter.
- 4.5 Tillgång till Fastigheten är central för att kommunen ska kunna leva upp till sina åtaganden enligt Tunnelbaneavtalet och det centrala nationella och regionala syftet med tunnelbaneutbyggnaden, nämligen att åstadkomma en kraftigt utökad bostadsbebyggelse längs de aktuella linjerna. Fastighetens läge innebär att tillgång till marken och ändrad markanvändning från tung och miljöfarlig industri till stadsbebyggelse är av väsentlig betydelse för genomförandet av hela Nacka stad och regionens målsättning om en flerkärnig och tät stadsbebyggelse.
- 4.6 Utlåtande: Hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka stad
- 4.7 Björn Ekelund, PhD, Universitetslektor, Luleå tekniska universitet och arkitekt på MSA, har fått i uppdrag av Kommunen att belysa pågående diskurser inom hållbar och attraktiv stadsutveckling samt hur de tolkas vid utvecklingen av Nacka stad, Bilaga 4 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Björn Ekelunds uppdrag omfattade även att sätta dessa teorier och FoU-resultat i relation till området vid Bergs gård och ge ett grovt utlåtande om områdets nuvarande användning påverkar, eller inte, stadens möjligheter till en hållbar och attraktiv utveckling. Sammanfattningsvis förklarar Björn Ekelund, mot bakgrund av tidigare forskning, att Kommunens intentioner för en hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka stad liknar de som har formulerats i både nationella och internationella studier. Den argumentation som föreligger för att bygga ut staden, även inom Bergs gård, är relevant, samtida och väl underbyggd. Att optimera tillgången på mark för att uppnå visionen "Hållbarhet" är en fråga om att balansera effektivitet med goda upplevelsevärden och ineffektivitet. Bara så kan en optimalt hållbar stadsutveckling uppstå.
- 4.8 Vidare anger Björn Ekelund att i den balansakten krävs en sammanvägning av flera olika värden. Vikten av balans är särskilt tydligt i frågan om tillgången till mark. Rätt avvägningar mellan ekonomi och exploatering är starkt påverkande på stadsform, rumslig identitet och hur ny bebyggelse kan integreras i Nacka.



För att inte hamna i ett läge där exploateringen av Nacka stad blir allt för storskalig på endast ett fåtal platser så måste all tillgänglig mark optimeras. Med optimering menas inte att bygga mycket på ett fåtal platser, utan att kunna bygga lagom och anpassat överallt. Här är marken vid Bergs gård en viktig resurs som inte i första hand påverkar antalet bostäder i Nacka, utan är av betydligt större vikt för att påverka vilken stadsutveckling som kan ske på andra håll på Sicklahalvön. Sammantaget, skriver Ekelund, innebär det att även små reduktioner av den tillgängliga marken får stora rumsliga effekter på den intention som finns om en attraktiv och hållbar stad. Markttillgången i Bergs gård är angiven för 2000 bostäder av 13 500 totalt. Det är procentuellt sett en relativt stor del av det totala antalet och kan därför vara mycket betydelsefull med avseende på de följd effekter som kommer i övrig stadsbebyggelse i Nacka, inte bara för vad som sker just i området Bergs gård. Ekelund anger vidare att ett av politikens viktigaste åtagande är att säkerställa markttillgången och att säkerställa kontinuitet och byggbarhet för den stadsutveckling som eftersträvas.

- 4.9 Björn Ekelund anger även att förtätning enligt UN-habitat är en förutsättning för hållbar stadsutveckling och att Nacka stad står inför ett sådant faktum. Frågan om hur är särskilt strategiskt viktigt med avseende på Bergs gård. Platsen är på många vis den yttersta länken i stadsbyggandet och skapar förutsättningar för förtätning i närheten av bostadsområden som idag kan upplevas utestängda, det är den yttersta länken av förtätning i anslutning till vatten- och naturområden som bör integreras i stadsbyggandet, det är den yttersta länken av förtätning som kan skapa goda förutsättningar för ökat kollektivtrafikanvändande och det är den plats i utvecklingen av Nacka stad som har mycket goda förutsättningar att utvecklas till ett lokalt centrum. Genom dess placering i den yttersta kanten av stadsutvecklingen förflyttas också randeffekter av stadsbyggandet till en kant mot vatten och grönska som i sin tur utgör starka attraktorer. Det är helt enkelt en plats som vid förtätning skapar förutsättningar för att hela stadsutvecklingens längd, från centrum till periferi, ska bli optimalt använd.
- 4.10 Vidare förklarar Björn Ekelund att människors tillgång till offentliga rum vanligtvis begränsas av två olika gränsdragningar. Det är fysiska/juridiska gränser och det är sociala/osynliga gränser. Tillgängligheten till offentliga rum är en nyckelfråga för en hållbar och attraktiv utveckling av Nacka stad. Några av Kommunens mest



kvalitativa platser återfinns vid vattnet, i naturreservat eller i topografiskt vackra miljöer. Dessa offentliga miljöer bör i största möjliga mån göras tillgängliga för allmänheten genom att öppnas upp och integreras i stadsutvecklingen. I nuläget gör olje- och depåverksamheten i Bergs gård att cirka en femtedel av de kantzoner som vänder sig mot dessa kvalitativa platser är instängda eller har en kraftigt försämrad tillgänglighet på grund av staket och uppbyggda barriärer. Utöver de rent fysiskt/juridiskt exkluderande rummen är i fallet Bergs gård förutsättningen sådan att det också finns det osynliga utestängandet som skapas av skyddsavstånd och värnandet av människors hälsa. Sammantaget har Bergs gård därmed en mycket stor inskränkning i rätten till offentliga rum. Av den anledningen bör marken snarare användas för stadsutveckling, under förutsättning att den föreslagna stadsformen prioriterar offentliga rum och aktivt arbetar för allas rätt till dessa.

- 4.11 Genom ett effektivt samutnyttjande av gemensamma resurser, inte minst när det gäller infrastruktur, uppnås hållbarhet. Genom sin granskning kan Björn Ekelund konstatera att Kommunen vill värna återbruk och effektiv resursanvändning i så stor utsträckning som möjligt för att utveckla Kommunen till en hållbar och attraktiv stad. Detta gäller allt från byggandet av tunnelbana till större trafikleder i tunnel och på vatten. Men det handlar också om grönytor, energiproduktion, mindre vägar, avfall etc. I fallet Bergs gård finns flera gemensamma resurser tillgängliga. Där finns tillgången till vattnet, där finns energidistributionen och där finns gator som behövs för industriverksamhet. Idag präglas de av privat användande av ett fåtal, inte av det gemensamma användandet för ett flertal Nackabor. Den gemensamma infrastruktur som redan är byggd behöver alltså optimeras för att användas av så många som möjligt när städerna blir trängre, och här finns mycket goda förutsättningar för en sådan effektivisering genom att ersätta området för Bergs gård med en tät och hållbar stadsutveckling.
- 4.12 Björn Ekelund anger att en förutsättning för en hållbar stadsutveckling i Kommunen är att skapa närhet till stationer. För att nå visionen om en hållbar och attraktiv stadsutveckling är det dock nödvändigt att reducera eller eliminera barriärer och ersätta dem med kontinuerliga och innehållsmässigt relevanta stråk som binder samman områden på olika avstånd från stationerna. På så sätt kan både upplevda och verkliga avstånd minskas. Merparten av den föreslagna

bebyggelsen i Nacka har mycket goda förutsättningar till att upplevas nära en station, men ligger då Bergs gård i ett sådant läge? Med utgångspunkt i den strukturplan som har tillhandahållits finns stor potential för att närhet till stationen ska uppstå, men de indikatorer som krävs för ett utvecklande av både upplevd och faktisk närhet kommer att behöva platsanpassas i den fortsatta planeringen. Med det i åtanke bidrar således Bergs gård till en hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka eftersom området antagligen kan sägas ligga nära en station.

- 4.13 Vidare förklarar Björn Ekelund att det är av stor vikt att bredda och utvidga begreppet funktionsblandning för att skapa hållbar och attraktiv stadsutveckling, såväl i Nacka stad som på andra håll. Att utöka funktionsblandningen betyder bland annat att nya former av produktions- och distributionsanläggningar måste kunna integreras i städerna och anpassas till utvecklingen av smarta städer och nya samhällssystem, exempelvis i form av lokala ekonomier, byggemenskaper, stadsodling, prosumenter etc. Detta, menar Björn Ekelund, ställer i sin tur krav på att stadsutvecklingen lyckas kombinera ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Om det föreligger en konflikt mellan anläggning och stadsutveckling bör en optimering av marken alltid förordas. Här förefaller Bergs gård i dess nuvarande form svårigen kunna anpassas till utvecklingen av en hållbar och integrerad produktions- och distributionsmiljö.
- 4.14 Björn Ekelund anger att i alla typer av städer finns det olika former av bilder av samhället. Det synliga skapar bilden och förståelsen av samhället. När det gäller synlighet och idéutveckling har Kommunen flera olika sakfrågor som berörs. Den pågående strävan efter att flytta Bergs oljehamn bör tolkas som ett resultat av en idéutveckling som skett under lång tid och därmed är en naturlig följd av ett förändrat samhälle och viljan att hitta nya former av representativa miljöer.
- 4.15 Utlåtande: Bergs, Nacka kommun en bedömning av områdets betydelse för regionala och lokal utveckling och bostadsförsörjning i förhållande till dess roll som oljehamn och depå
- 4.16 Carl-Johan Engström har på uppdrag av Kommunen undersökt området Bergs betydelse för en hållbar stadsutveckling utifrån behovet av bostäder och urbana funktioner, såväl lokalt som regionalt, och jämfört detta med hur behovet av



försörjning med oljebaserade drivmedel i regionen kan lösas om Kommunens upplåtelse av området med tomträttsavtal upphör, Bilaga 2 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2015. Sammanfattningsvis har Carl-Johan Engström kommit fram till att det är ett nationellt intresse att bostäder kan byggas i Stockholmsregionen, då en hög tillväxt i denna har betydelse för hela landet. Att uppnå nationell och regional nytta ställer krav på planeringen i kommunerna, som bär ansvaret för bostadsförsörjningen. Nacka bidrar genom byggande på västra Sicklaön till att lösa behovet av bostäder såväl lokalt som regionalt. Det är centralt allmänt intresse ur bostadsförsörjningssynpunkt. Bergs har därutöver särskilda förutsättningar att vara del av det allmänna intresset då en bostadsutbyggnad där får god tillgänglighet till hela regionens arbetsmarknad via tunnelbaneutbyggnaden. Området förstärker förutsättningarna att skapa urbana kvaliteter och ett kvalificerat serviceutbud i anslutning till Nacka centrum. Detta bidrar i sin tur verksamt till att kunna rekrytera välutbildad arbetskraft till regionen. Bergs är således också av allmänt intresse för fortsatt utveckling av den lokala arbetsmarknaden.

4.17 Vidare konstaterar Carl-Johan Engström, sammanfattningsvis, att översiktsplanen från 2012, som pekar ut Bergs oljehamn som ett utredningsområde, ingår i en serie av ställningstagen med det gemensamt att alla förutsätter att oljehanteringen avvecklas. Det är således inte något tecken på att kommunens intentioner varit oklara. Mot bakgrund av tidigare ställningstaganden är detta en del av en rullande översiktsplaneprocess som öppnar för närmare studier av hur området kan gestaltas efter att verksamheten upphör. Den regionala infrastrukturen bör enligt RUFSS 2010 utvecklas så att regionala logistikcentra flyttar mot mer perifera lägen. Depåkapaciteten i regionen som helhet är inte en kritisk fråga vid en nedläggning av Bergs. En samlad riskbedömning faller inte enkelt ut till fördel för något av de på senare tid utredda försörjningsalternativen. Bergs är viktig för nuvarande tomträttsinnehavare. Mot bakgrund av de myndighetsbedömningar som gjorts är detta ett enskilt intresse och inte ett allmänt.

4.18 Vad gäller den närmare bedömningen av det allmänna intresset av Bergs som en ny stadsdel, anger Carl-Johan Engström sammanfattningsvis, att Bergs är ett strategiskt viktigt område för kommunens och regionens bostadsförsörjning och

ett potentiellt etableringsområde för arbetsplatser som väl låter sig integreras med bostäder. Bergs kan således svårligen ersättas med likvärdiga alternativ och är av strategisk betydelse från allmän synpunkt.

4.19 Utlåtande: Bergs, Nacka kommun – kompletterande synpunkter

4.20 Carl-Johan Engström, prof emeritus KTH, har på uppdrag av Kommunen upprättat ett kompletterande utlåtande, Bilaga 5 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016, grundat på hans tidigare undersökning av Fastigheten samt på de synpunkter som framförts i Circle K:s yttrande. Sammanfattningsvis konstaterar Carl-Johan Engström att själva tomträttsinstitutet innebär att en kommun, efter att tomträttshavaren under lång tid kunnat utveckla och förvalta en verksamhet, kan återta marken för annan markanvändning. Skälen för det ska vara välgrundade. Tomträttsinnehavaren kan vända sig mot att uppsägningen inte grundas i tillräckliga skäl.

4.21 Carl-Johan Engström anger att de intressen som föreligger, och hur de ska bedömas, är följande:

- *Intresset av en hamnverksamhet.* Detta är ett enskilt intresse enligt de myndigheter som har att avgöra frågan.
- *Intresset av försörjningstrygghet.* Det är belagt att möjligheter att försörja regionen från andra hamnar och depåer föreligger. Konsekvenserna av en snabb avveckling är inte så stora att ansvariga myndigheter har bedömt att ingripande åtgärder är nödvändiga. Verksamhetsutövarens intresse är därmed att anse som enskilt.
- *Försörjningsstruktur.* En utifrån försörjning av regionen är en lösning med lägre riskexponering i tätbefolkade delar av regionen från hamnar robusta för en osäker utveckling mot olika typer av framtida förnybara bränslen. Bergs hamn uppfyller inte dessa krav.
- *Bostäder.* Kommunen har enligt lag skyldighet att planera bostadsförsörjningen. Detta är även ett allmänt intresse enligt 2 kap PBL.



- *Hållbar stadsutveckling.* Kommunens utvecklingsstrategi för västra Sicklahalvön, inkl. Bergs hamn, uppfyller höga anspråk att möta de krav på hållbarhet, som det råder konsensus kring i aktuell forskning. Det förstärker det allmänna intresset av att omvandla Bergs hamn till en stadsdel om ca 5000 invånare i kommunen.

4.22 Carl-Johan Engströms slutsats är att det allmänna intresset av bostäder och stadsutveckling inte står emot något riksintresse. I och med detta har Kommunen starka skäl för sin uppsägning. Circle K:s skäl mot detta är att bedöma som ett enskilt intresse.

5 AKTUALITETEN AV DEN NYA ANVÄNDNINGEN AV FASTIGHETEN

5.1 Fastigheten är belägen på västra Sicklaön vilket är ett område där Kommunen under de senaste tjugo åren arbetat aktivt och långsiktigt för att skapa en tätare och mer blandad stadsbebyggelse. Som ett led i förverkligandet av 2012 års översiktsplan för västra Sicklaön har Kommunen de senaste åren arbetat med att ta fram och beslutat om en Strukturplan för västra Sicklaön, en Vision för staden Nacka samt Fundamenta en stadsbyggnadsstrategi för Nacka stad. På västra Sicklaön pågår vidare ett stort antal stadsbyggnadsprojekt. Kvarnholmen exploateras fortlöpande enligt antaget detaljplaneprogram och arbete med detaljplaneprogram pågår för Henriksdal, Planiaområdet och Nacka strand, för att nämna några exempel.

5.2 Genom statens åtagande i januari 2014 att bygga ut tunnelbana till Nacka ("Tunnelbaneavtalet") har det skapats ännu bättre förutsättningar för Nacka att växa och planeringen för tunnelbana och en förlängning av tvärbanan är i full gång. Kommunen har i Tunnelbaneavtalet förbundit sig att uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030, se Bilaga 1 till svaromålet. Sammantaget pågår det ett intensivt arbete inom Kommunen med att skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön. Det är mot denna bakgrund och regionens ständigt ökande behov av nya bostäder som Nackas kommunfullmäktige den 23 september 2013 beslutade att Tomträtsavtalet med Statoil skulle sägas upp för avflyttning senast den 31 december 2018. Mot bakgrund av Kommunens planer för framtidens västra Sicklaön vore det

förödande om Tomträttsavtalet kom att förlängas eftersom varje ny avtalsperiod uppgår till fyrtio år.

- 5.3 Det är endast Tomträttsavtalets upphörande som är direkt avgörande för bostadsplanernas förverkligande. Som grund för Kommunens åtagande att uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön ligger bland annat planeringen att bygga bostäder på Fastigheten, se Bilaga 2 till svaromålet.
- 5.4 Att Kommunen sedan en längre tid tillbaka har planerat att bygga bostäder inom Fastigheten bekräftas av bl.a. Kommunens remissvar till Länsstyrelsen 2004 "Riksintresset Stockholms Hamn", Bilaga 3 till svaromålet, Nacka kommuns yttrande över Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFSS 2010), Bilaga 4 till svaromålet, Remiss av "Att hamna rätt" - förslag till hamnstrategi för Stockholm (aug 2005), Bilaga 5 till svaromålet, samt översiktsplanerna från år 2002 och år 2012, Bilaga 6 – 7 till svaromålet.
- 5.5 Under det senaste åren har planerna på att bebygga Fastigheten med bostäder på allvar tagit fart. Efter att översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 2012 har Kommunen bl.a.:
- beslutat att säga upp Tomträttsavtalet i syfte att bygga bostäder på Fastigheten (2013), Bilaga 8 till svaromålet,
 - i Tunnelbaneavtalet åtagit sig att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön där Fastigheten är belägen (2013-2014),
 - antagit Strukturplan för en tät och blandad stad på västra Sicklaön (2014, 2015),
 - antagit Visionen för staden i Nacka (2014) och stadsbyggnadsstrategin Fundamenta (2015).
- 5.6 Den 29 april 2014 beslutade kommunstyrelsen vidare genom sitt stadsutvecklingsutskott att inleda planarbete för bostäder på fastigheten, se Bilaga 9 till svaromålet, och 2015 antogs startpromemoria för detaljplan och stadsbyggnadsprojekt Bergs gård, se Bilaga 1 till Kommunens yttrande av den 7 november 2016.



- 5.7 Nacka bygger stad - Kommunens behov av marken i Bergs gård
- 5.8 Kommunen har gett in en rapport; Nacka bygger stad - Kommunens behov av marken i Bergs gård, Bilaga 1 till Kommunens yttrande av den 31 augusti 2015. Sammanfattningsvis konstateras det i rapporten att bebyggelsen mellan Stockholm och Nacka under de senaste 20 åren har vuxit mer och mer samman. Kommunen har under lång tid arbetat med omvandling av gamla industriområden till attraktiva bostadsområden och förtätning av existerande bostadsområden på västra Sicklaön. Efterfrågan på bostäder och lokaler ökar och att möta efterfrågan är en förutsättning för tillväxt inte bara inom Nacka utan för hela Stockholmsregionen.
- 5.9 Kommunfullmäktige i Nacka antog i juni 2012 en ny översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka". Att skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön och att genom utbyggd tunnelbana skapa ett mer komplett transportsystem är två av översiktsplanens viktiga strategier. Denna inriktning är också i linje med den tidigare översiktsplanen från 2002 som också lyfte fram bostadsbyggande och utbyggnad av vägnätet och kollektivtrafik som viktiga förutsättningar för gynnsam utveckling.
- 5.10 Det finns flera anledningar till att kommunen valt att bygga stad på västra Sicklaön. Nacka är en av regionens och landets snabbast växande kommuner och Stockholm och Nacka växer mer och mer samman. Stockholm växer utåt och Nacka stads bebyggelse är en naturlig fortsättning på Stockholms stads stadsutveckling till Nackas kommungräns. Tät bebyggelse är också en av huvudstrategierna i den regionala utvecklingsplanen (RUF) från 2010. I denna anges västra Sicklaön som en del av den så kallade centrala regionkärnan tillsammans med Stockholms innerstad, de inre delarna av Söderort och Västerort samt delar av Solna och Sundbyberg.
- 5.11 Vidare anges det i rapporten att staten, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Solna stad, Nacka kommun och Järfälla kommun i januari 2014 ingick en överenskommelse om utbyggd tunnelbana. Överenskommelsen formaliserades genom det så kallade Tunnelbaneavtalet (huvudavtal och delprojektavtal) som undertecknades den 7 januari 2014. Överenskommelsen innebär bland annat en förlängning av tunnelbanans blå linje från station Kungsträdgården till Nacka

centrum och ett åtagande från kommunens sida om stadsutveckling i det som kallas tunnelbanans influensområde. Genom tunnelbaneöverenskommelsen har Nacka getts verkliga förutsättningar att genomföra en tät och blandad stad på västra Sicklaön, i en takt som annars inte hade varit tänkbar. Att åstadkomma en kraftigt ökad bostadsbebyggelse i anslutning till och längs med tunnelbaneutbyggnaden är också ett av huvudsyftena med utbyggnaden. Detta framgår både av uppdraget från regeringen till förhandlingspersonen för utbyggd tunnelbana och är helt centralt för de mellan parterna träffade avtalen.

- 5.12 Enligt Tunnelbaneavtalet ska Nacka kommun själv eller genom annan markägare/bostadsexploator uppföra minst 13 500 bostäder på västra Sicklaön fram till senast år 2030, med en genomsnittlig takt av drygt 800 bostäder per år. Bostäderna ska ligga inom tunnelbanans influensområde. I Nacka kan området enklast beskrivas som västra Sicklaön. Antalet gäller färdigställda bostäder vars detaljplaner antagits från och med 2014. Omvandlingen av Bergs gård till en levande stadsdel med cirka 2 000 bostäder var en del av underlaget i Stockholmsförhandlingen och ingår i det område som i Stockholmsförhandlingen definierats som i tunnelbanans influensområde.
- 5.13 Att bygga stad innebär inte bara en stor förvandling i form av ny bebyggelse för bostäder och verksamheter, utan i lika hög grad för ytorna där emellan; gator, platser och stråk där invånarna förflyttar sig mellan olika platser. Det handlar om att skapa en bra, attraktiv och sammanhållen stad.
- 5.14 Alla delar av stadsplaneringen måste ske i relation till helheten. En stad planeras för flera hundra år och i framtagandet av detaljplaner måste man ta hänsyn till mycket långa tidsperspektiv, 50-100 år. För att åstadkomma en långsiktigt hållbar stad studeras helheten och en framtida struktur för hela västra Sicklaön redovisas. Därför definierar kommunen utvecklingen av Nacka stad, den täta och blandade staden på västra Sicklaön, som ett stort sammanhållet stadsbyggnadsprojekt. Det inkluderar bostäder, arbetsplatser, grönområden och alla typer infrastruktur, både för transport och teknisk försörjning.
- 5.15 För att lyckas med stadsutvecklingen på västra Sicklaön, och därmed uppnå målen i den regionala utvecklingsplanen, Nackas översiktsplan och syftet med Tunnelbaneavtalet, arbetar kommunen strategiskt med ett övergripande



- planeringsarbete. Byggandet av en tät stad av den dignitet och i den takt som Nacka nu är mitt uppe i ställer stora krav på planering och samordning. Både inom kommunen och med externa parter såsom exempelvis Trafikverket, Trafikförvaltningen (SL), Stockholm Vatten AB och Förvaltning för utbyggd tunnelbana (Stockholms läns landsting).
- 5.16 Vidare framgår det av rapporten att på västra Sicklaön, inom influensområdet för tunnelbanan, äger kommunen cirka 40 procent av marken och privata aktörer cirka 60 procent. Kommunen förfogar över planläggningen av marken och kan därmed skapa byggrätter, däremot har kommunen ingen möjlighet att förmå privata markägare att bygga i enlighet med antagen detaljplan eller att styra inom vilken tid byggnationen ska vara färdigställd. Kommunen har heller inga verktyg för att styra upplåtelseformen till exempelvis hyresrätt på den privata marken. Denna möjlighet har dock kommunen på den kommunalt ägda marken. Kommunen kan efter antagen och laga kraftvunnen detaljplan själv eller efter markanvisning (försäljning eller upplåtelse) av marken till en annan part styra byggtakt och färdigställande samt ange upplåtelseform. Den kommunala marken är därför av stor betydelse för kommunens förutsättningar att skapa en hållbar stad med ett varierat utbud av bostäder och verksamheter.
- 5.17 Tillgång till Bergs gård är centralt för att kommunen ska kunna leva upp till sina åtaganden enligt Tunnelbaneavtalet och det centrala nationella och regionala syftet med tunnelbaneutbyggnaden, nämligen att åstadkomma en kraftigt utökad bostadsbebyggelse längs de aktuella linjerna. Fastighetens läge innebär att tillgång till marken och ändrad markanvändning från tung och miljöfarlig industri till stadsbebyggelse är av väsentlig betydelse för genomförandet av hela Nacka stad och regionens målsättning om en flerkärnig och tät stadsbebyggelse.
- 5.18 Statoils oljedepå ligger idag som en barriär mellan bebyggelseområdena för bostäder och verksamheter samt Nyckelvikens naturreservat. Den nuvarande användningen blockerar tillgängligheten längs kusten mellan bostadsområdena och Nyckelviken. Nyckelvikens naturreservat är redan idag, men kommer i än större utsträckning när staden växer, att vara en viktig plats för rekreation och aktiviteter för stadens invånare.



- 5.19 Om oljedepåverksamheten blir kvar kommer det att påverka kommunens förutsättningar för genomförande på ett påtagligt negativt sätt. Utformningen av gator i närheten av Bergs gård kommer att påverkas. Gröna stråk och strandpromenader likaså. Stadens karaktär och innehåll skapar helheten och i den platsar inte en oljedepåverksamhet. Det kan också bli svårt för kommunen att nå de uppsatta bostadsmålen utan ändrad markanvändning. Detta gäller inte endast de planerade bostäderna i Bergs gård utan även kommunens förutsättningar att planera för och bygga bostäder, arbetsplatser och infrastruktur på andra ställen i staden kommer att påverkas påtagligt negativt om oljedepåverksamheten ska fortlöpa. Om kommunen inte får tillträde till sin fastighet nu är nästa möjliga tid för uppsägning av tomträttsavtalet först om 40 år, alltså 2059.
- 5.20 För att lyckas med den stora omvandlingen av västra Sicklaön till en tät, sammanhållen och attraktiv stad, i enlighet med kommunens översiktsplan och intentionerna i Tunnelbaneavtalet, har Kommunen under de senaste åren tagit fram och beslutat om ett antal strategiskt viktiga dokument för övergripande planering och samordning, nämligen:
- Översiktsplanerna för 2002 och 2012
 - Strukturplanerna från 2014 och 2015
 - Vision för Nacka stad
 - Fundamenta
 - Tunnelbaneavtalet
 - Uppsägning av tomträttsavtalet med Statoil
 - Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Bergs gård 2015
 - Pågående program- och detaljplanarbeten
 - Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal (2016)
- 5.21 Rapport: Nacka bygger stad - Kommunens behov av marken i Bergs gård – Uppföljning och komplettering
- 5.22 Vidare har Kommunen genom Gunilla Glantz, stadsbyggnadsdirektör, och Andreas Totschnig, chef för enheten för strategisk stadsutveckling, upprättat en



kompletterande rapport som redogör för Kommunens behov av marken i Bergs gård, Bilaga 2 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Sammanfattningsvis uppges i rapporten att arbetet på västra Sicklaön fortsätter med genomförandet av en tät och hållbar stadsbebyggelse i anslutning till den nya tunnelbanelinjen till Kommunen. Arbetet med planeringen och genomförandet av Nacka stad sker i nära samarbete med flertalet regionala aktörer kring kollektivtrafiklösningar, trafiklösningar och andra gemensamma infrastrukturella projekt som kräver långsiktiga och gemensamma helhetslösningar. Härutöver vill Kommunen särskilt framhålla följande från rapporten.

- 5.23 En avgörande förutsättning för tillkomsten av nya bostäder, ett hållbart stadsbyggande och därmed fortsatt tillväxt är förbättrade kommunikationer. Parallellt med stadsbyggandet pågår därför arbetet kring utbyggd kollektivtrafik med bussar, förlängd tvärbana, upprustad Saltsjöbana och utbyggd tunnelbana. Det fordras helhetslösningar där Kommunen ingår som en del i ett större sammanhang och ett intensivt arbete pågår i nära samarbete mellan Kommunen och flertalet andra aktörer i regionen.
- 5.24 Inom Stockholms läns landsting har "Förvaltning för utbyggd tunnelbana" uppdraget att bygga ut tunnelbanan med 19 km nya spår och nio nya stationer. Kommunen är representerad i förvaltningens styrgrupper och arbetet pågår för fullt med planering och projektering för tunnelbanans utbyggnad till Kommunen. Provbörningar och vidare undersökningar har under våren 2016 resulterat i en teknisk lösning för att tunnelbanan ska kunna byggas i enlighet med tidigare inriktning, dvs. en uppgång mot en bussterminal söder om Värmdöleden, och en uppgång norr om Värmdöleden i korsningen Jarlabergsvägen/ Skönviksvägen. Den senare kommer att vara belägen på ett promenadavstånd om cirka 650-700 meter från Bergs gård.
- 5.25 Utöver tunnelbanan, som en del i en helhetslösning för kollektivtrafiken i ostsektorn, träffade Kommunen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Värmdö kommun "Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn" år 2014. En bussterminal i Kommunen är en förutsättning för den planerade dimensioneringen av bussterminal vid Slussen och för det planerade kollektivtrafiknätet som byggs ut. Utbyggnaden



innebär att kapacitetsbehovet för busstrafiken inom denna sektor säkras till år 2050. Tillsammans med utbyggd tunnelbana till Kommunens centrum blir kollektivtrafiken konkurrenskraftig och möjliggör en fortsatt positiv bebyggelseutveckling.

- 5.26 I april 2016 avslutades en förstudie som tagits fram i nära samarbete mellan Kommunen, Stockholms läns landsting och Trafikverket med flera över var en ny bussterminal kan placeras i Kommunens centrum. Inom ramen för arbetet har områdets förutsättningar och möjligheter identifierats och klarlagts. Förstudien rekommenderar ett alternativ som innebär en överdäckning av en del av Värmdöleden och en ny bussterminal i anslutning till tunnelbanans station i Kommunens centrum. En överdäckning och en ny bytespunkt för kollektivtrafiken bedöms få stor betydelse för utvecklingen av den täta, blandade och sammanhållna staden som byggs i Kommunen.
- 5.27 Parallellt med detta arbete har Stockholms läns landsting genomfört en egen studie, i nära samarbete med Kommunen, om bussterminalens placering i Kommunens centrum. Kommunen har också i samarbete med trafikförvaltningen på Stockholms läns landsting och Trafikverket genomfört en så kallad åtgärdsvalsstudie i syfte att analysera hur trafiksystemen i anslutning till väg 222/Värmdöleden ska fungera med en överdäckning och med en bussterminal som ansluter till den kommande tunnelbanan.
- 5.28 Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott i Nacka beslutade den 19 april 2016 att resultaten från förstudien och åtgärdsvalsstudien ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Kommunen har tillsammans med övriga huvudintressenter tagit fram en översiktlig tidplan för genomförandet av de olika delarna i förstudien kopplat till tunnelbanans utbyggnad. Nästa steg i arbetet är en vägplan för flytt av väg 222/Värmdöleden, detaljplan för överdäckning och bussterminal samt systemhandling för bussterminal.
- 5.29 I februari 2016 startade den av regeringen tillsatta Sverigeförhandlingen. I kommittédirektiven (2014:106 och 2014:113) för Sverigeförhandlingen anges bland annat att ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna är nödvändigt för att respektive region ska kunna vara fortsatt attraktiv och därigenom bidra till hela Sveriges tillväxt och konkurrenskraft. Regeringen vill att Nacka kommun,



utöver åtagandena om bostadsbyggande i de redan beslutade tunnelbaneavtalen, ska bygga ytterligare cirka 10 000 bostäder i Nacka till 2035. Kommunen är positiva till satsningen på Östlig förbindelse och förhandlingar pågår.

- 5.30 Inom Nacka stad har detaljplaner om 1 700 bostäder vunnit laga kraft under perioden januari 2015 till den 1 juni 2016. Det omfattar bostäder på Kvarnholmen, i Nacka Strand och Alphyddan. I Nacka Strand och Jarlaberg, båda områdena belägna invid Bergs gård, pågår detaljplanarbete i syfte att tillskapa ytterligare cirka 1250 respektive 400 nya bostäder.
- 5.31 Den första kommunala marken har anvisats för både hyres- och bostadsrätter. Under de kommande åren planeras för ytterligare markanvisningar. Fram till 2030 har Kommunen som ambition att markanvisa cirka 8 500 bostäder inom Nacka stad.
- 5.32 På sidan 11 i Kommunens rapport återfinns en tidplan över stadsbyggnadsprojektet Bergs gård. Tidplanen utgår från scenariot att tomträttshavaren följer avtalet och uppsägningen och avflyttar senast den 31 december 2018. Markanvisning för bostäder och verksamheter kan inte ske förrän den rättsliga tvisten om uppsägningen är slutligt avgjord.
- 5.33 Länsstyrelsens sammanfattande redogörelse för Nacka kommun, den 28 oktober 2015
- 5.34 Den 28 oktober 2015 redovisade Länsstyrelsen sina synpunkter på Kommunens översiktsplan, Bilaga 1 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016, i fråga om sådana statliga och mellankommunala intressen som kan ha betydelse för översiktsplanens aktualitet. Av skrivelsen framgår, under förutsättning att uppsägningen av verksamhetsutövaren (Circle K) fullföljs, att Länsstyrelsen stödjer Kommunens intention att fortsätta utreda möjligheten till bostadsbebyggelse på området och därmed integrera området som en del av Sicklaöns stadsbebyggelse.
- 5.35 Nacka kommuns yttrande över Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFS 2050)

- 5.36 Kommunen har upprättat och gett in ett remissyttrande över samrådsförslaget till regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF5 2050, som redogör för Kommunens syn på delar av samrådsförslaget, Bilaga 3 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Sammanfattningsvis anger Kommunen att åtaganden gentemot bland andra Stockholms läns landsting i avtalet om utbyggd tunnelbana, förutsätter att de gemensamma delarna i strukturalternativen läggs till grund för det slutliga planförslaget - dvs. att Bergs gård redovisas som "förtätning - bebyggelse" inom den centrala regionkärnan. Allt annat är otänkbart utifrån statens, landstingets och kommunens gemensamma planering för en tät och blandad, tunnelbaneförsörd stad.
- 5.37 Kommunen anger att skulle uppsägningen av aktuellt tomträttsavtal inte gå igenom förlängs det till 2059. Landstingets regionala utvecklingsplan med 2050 som horisontår måste ta ställning för områdets strategiska betydelse för den pågående och framtida stadsutvecklingen i regionen. Området är centralt för regionens bostadsförsörjning och ett tänkbart etableringsområde för arbetsplatser som är integrerade med bostäderna. Kommunen understryker att "Status quo med oljehamns- och depåverksamhet i direkt anslutning till den centrala regionkärnan i ytterligare 40 år är inte bara ett dåligt alternativ, det är det absolut sämsta alternativet."
- 5.38 Minnesanteckningar: Möte 2 med drivmedelsbolagen i frågan om Stockholmsregionens försörjning av olja och drivmedel, 2016-10-17
- 5.39 Mellan Energimyndigheten, Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Trafikverket och Länsstyrelsen Stockholms län pågår ett arbete som syftar till statlig samordning för att trygga Stockholmsregionens försörjning av drivmedel på kort och lång sikt. Landshövdingen samt generaldirektörerna för de fyra myndigheterna har enats om att oljedepåverksamheten i Bergs gård inte är en långsiktig lösning. Som skäl anges bland annat närheten till bebyggelse och kommunikationer samt regionens behov av mark för bostäder. Depåerna i Loudden och Bergs gård föreslås vara avvecklade och ersatta med alternativ från och med 2030. Se **Bilaga 1**.



- 5.40 Utlåtande: Bergs, Nacka kommun – kompletterande synpunkter II
- 5.41 Carl-Johan Engström har på uppdrag av Kommunen upprättat ett utlåtande i syfte att belysa angelägenheten för Kommunen av att kunna ianspråka Bergs hamn i närtid. Utlåtandet återfinns som **Bilaga 2**.
- 5.42 Sammanfattningsvis framgår av utlåtandet att Stockholmsregionen befinner sig i en akut bostadskris. Bostadskrisen kan få långtgående samhällseffekter om bostadsbyggandet inte kan nå eller överträffa uppställda regionala mål. I närtid måste länet och dess kommuner höja bostadsbyggandet för att möta befolkningens växande efterfrågan och företagens möjligheter att få arbetskraft – men kanske än viktigare för regionens sociala hållbarhet. Annorlunda uttryckt; risken är uppenbar för långsiktigt negativa sociala effekter om inte bostadsbehoven snabbt kan mötas.
- 5.43 Carl-Johan Engström konstaterar att Kommunens möjligheter att nå regionens och sina mål under nuvarande akuta bostadskris är i väsentlig grad beroende av att på *egen mark* planera nya bostäder genom byggande på västra Sicklaön. Planläggningen av Bergs hamn bör resultera i antagna planer inom fem år. En förlängning av tomträttsavtalet förstärker sannolikheten för att Nacka kommun inte ska nå bostadsförsörjningsmålen i närtid, vilket innebär en svacka i bostadsbyggandet under en akut bostadskris. Det försvårar vidare möjligheten att bygga en hållbar stad i det längre perspektivet.
- 5.44 Avslutningsvis förklarar Carl-Johan Engström att en etappvis planläggning för bostäder och stadsfunktioner betyder att ett upphävande av tomträttsavtalet inte med nödvändighet innebär att nuvarande verksamhet behöver avvecklas direkt, i och med att avtalet upphör, utan kan ske strukturerat.
- 6 GENOMFÖRBARHETEN AV DEN NYA ANVÄNDNINGEN AV FASTIGHETEN**
- 6.1 Det finns möjlighet att ersätta den nuvarande verksamheten och flytta den till annan plats. Sedan översiktsplanen 2012 har bl.a. konsultföretaget WSP, på

uppdrag av Stockholms hamn AB, utrett möjligheterna att ersätta den verksamhet som Statoil i dag bedriver på Fastigheten.

- 6.2 Av WSP:s slutrapport benämnd "Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning", daterad den 14 februari 2014, Bilaga 11 till svaromålet, framgår att det finns flera tänkbara alternativa lokaliseringar av bränsledepåverksamheten för det fall att Statoil skulle avveckla sin verksamhet inom Fastigheten. Detta gäller oberoende av om verksamheten på Loudden samtidigt avvecklas.
- 6.3 Södertälje Hamn AB har den 5 maj 2014 inkommit till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt, med en ansökan om utökat miljötillstånd för att kunna hantera ökade mängder bränsle ("Ansökan"), Bilaga 12 till svaromålet. Med ett utökat tillstånd kan Södertälje Hamn AB ta över bränsleförsörjningen i Stockholms län efter att Loudden och Bergs oljehamnar stänger 2018 respektive 2019. En utökad användning av Södertälje hamn, vid en nerläggning av Bergs Oljehamn, är ett av de alternativ som analyseras i ovan hänvisad slutrapport från WSP.
- 6.4 Statoils påstående om att det inte finns några alternativa lokaliseringar är således inte korrekt. Statoils nuvarande verksamhet på Fastigheten är därmed inte betydande för Stockholm/Mälarenregionens framtida bränsleförsörjning.
- 6.5 Rapport: Skyddade områden i närheten av Bergs oljehamn
- 6.6 Maria Zingmark och Anitha Jacobsson, ÅF-Infrastructure AB (ÅF), har på uppdrag av Kommunen inventerat skyddade områden i närheten av Bergs oljehamn och sammanställt detta i en rapport, Bilaga 3 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Sammanfattningsvis konstaterar ÅF att det från Bergs oljehamn är ca 100 meter till närmsta bostäder i form av bostadsområdet Jarlaberg. Bergs oljehamn är inte utpekad som riksintresse. I Stockholms län finns dock följande hamnar av riksintresse; Stockholms hamn, Nynäshamns hamn, Kapellskär och Södertälje hamn. Södertälje oljehamn uppfyller dessutom kraven för riksintresse.
- 6.7 Vidare anger ÅF att Storängens villaområde, som är ett riksintresse för kulturmiljön, ligger ca 1 km från Bergs oljehamn. Beläget cirka 2 km från



oljehamnen finns även Nacka-Erstavik som är ett riksintresse för friluftslivet. Sveriges enda nationalstadspark, Kungliga nationalstadsparken, som bland annat omfattar Djurgården, ligger cirka 1 km nordväst om Bergs oljehamn. Inom Nacka kommun finns 10 stycken naturreservat i olika storlekar. I omedelbar närhet av Bergs oljehamn ligger Nyckelvikens naturreservat. Inom 1 km från Bergs oljehamn finns ytterligare ett nyckelbiotopsområde, beläget väster om anläggningen.

6.8 Rapport: Åtgärdsvalsstudie Södertälje hamn – Landsort

6.9 Trafikverket har i samarbete med Sjöfartsverket tagit fram och publicerat en åtgärdsvalsstudie för farleden mellan Södertälje hamn och Landsort, Bilaga 4 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Studien ska ligga till grund för kommande överenskommelser mellan Trafikverket, Sjöfartsverket, Södertälje kommun och Södertälje hamn AB. Nedan följer en sammanfattning av dessa rapporter. Sammanfattningsvis framgår att Södertälje hamn AB har anmält behov av ökad kapacitet i farleden. Detta med anledning av att transportbehovet, av framförallt oljeprodukter, förväntas öka de kommande åren och att fartygen som anlöper Södertälje hamn och hamnarna i Mälaren förväntas bli större. Av rapporten framgår att en del av Stockholms läns behov av oljeprodukter i dag hanteras av hamnarna Loudden i Stockholm och Berg i Nacka. Det konstateras vidare, med anledning av att verksamheten i Loudden och Berg kommer att upphöra kring år 2019-2020, att hanteringen av oljeprodukter behöver flyttas samt att en större andel av de oljeprodukter som idag går till Loudden och Berg framöver förväntas transporteras via Södertälje hamn.

6.10 I rapporten konstateras att resultatet av den samlade effektbedömningen visar att den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten för åtgärds paketet bedöms som lönsam. Även de samhällsekonomiska effekter som inte har värderats i kalkylen bedöms som positiva eller i vissa fall försumbara. Vidare visar fördelningsanalysen att det främst är godstransporter inom region Stockholm som kommer att gynnas av åtgärderna. I den transportpolitiska målanalysen bedöms åtgärderna ge ett positivt bidrag till funktionsmålet genom ökad tillförlitlighet, nöjdhet och kvalitet för näringslivets transporter. Det transportpolitiska hänsynsmålet bedöms både få positivt och negativt bidrag av

åtgärdspaketet. Inom hänsynsmålet bedöms "Klimat" få ett positivt bidrag, "Hälsa" och "Landskap" bedöms däremot få negativt bidrag av åtgärdspaketet. Det senare till följd av de effekter muddring och sprängning kan ge på t ex vattenkvalitet och djurliv.

- 6.11 Det konstateras vidare i rapporten att de föreslagna åtgärderna (med enstaka undantag) är oberoende av hur stor del av oljehantering som flyttas till Södertälje hamn.
- 6.12 Promemoria: Beskrivning av bergrum inom Bergs depå
- 6.13 Helena Thulé och Christian Lindmark, Orbicon AB, har fått i uppdrag av Kommunen att upprätta en beskrivning av befintliga bergrum inom Bergs oljedepå samt att översiktligt redogöra för bergrum i regionen, Bilaga 6 till Kommunens yttrande av den 6 juli 2016. Depåverksamhet har bedrivits på Fastigheten sedan ca 1960 och verksamheten är fortfarande i drift. Depån omfattar ett område på ca 15 ha och ligger till största delen på berg. I öster ligger Nyckelvikens naturreservat i anslutning till anläggningens staket. I norr angränsar depån till skärgårdsviken Lilla Värtan där verksamhetens kaj är belägen. Bergrummen är belägna inom den nordöstra delen av depåområdet med ingången i anslutning till kajen.
- 6.14 I ett beslut från Länsstyrelsen från 2013 anges bergrummen rymma drygt 40 000 ton. Storleken på bergrummen kan jämföras mot depåns totala tillstånd för årlig hantering av 1 200 000 ton bränsle och kemikalier. Det ska särskilt noteras att Helena Thulé och Christian Lindmark anger att bergrummen tömdes 2011 och inte används i dagsläget.
- 6.15 Vidare hänvisar Helena Thulé och Christian Lindmark till WSP:s rapport där konsekvenser för olika scenarion till följd av att Louddens och Bergs oljedepåer stängs utreds. I rapporten framgår att depåerna i Gävle och Västerås har befintliga bergrum. Bergrummet i Västerås har tillstånd för lagring av 180 000 ton petroleumprodukter vilket är ca 3-5 gånger mer än kapaciteten hos bergrummen inom Bergs depå. Bergrummet är dock ej iordningställt så för att bergrummet ska användas krävs att det byggs om. Den totala lagringsvolymen



för Bergs bergrum bedöms utifrån erhållna uppgifter vara i den mindre skalan av bergrum gällande lagringsvolym.

- 6.16 Promemoria: Förutsättningar för omlokalisering till Gävle och Södertälje
- 6.17 Jonas Carlsson, Emma Gille och Maria Brolin, Sweco Studio Planering & Urban Design har på uppdrag av Kommunen beskrivit hamnarna vid Bergs gård, Södertälje och Gävle för att undersöka om det är möjligt att omlokalisera hamn- och depåverksamheten som bedrivs i Bergs gård, Bilaga 7 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Sammanfattningsvis framgår det av promemorian att ett antal aspekter har valts och utifrån varje aspekt görs en uppskattning om alternativet till Bergs gård innebär en fördel, är neutralt eller är negativt för aspektens genomförande och måluppfyllelse. Jonas Carlsson, Emma Gille och Maria Brolin har valt följande aspekter; fysisk planering, stadsutveckling, kapacitet (miljö tillstånd/lagring) och hamnens / operatörernas inställning.
- 6.18 Sammanfattningsvis har granskningen visat att det är fullt möjligt att omlokalisera hamn- och depåverksamheten som bedrivs i Bergs gård till företrädesvis Södertälje hamn och Gävle hamn. Vidare anges i promemorian att förutsättningar för en positiv stadsutveckling med behov av attraktiva stadsmiljöer, i hela Mälardalen, är delvis beroende av att det inte existerar begränsningar från riskfyllda verksamheter i centrala lägen. Utan att riskbedöma situationen kring Bergs gård kan det konstateras att avstånden mellan bostäder och hamnarna är längre i Gävle och Södertälje. Utförda riskanalyser visar att den samlade risken från ett övergripande samhällsperspektiv minskar genom en omflyttning av verksamheten vid Bergs gård.
- 6.19 Jonas Carlsson, Emma Gille och Maria Brolin anger att transporterernas längd mellan hamn och kund inom Mäljarregionen, samt tillgången till olika trafikslag, har sammanvägts. Bristen på tillgång till järnvägsförsörjning från Bergs gård vägs delvis upp av de korta transportvägarna till Stockholm. I framtiden kan distributionen av drivmedel och bränsle skilja sig från dagens. En annan fördelning mellan transporter på väg, järnväg och till sjöss kan påverka såväl samhällsrisker som miljöbelastningen genom CO₂-utsläpp. Det konstateras även att bergrumslagring finns tillgänglig i samtliga tre hamnar, men kapaciteten är avgjort störst i Gävle hamn. Bergrummen i Bergs gård är inte i drift.



- 6.20 Avslutningsvis anges att utöver de huvudalternativ som studerats i promemorian kan oljebolagen välja att förlägga depåverksamhet på andra anläggningar, vilket innebär att robustheten i distributionen och samhällsriskerna ytterligare kan förändras.
- 6.21 Av till promemorian bilagda intervjuer med Fredrik Svanbom, VD, Gävle hamn och Erik Froste, senior advisor, Södertälje hamn, framgår dessutom bl.a. att hamnarna är intresserade av att ta emot ökade volymer. Det kan tilläggas att Södertälje hamn i februari 2016 erhöll ett nytt tillstånd enligt miljöbalken vilket ger en utökad volym från 1,2 till 2,2 miljoner årston. Detta innebär att volymerna från Loudden och Berg kan tas emot i Södertälje. I Gävle hamn finns redan idag möjlighet att ta emot volymerna från oljedepåverksamheten i Bergs gård. Södertälje hamn befinner sig mitt uppe i förberedelserna för att möjliggöra hantering av ökade volymer. Av intervjun med Mathias Jonasson, VD, Inter Terminals Sweden AB, framgår att det förts diskussioner i bolaget under minst tio års tid om alternativa lagringsplatser för det fall verksamheten på de Stockholmsbaserade anläggningarna Berg och Loudden skulle upphöra. Bolaget påbörjade senare ett arbete där mer konkreta expansionsplaner för anläggningen i Södertälje togs fram. Dessa frågor har nu kommit att drivas i allt hårdare takt i och med att trycket på ytterligare bostadsbyggande i Stockholm ökat från politikerhåll.
- 6.22 Utlåtande: Risk-sårbarhetsbedömning Berg depå
- 6.23 Sweco Environment AB har på uppdrag av Kommunen tagit fram ett expertutlåtande avseende lämpligheten med att bibehålla oljehamns- och depåverksamhet i Bergs gård. Utöver detta fick Sweco Environment AB i uppdrag att även översiktligt granska och kommentera rapporten "Trygg drivmedelsförsörjning: Mälarregionen", Bilaga 5 till Circle K:s yttrande, tingsrättens aktbilaga 25, som har upprättats av 4C Strategies ("4C"). Swecos expertutlåtande och granskningen av 4C:s rapport återfinns som Bilaga 1 till Kommunens yttrande av den 7 oktober 2016. Arbetet med utlåtandet och granskningen har utförts av Sweco Environment AB:s riskhanteringsgrupp under ledning av Lars Grahn, sektionschef. Sammanfattningsvis framgår följande av Swecos expertutlåtande.



- 6.24 Vad gäller olycksrisker vid Bergs depå vid fortsatt verksamhet och risker kopplade till att verksamheten tas över av andra depåer i regionen, anser Sweco att det ur ett riskperspektiv är rimligt att avveckla Bergs oljedepå givet en framtida minskande förbrukning och att det är möjligt att lagra oljeprodukter i befintliga depåer i regionen.
- 6.25 Sweco uppger vidare att det finns en bred parlamentarisk uppslutning bakom de förslag till klimatmål, strategier och åtgärder som presenteras i Miljömålsberedningens slutbetänkande. I förslaget till klimatstrategi har sex av riksdagens partier enats om en långsiktig inriktning av politiken. Förslaget innebär att Sverige ska ha netto noll-utsläpp senast 2045, varav minst 85 % reduktion av utsläppen i Sverige. Två etappmål föreslås, 63 % reduktion till 2030 och 75 % reduktion till 2040. Flera miljö- och klimatmål strävar mot en minskad energianvändning och minskade utsläpp från fossila bränslen, dvs. den typ av bränsle som hanteras och lagras på Bergs depå.
- 6.26 I utlåtandet anges att tidigare utredningar redovisat ett antal scenarier för omfördelning av produkter till andra depåer i regionen. Ett av dessa är att depån i Södertälje byggs ut och tar över samtliga mängder från Bergs depå om den senare avvecklas. Om depån i Södertälje då slås ut skulle det leda till ökad belastning på depåerna i Gävle, Västerås och Norrköping med en trolig kapacitetsbrist som följd. WSP föreslår i sin rapport ett antal åtgärder för att reducera effekterna om Södertälje depå skulle slås ut helt. I båda rapporterna konstateras samtidigt att volymerna som hanteras vid Bergs depå kan rymmas och fördelas till de andra befintliga depåerna i Mälarenregionen.
- 6.27 Sweco uppger vidare att bensinstationer i storstadsområdena har flyttats ut från bostadsområden och i flera fall erbjudits lokalisering på lämpligare platser. Utflyttningen har genomförts av flera skäl men framförallt på grund av riskerna som är förknippade med verksamheten och farligt godstransporterna till respektive station. Sweco påpekar att riskerna på och i anslutning till en depå är betydligt större än vid en bensinstation då mångdubbelt större volymer hanteras på anläggningen och transporteras som farligt gods från anläggningen.
- 6.28 I utlåtandet konstateras även att det är rimligt att anta att sårbarheten och robustheten påverkas om både Loudden och Bergs depå avvecklas i enlighet

med resonemang förda i de båda rapporterna. Det framgår även att det är ett bra förslag att se över sårbarheten och robustheten med avseende på energi och kraftförsörjning i regionen. I detta sammanhang bör dock, menar Sweco, sårbarheten studeras övergripande i ett kostnads-nyttoperspektiv, dvs. hela "energikedjan" från import till slutkonsument, eventuellt med inriktning mot särskilt samhällsviktiga och skyddsvärda verksamheter som exempelvis, vattenförsörjning, sjukhus mm. Detta då det på senare tid har visat sig att infrastrukturen, dvs. vägar och järnvägar är mycket sårbara i regionen. Det är vidare, menar Sweco, fullt möjligt att en analys av sårbarheten i samhällets energiförsörjning skulle peka på att en av de mest kostnadseffektiva åtgärderna kan vara att rusta upp de viktigaste delarna av befintlig och sårbar infrastruktur.

6.29 I utlåtandet påpekas även att Mälardalen/Stockholmsområdet, i båda rapporterna, betraktas som en isolerad del av Sverige. Ur den synvinkeln låter det mycket att avveckla 2 av 5-6 depåområden (6 om Norrköping ingår). Om en krissituation skulle uppstå i framtiden i Stockholmsområdet kan man, menar Sweco, i likhet med WSP:s bedömning, ta in bränsle utifrån andra delar av Sverige och inte begränsas av depåkapaciteten i Mälardalen/Stockholmsområdet, även om transporterna blir längre. Givet att det går att omfördela volymerna vid Bergs depå till andra depåer samtidigt som oljeförbrukningen (fossila bränslen) minskar, bedömer Sweco det som rimligt att avveckla depåverksamheten vid Bergs som har en olämplig placering i ett miljö- och riskperspektiv.

6.30 Sweco understryker vidare att många bostäder, flera skolor, hotell- och konferensverksamhet samt sjukhus ligger inom avstånd med risk för att människor omkommer eller skadas. Det kortaste avståndet mellan verksamhetsområdet och bostäder är ca 80 meter, till närmaste cistern är avståndet ca 93 meter. Från närmaste cistern med förvaring av brandfarlig vätska klass 1 till bostäder är det ca 140 meter. Den cistern innehållandes klass 1-bränsle som ligger närmast bostäder, utan att vara skyddad av andra cisterner, är belägen på ett avstånd om 150 meter. Skolor och sjukhus betraktas som särskilt skyddsvärda objekt. Det finns flera skolor nära verksamhetsområdet och den närmaste skolan är belägen ca 300 meter från depån. Närmaste sjukhus ligger ca 1400 meter från verksamhetsområdet.



- 6.31 Sweco uppger vidare att det historiskt har inträffat mycket allvarliga olyckor på oljedepåer runt om i världen, men att inga bedömningar eller riskanalyser har genomförts för att beskriva vilka effekter som sådana katastrofhändelser kan få för närboende till Bergs depå. Samtidigt konstaterar de att det stora antalet farligt godstransporter från Bergs oljedepå ökar sannolikheten för en olycka som kan skada närboende. Från Bergs depå går ca 20 000 tankbilar per år vilket motsvarar ungefär 400 transporter per vecka. Det stora antalet farligt godstransporter som passerar nära bostadsområdet ökar därför risken för att människor ska skadas eller i värsta fall omkomma vid en farlig godsolycka.
- 6.32 I utlåtandet förklarar Sweco att vid en nedläggning av Bergs oljedepå kommer hanteringen av de produkter som hanteras där omfördelas till andra depåer i regionen. Hur denna fördelning kommer att se ut bestäms till stor del av enskilda företag och möjligheterna för befintliga depåer att ta emot mängderna inom sitt nuvarande tillstånd alternativt att få utökade tillstånd. Sweco hänvisar till WSP:s rapport där det konstateras att omfördelning i huvudsak kommer ske till depåer i Södertälje och Gävle. Vidare konstaterar Sweco att dessa hamnar har möjlighet att ta emot större mängder än de hanterar i dagsläget och härutöver har förmodligen även Västerås och Norrköping möjlighet att hantera större mängder om Bergs depå i Nacka stängs.
- 6.33 Sammantaget bedömer Sweco att risknivån för boende i närheten av depåerna bli lägre om hanteringen i Nacka upphör. Detta gäller även om det innebär att motsvarande mängder istället hanteras vid depåerna i Södertälje, Gävle, Västerås och Norrköping. Avstånden till befintlig bostadsbebyggelse är betydligt längre vid de andra depåerna jämfört med avståndet i Nacka. Sweco uppger vidare att det i nu gällande översiktsplaner för de olika orterna inte finns några konkreta förslag på att anlägga bostäder närmare respektive depå, förutom i Nacka. I utlåtandet konstaterar Sweco att närheten till bebyggelse i Nacka leder till att det finns en potential för en katastrofal händelse med flera omkomna eller skadade närboende vid en svår olycka på depån. Denna olycksrisk bedöms som betydligt mindre vid de andra depåerna.
- 6.34 I utlåtandet konstaterar Sweco att transportererna av farligt gods till och från depåerna utgör en risk för boende längs de vägar där godset transporteras. Vid



en nedläggning av depån i Nacka kommer transportererna av farligt gods gå betydligt längre sträckor, vilket statistiskt sett innebär en ökad sannolikhet för olycka med farligt gods. Trots detta visar beräkningar, skriver Sweco, att den sammanlagda risk som detta utgör för boende kring transportvägarna blir lägre vid en nedläggning. Detta beror på att transportvägarna för övriga depåer i regionen har lägre befolkningstäthet i området närmast vägen. Sweco påpekar att denna riskreducerande effekt förstärks ytterligare när Förbifart Stockholm byggs, eftersom en större del av transportarbetet kommer ske i tunnel när den är färdigställd.

- 6.35 En av slutsatserna i utlåtandet är att ökade risker vid transporter bör accepteras i utbyte mot att potentialen för katastrofer undviks vid en nedläggning av Bergs depå. Detta enligt principen om undvikande av katastrofer.
- 6.36 Vad gäller 4C:s rapport inleder Sweco sin granskning med att konstatera att 4C:s problemställning handlar om "att väga två samhällsintressen, lokal stadsutveckling och trygg energiförsörjning, mot varandra". 4Cs rapports primära syfte är dock "att bedöma och värdera robustheten av Mälardalens regionens framtida energiförsörjning med flytande bränslen och drivmedel i situationer av kris och höjd beredskap". Sweco konstaterar att den övergripande problemställningen alltså inte besvaras utan istället bedömer rapporten endast hur samhällsintresset trygg energiförsörjning påverkas. För att använda 4C:s rapport som ett beslutsunderlag menar Sweco att de kostnader och risker som de olika scenarierna i rapporten bedöms leda till måste jämföras med nyttorna och riskreduktionen som erhålls vid Loudden och Bergs depå om dessa avvecklas.
- 6.37 Vidare anger Sweco att 4C beskriver att aspekterna som analyserats och bedömts vägts samman för att ge en helhetsbild över de olika scenariernas relativa och övergripande robusthet. Det går dock inte att utläsa hur dessa aspekter har vägts samman och inte heller hur viktning gjorts inom aspekterna, t.ex. mellan kostnad & miljö. Detta medför att det är svårt att följa tankegången från skattning av sannolikhet och konsekvens fram till den resulterande riskprodukten samt vilken konsekvens som avses (Människa eller Miljö). Konsekvensklassernas beskrivning för Människa och Miljö verkar inte heller



vara helt relevanta för rapporten då det under Miljö rör sig om olyckor med utsläpp av miljöfarliga ämnen i mark och vatten där en tydlig koppling mellan olycksscenario och scenario saknas. Sweco påpekar vidare att det är kutym i riskbedömningar att beskriva osäkerheten i indata och hur detta påverkar slutresultatet. Detta beskrivs endast översiktligt i rapporten vilket kan ge en falsk bild av hur säkra slutsatserna är i rapporten.

- 6.38 Ett exempel på osäkerhet i indata som Sweco pekar på är att det saknas officiell statistik för större oplanerade avbrott inom svensk depåverksamhet. Över en 60 årsperiod har endast en allvarlig händelse inträffat i Sverige, nämligen en cisternbrand vid en oljedepå i Nynäshamn år 1956. Sweco bedömer att detta sannolikt beror på att det förebyggande arbetet bedrivits på ett bra sätt på landets depåer. De finner det inte troligt att den aktuella branden i Nynäshamn (en cistern brast troligen på grund av kylan och oljan började brinna) innebar en kris för samhället.
- 6.39 I 4C:s rapport beskrivs att försörjningssystemet (där Bergs depå är en del) "måste möta en rad funktionella och formella krav såväl i vardagen som i kris och vid höjd beredskap". Ett av dessa gäller att de kommersiella företagen ska hålla beredskapslager vilket 4C menar blir sämre om depåer avvecklas inom ett område. Sweco konstaterar att under 1900-talet avvecklades den statliga lagringen och lagringsvolymerna drogs ned. Efter Sveriges inträde i EU 1995 blev även EU-lagstiftning om beredskapslager bindande för Sverige. I Sverige ingår beredskapslagren i den naturliga logistiken för drivmedels- och bränslebolagen och lagras i råolja och raffinerade produkter bland de kommersiella lagren på oljedepåer runt om i Sverige (varav högst 30 % av beredskapslagren får lagras i annat land inom EU). Sweco betonar särskilt att det inte finns något krav om att beredskapslager ska hållas i berggrum.
- 6.40 Storleken på det beredskapslager som en lagringsskyldig ska hålla beräknas på grundval av den så kallade basmängden. Energimyndigheten fastställer storleken på det beredskapslager som ska hållas av varje lagringsskyldig under lagringsåret. För att uppnå en rationell lagring kan lagringsskyldiga ansöka om s.k. koncernlagring, om att få fullgöra lagring med råolja eller med annat bränsle eller om tillstånd ges lämna över lagringsuppdrag åt annan. Möjligheten finns

också att lagra utomlands. Energimyndigheten kan medge befrielse från lagrings skyldighet helt eller delvis om det finns synnerliga skäl.

- 6.41 I sin rapport pekar 4C på att "det inte finns en samlad bild av det svenska behovet av reservkraft och tillhörande drivmedel är i ett läge av kris eller höjd beredskap en väsentlig risk- och osäkerhetsfaktor". Sweco förklarar dock att enligt gällande lagstiftning (LSO 2 kap 4 §) är det anläggningsägarens ansvar att hålla med utrustning och ordna beredskap i skälig omfattning för sådana verksamheter där en olycka kan orsaka allvarliga konsekvenser för människor och miljö.
- 6.42 4C drar slutsatsen att man i dagsläget "måste ta höjd för den övre delen av intervallet (av framtida drivmedelsbehov) till dess effekterna av teknik- och samhällsutveckling samt av politiskt beslutade styrmedel på volymerna blir tydligare", pga. stora osäkerheter. Rapporten beskriver vidare flera omvärldsfaktorer som bör klarna under nästkommande 10 år och drar slutsatsen att dessa "noga bör beaktas innan permanenta förändringar av depåstrukturen görs". Av Swecos utlåtande framgår att även om flera befintliga osäkerheter tydliggörs finns det inte anledning att tro att osäkerheterna kommer att minska därefter. Snarare menar Sweco att teknik- och samhällsutveckling samt politiska beslut är något som även framöver kommer att orsaka osäkerheter. Eftersom dessa källor till osäkerhet sannolikt kvarstår även på lång sikt bör de inte hindra utvecklingsplaner i Nacka idag.
- 6.43 Sweco pekar på att det i summeringen av bedömningen för Risker & krisberedskap (kap. 5 i 4C:s rapport) framgår att "I scenario D och E så skulle endast 2 depåer (Södertälje och Västerås) finnas kvar i Mälarenregionen". Resten av rapporten beskriver hur alla 4 depåer som försörjer Mälarenregionen (inklusive Norrköping och Gävle), inte bara de som ligger inom det geografiska området, skulle ta över volymerna från Bergs och Loudden. Det är oklart, menar Sweco, om bedömningarna av konsekvenser gjorts med fokus på regionens försörjning eller antalet depåer inom regionen. I kombination med att antalet depåer beskrivs som en avgörande aspekt för bedömningen är detta en stor källa till osäkerhet i resultatet.



- 6.44 I utlåtandet anmärker Sweco även på att 4C:s rapport innehåller vilseledande beskrivning och grafik av skillnader mellan scenarier. Detta framgår av ett stapeldiagram i Figur 25. Skalan i diagrammet börjar på 200 vilket medför att riskprodukten för scenario D och E ser betydligt större ut än scenario A-C, jämfört med vad som faktiskt är fallet. Exempelvis är stapeln för scenario D ca 67 % högre än A, men riskprodukten är bara knappt 27 % större i verkligheten. Riskprodukten för scenario E är ca 17 % större än C vilket beaktat de stora osäkerheter som finns i analysmetoden bedöms vara en liten skillnad.
- 6.45 I utlåtandet konstateras även att det finns en stor otydlighet gällande vilka förutsättningar som ligger till grund för hur milstolparna i tidplanerna för de olika scenarierna har placerats. Beskrivningen är mycket knapphändig och det framgår t.ex. inte om det kan finnas möjligheter för att påbörja sanering parallellt med omfördelning av volymer till andra depåer, exempelvis genom att avveckla verksamheten etappvis.
- 6.46 I 4C:s rapport, kapitel 4, jämförs scenarier avseende transporter, transportkostnader och miljöutsläpp. I kapitlet redovisas även engångskostnader för scenario a-e. Sweco anger att det är något oklart vad 4C avser med "engångskostnader". 4C redovisar inte heller vem som ska betala redovisade kostnader. De två första punkterna utgörs av miljöskulder som respektive verksamhetsutövare är skyldig att hantera när verksamheten avvecklas (även eventuell sanering av mark bör ligga här). Det är därav inte fråga om någon "engångskostnad" utan det handlar om återställandekostnader som verksamhetsutövaren ska hantera när verksamheten upphör. Vad gäller punkterna om uppdatering av Gävle/Norrköping/Västerås samt byggnation av ny depå Södertälje, inklusive uppgradering av hamn, så får man anta att detta kommer att genomföras på marknadsmässiga grunder. Det handlar således om investeringar som förväntas ge framtida avkastning. Den sista punkten, muddring av farled, så har "Åtgärdsvalsstudie Södertälje hamn-Landsort, Trafikverket Rapport 2015-02-20" initierats av att farleden bitvis är trång med begränsningar i tillgänglighet och kapacitet samt är olycksdrabbad. Därav kan kostnaden för muddring inte enbart belasta en avveckling av Loudden och Bergs depå eftersom syftet med muddringen av farleden är att öka kapacitet och säkerhet för flera godsslag in och ut från Mälaren.



- 6.47 Sweco konstaterar att det inte framgår några miljöaspekter i anslutning till depåerna och dess närliggande miljö i 4C:s rapport. Vidare är resonemanget och miljöbedömningarna i 4C:s rapport haltande då bara utvalda delar av miljöproblematiken (transporterna) kopplade till en förändrad depåstruktur beskrivs och värderas i ekonomiska termer.
- 6.48 I utlåtandet anges att lokaliseringen vid Bergs gård innebär både risker, lukt och bullerproblematik för närboende. Bergs depå utgör även en barriär mellan bostäder och naturreservatet i öster och utgör dessutom ett tydligt negativt inslag i landskapsbilden. Det konstateras även att varken buller från verksamheten, de omfattande farligt godstransporterna eller luktproblematiken som idag uppstår vid Bergs depå nämns i 4C:s rapport.
- 6.49 När det gäller totalförsvaret och höjt beredskapsläge understryker Sweco att en brist i rapporten är att 4C inte pekar på de risker som närboende till Bergs depå utsätts för i en krigssituation då beredskapslager kan antas utgöra strategiska mål. Det är inte möjligt att förutse vilka mål som "ofta förstörs först", det kan vara depåer eller strategiska transportvägar eller båda målen. Vidare görs relativt långtgående bedömningar inom område "Höjd beredskap/krig". Detta trots att 4C menar att det saknas "en tydlig bild av behov och krav".
- 6.50 I rapportens kapitel 6 "Övergripande slutsatser", första stycket, anger 4C "Att lägga ner både Loudden och Bergs depåer inom en snar framtid är inte bara tidsmässigt orealistiskt men uppfyller inte heller samhällets ansvar för kriser och höjd beredskap". Sweco påpekar dock att det inte finns några belägg i rapporten för att samhällets ansvar för kriser och höjd beredskap inte uppfylls, däremot förs resonemang om brister baserade på subjektiva bedömningar och antaganden från 4C:s sida. Även slutsatsen att planen är tidsmässigt orealistisk är bristfälligt underbyggd. 4C:s andra övergripande slutsats beskriver att "risken är stor att Mälarenregionen kommer att "fastna i" och försörjas av en icke hållbar depåstruktur med mycket låg robusthet och redundans samtidigt som det leder till ökad miljöpåverkan" om Loudden och Bergs depå läggs ned. I Swecos utlåtande understryks att Mälarenregionen inte är en isolerad del av Sverige när det kommer till en krissituation. I 4C:s rapport värderas inte den miljö- och barriäreffekt som Bergs depå utgör för Nackas utveckling. Avslutningsvis så



anger Sweco att sammantaget bedöms konsekvenserna av en avveckling av Bergs depå överskattas.

7 AVVECKLINGSTAKT OCH SKADA

- 7.1 Vid en nedläggning av oljedepån i Bergs gård kommer hanteringen av de produkter som hanteras där att omfördelas till andra depåer i regionen. Kommunen är medveten om att olika aktörer kan behöva viss tid för omställning. Kommunen vill dock understryka att behovet av viss kortare tid för avveckling och omställning till andra depåer inte ska förväxlas med frågan tomträttsavtalets upphörande. Exempelvis kan olika arrendeavtal för omställning och avveckling, som avser delar av Fastigheten, ingå vilket ger viss tid till de aktörer som behöver anpassa sig till den geografiska omfördelningen av produkterna. I takt med att staden och Bergs gård planeras och successivt byggs ut med bostäder, verksamheter och infrastruktur kan en tidsbegränsad strukturerad avveckling av depåverksamheten ske. En förlängning av tomträttsavtalet skulle omöjliggöra denna omställning.
- 7.2 Det finns redan nu exempel på behov av delvis ianspråktagande av Fastigheten. Som exempel kan nämnas stadsbyggnadsprojektet Norra Nacka strand där det planeras cirka 300 bostäder, nya verksamhetslokaler, strandpromenad och upprustning av allmänna platser och anläggningar. Detaljplaneförslaget har varit föremål för både granskning och samråd och antagande är planerat till 2017. Många blivande allmänna anläggningar ingår varav bland annat den befintliga Ellenviksvägen som enligt förslaget ska dras upp till Skönviksvägen. Som ett led i genomförandet behöver tomträttens område delvis ianspråktagas och mark överförs till den kommunala angränsande gatufastigheten Sicklaön 14:1. Åtgärden planeras genomföras efter antagen och lagakraftvunnen detaljplan.
- 7.3 Kommunen vill dock understryka att Circle K hittills underlåtit att ta sitt ansvar och medverka till en omställning och att regionens aktörer därför gått miste om många år av omställnings- och avvecklingstid.
- 7.4 Circle K har angivit att en nedläggning av Bergs oljedepå skulle innebära en omfattande kapitalförstörelse och att bolagets faktiska engångskostnad för en



avetablering uppgår till mellan 65 – 100 miljoner kr. Kommunen vill i detta sammanhang understryka att Circle K, vid gjorda investeringar, varit medveten om att Kommunen kunde komma att säga upp Tomträttsavtalet. Det ska även tilläggas att det sedan år 2004 varit allmänt känt att Kommunen skulle säga upp Tomträttsavtalet. År 2012 förvärvade det kanadensiska bolaget Couche-Tard Inc. depåverksamheten i Bergs gård. Köpeskillingen blev, mot bakgrund av Kommunens planer, naturligtvis lägre än vad som annars skulle överenskommit.

8 BEVISNING

8.1 Bevisteman

- a) Att den nya användningen av Fastigheten är angelägen för Kommunen och kommer att genomföras inom nästkommande tomträttsperiod.
- b) Att Kommunens behov, av den nya användningen av Fastigheten, inte utan större olägenhet kan tillgodoses på annat sätt.
- c) Att den nya användningen av Fastigheten är genomförbar.
- d) Att den nya användningen av Fastigheten är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt.

8.2 Kommunen åberopar preliminärt följande bevisning. Kommunen förbehåller sig rätten att komplettera bevisuppgifterna.

8.3 Skriftlig bevisning

- 8.4 Tunnelbaneavtalet, Bilaga 1 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.5 Kartbild "Västra Sicklaöns möjliga utbyggnadsetapper, Arbetsmaterial 2013-09-30", Bilaga 2 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.6 Remissvar till Länsstyrelsen 2004 "Riksintresset Stockholms Hamn", Bilaga 3 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).



- 8.7 Nacka kommuns yttrande över Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUF5 2010), Bilaga 4 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.8 Remiss av "Att hamna rätt" - förslag till hamnstrategi för Stockholm (aug 2005), Bilaga 5 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.9 Översiktsplan från 2002, Bilaga 6 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.10 Översiktsplan från 2012, Bilaga 7 till svaromålet. Översiktsplanen från 2012 åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.11 Sammanträdesprotokoll från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott av den 29 april 2014, Bilaga 8 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.12 Sammanträdesprotokoll från kommunfullmäktige av den 23 september 2013, Bilaga 9 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.13 Följebrev med slutrapport, "Stockholmsregionens framtida oljeförsörjning" av den 14 februari 2014, Bilaga 11 till svaromålet. Handlingen åberopas till styrkande av c).
- 8.14 Ansökan, Bilaga 12 till svaromålet. Ansökan åberopas till styrkande av c).
- 8.15 Rapport: Nacka bygger stad - Kommunens behov av marken i Bergs gård, Bilaga 1 till Kommunens yttrande av den 31 augusti 2015. Rapporten åberopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.16 Utlåtande: Bergs, Nacka kommun en bedömning av områdets betydelse för regionala och lokal utveckling och bostadsförsörjning i förhållande till dess roll som oljehamn och depå (Carl-Johan Engström), Bilaga 2 till Kommunens yttrande av den 31 augusti 2015. Utlåtandet åberopas till styrkande av a) – d).
- 8.17 Rapport: Skyddade områden i närheten av Bergs oljehamn (ÅF-Infrastructure), Bilaga 3 till Kommunens yttrande av den 31 augusti 2015. Rapporten åberopas till styrkande av a) och d).



- 8.18 Rapport: - Åtgärdsvalsstudie Södertälje hamn – Landsort, Bilaga 4 till Kommunens yttrande av den 31 augusti 2015. Rapporten åberopas till styrkande av c).
- 8.19 Länsstyrelsens sammanfattande redogörelse för Nacka kommun, den 28 oktober 2015, Bilaga 1 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Länsstyrelsens bedömning åberopas till styrkande av a) – b).
- 8.20 Rapport: Nacka bygger stad - Kommunens behov av marken i Bergs gård – Uppföljning och komplettering, Bilaga 2 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Rapporten åberopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.21 Nacka kommuns yttrande över Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUF5 2050), Bilaga 3 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.22 Utlåtande: Hållbar och attraktiv stadsutveckling i Nacka stad (Björn Ekelund), Bilaga 4 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Handlingen åberopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.23 Utlåtande: Bergs, Nacka kommun – kompletterande synpunkter (Carl-Johan Engström), Bilaga 5 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Utlåtandet åberopas till styrkande av a) – d).
- 8.24 Utlåtande: Bergs, Nacka kommun – kompletterande synpunkter II (Carl-Johan Engström), Bilaga 2. Utlåtandet åberopas till styrkande av a) – d).
- 8.25 Promemoria: Beskrivning av bergrum inom Bergs depå (Orbicon AB), Bilaga 6 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Promemorian åberopas till styrkande av c).
- 8.26 Promemoria: Förutsättningar för omlokalisering till Gävle och Södertälje (Sweco Studio Planering & Urban Design), Bilaga 7 till Kommunens yttrande av den 1 juli 2016. Promemorian åberopas till styrkande av c).
- 8.27 Utlåtande: Risk- och sårbarhetsbedömning Bergs depå (Sweco Environment AB), Bilaga 1 till yttrande av den 7 oktober 2016. Utlåtandet åberopas till styrkande av c) – d).



- 8.28 Minnesanteckningar: Möte 2 med drivmedelsbolagen i frågan om Stockholmsregionens försörjning av olja och drivmedel, 2016-10-17, Bilaga 1. Minnesanteckningarna åberopas till styrkande av a) och c) – d).
- 8.29 Startpromemoria för detaljplan och stadsbyggnadsprojekt Bergs gård, Bilaga 1 till Kommunens yttrande av den 7 november 2016. Startpromemorian åberopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.30 Muntlig bevisning
- 8.31 Förhör under sanningsförsäkran med Gunilla Glantz, stadsbyggnadsdirektör, Nacka kommun 131 81 Nacka. Gunilla Glantz ska höras om Kommunens behov av marken i Bergs gård. Förhöret åberopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.32 Förhör under sanningsförsäkran Anderas Totschnig, chef för strategisk stadsutveckling, Nacka kommun 131 81 Nacka. Anderas Totschnig ska höras om Kommunens behov av marken i Bergs gård. Förhöret åberopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.33 Sakkunnigförhör under vittnesed med Carl-Johan Engström, prof emeritus, KTH 114 28 Stockholm. Carl-Johan Engström ska höras om hans undersökning av Fastigheten och dess betydelse för en hållbar stadsutveckling utifrån behovet av bostäder och urbana funktioner, såväl lokalt som regionalt, och hur han jämför detta med hur behovet av försörjning med oljebaserade drivmedel i regionen kan lösas om Kommunens upplåtelse av området med tomträttsavtal upphör. Förhöret åberopas till styrkande av a) – d).
- 8.34 Sakkunnigförhör under vittnesed med Anitha Jacobsson, senior expert strategiska miljöjänster, ÅF 169 99 Stockholm. Anitha Jacobsson ska höras om skyddade områden i närheten av Bergs gård. Förhöret åberopas till styrkande av a) och d).
- 8.35 Förhör under sanningsförsäkran med Mats Gerdau, Kommunstyrelsens ordförande, Nacka kommun 131 81 Nacka. Mats Gerdau ska höras om; den politiska viljan hos Kommunen att använda fastigheten på annat sätt. Förhöret åberopas till styrkande av a) – b) och d).



- 8.36 Sakkunnigförhör under vittnesed med Björn Ekelund, PhD, Universitetslektor, Luleå tekniska universitet, 971 87 Luleå. Björn Ekelund ska höras om pågående diskurser inom hållbar och attraktiv stadsutveckling samt hur de tolkas vid utvecklingen av Nacka stad. Han ska även höras om hur dessa teorier och FoU-resultat i relation till området vid Bergs gård. Förhöret återopas till styrkande av a) – b) och d).
- 8.37 Sakkunnigförhör under vittnesed med Helena Thulé, projektledare, Mark & Miljö, Orbicon AB, Korta gatan 7, 171 54 Solna och Christian Lindmark, senior konsult Mark & Miljö, samma adress. Helena Thulé och Christian Lindmark ska höras om befintliga bergrum inom Bergs oljedepå samt om bergrum i regionen. Förhören återopas till styrkande av c).
- 8.38 Sakkunnigförhör under vittnesed med Jonas Carlsson, planeringsarkitekt, Sweco Architects AB, Box 340 44, 100 26 Stockholm och Emma Gille, Miljö och infrastruktur, Sweco Environment AB, samma adress. Jonas Carlsson och Emma Gille ska höras om deras undersökning av hamnarna vid Bergs gård, Södertälje och Gävle och om förutsättningarna att omlokalisera hamn- och depåverksamheten som bedrivs i Bergs gård. Förhören återopas till styrkande c) – d).
- 8.39 Förhör under vittnesed med Mathias Jonasson, VD, Inter Terminals Sweden AB, Smöroljegatan 21, 418 34 Göteborg. Mathias Jonasson ska höras om intresset hos Inter Terminals Sweden AB att ta hand om volymen från Berg och Loudden, vilken typ av investeringar i anläggningen som krävs och vilka andra utmaningar i anläggningen som kan finnas. Förhöret återopas till styrkande av c).
- 8.40 Förhör under vittnesed med Fredrik Svanbom, VD, Gävle hamn, Fredriksskans, 806 47 Gävle. Fredrik Svanbom ska höras om intresset hos Gävle hamn att ta hand om volymen från Berg och Loudden, vilken typ av investeringar i anläggningen som krävs och vilka andra utmaningar i anläggningen som kan finnas. Förhöret återopas till styrkande av c).
- 8.41 Förhör under vittnesed med Erik Froste, senior advisor, Södertälje hamn Aktiebolag, box 2016, 151 02 Södertälje. Erik Froste ska höras om intresset hos Södertälje hamn att ta hand om volymen från Berg och Loudden, vilken typ av



investeringar i anläggningen som krävs och vilka andra utmaningar i anläggningen som kan finnas. Förhöret åberopas till styrkande av c).

- 8.42 Sakkunnigförhör under vittnesed med Lars Grahn, sektionschef, Sweco Environment AB, box 5397, 402 25 Göteborg. Lars Grahn ska höras om lämpligheten med att bibehålla oljehamns- och depåverksamhet i Bergs gård. Utöver detta ska Lars Grahn höras om hans granskning av rapporten "Trygg drivmedelsförsörjning: Mälarregionen, upprättad av 4C Strategies. Förhöret åberopas till styrkande av c) – d).

Nacka den 16 december 2016

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sara Källeskog", with a long horizontal line extending to the right.

Sara Källeskog



Minnesanteckningar möte 2 med drivmedelsbolagen i frågan om Stockholmsregionens försörjning av olja och drivmedel

Tid: 2016-10-17, klockan 13:30

Plats: Länsstyrelsen i Stockholm, Regeringsgatan 66

Närvarande:

Chris Heister	Landshövding, Länsstyrelsen
Patrik Åhnberg	Samhällsbyggnadsdirektör, Länsstyrelsen
Staffan Forsell	Projektledare, Länsstyrelsen
Peter Sandwall	Generaldirektör, Försvarsmakten
Johan Askerlund	Utredare, Försvarsmakten
Erik Brandsma	Generaldirektör, Energimyndigheten
Hans Spets	Expert, Energimyndigheten
Morgan Wiktorsson	VD, Circle K Sverige AB
Håkan Svanberg	Senior advisor, Circle K Sverige AB
Andrea Haag	Director Sustainability and communication, OKQ8 AB
Mikael Bergström	Director Unmanned stat & real est & legal, OKQ8 AB
Anders Malm	Executive Vice President Supply & Trading Preem AB
Leif Söderberg	Depåchef, St1 Sverige AB
Paul Sellerholm	Ansvarig för försörjningsplanering, St1 Sverige AB

Välkomna

Landshövdingen hälsade alla välkomna.

Landshövdingen önskar med detta möte ge en lägesrapport kring det pågående arbetet med den statliga samordningen och att bjuda in till fördjupat samarbete som präglas av delaktighet och konstruktivitet. Det gemensamma ansvaret för att trygga Stockholmsregionens försörjning av drivmedel delas av flera parter och alla måste bidra. Ingen part kan luta sig tillbaka och låta andra parter lösa problemet eller att låta tiden rinna iväg.

Generaldirektören för Försvarsmakten gav en introduktion till aktuellt planeringsläge mot bakgrund av förändringar i omvärlden och regeringsuppdraget om återupptagen totalförsvarsplanering för berörda myndigheter.

Generaldirektören för Energimyndigheten betonade vikten av att alla parter agerar tillsammans för att finna konstruktiva lösningar. Det är nödvändigt att hantera problemet dels på kort sikt och på lång sikt.

Bakgrund, Lägesrapport från pågående arbete

Projektledaren för den statliga samordningen Staffan Forsell redogjorde för aktuellt läge.

Se bifogad presentation.

Arbetsformen för den statliga samordningen går nu in i ett skede där de statliga myndigheterna ska ta fram ett antal utgångspunkter för fortsatt hantering. Till dessa utgångspunkter kommer ett antal kritiska ”knäckfrågor” att listas. Knäckfrågorna kan utgöras av definitioner av olika företeelser, tekniska förutsättningar, principiella ställningstaganden eller juridiska frågeställningar som på olika sätt behöver arbetas genom och/eller lösas ut.

Den statliga samordningen kommer att leverera en arbetsplan innehållande utgångspunkter och hantering av knäckfrågor för en långsiktig lösning efter årsskiftet.

Tidsperspektiv

Louddens avtal med drivmedelsbolagen går ut 2019-12-31. Miljötillståndet sträcker sig till 2030.

Bergs tomträtt är uppsagd fr o m 2018-12-31, men uppsägningen har inte vunnit laga kraft. Bergs miljötillstånd är inte tidsbegränsat.

Södertälje hamn bedriver idag oljehantering, men i mindre omfattning än vid Bergs och Loudden. Södertälje hamn har sökt miljötillstånd för en utbyggnad som skulle kunna klara att hantera merparten av de volymer som idag hanteras på Bergs och Loudden. Processen om villkoren i miljötillståndet pågår fortfarande och det finns inte några investeringsbeslut om utbyggnad i hamnen. Trafikverket genomför en farledsutredning om utbyggnad av farleden mellan Landsort och Södertälje, men utredningen är inne i ett tidigt skede och genomförandet kommer att ta tid. St1 bedriver idag verksamhet i Södertälje. Preem, OKQ8 och Circle K har inte visat något intresse för att flytta till Södertälje. En koncentration av terminalkapaciteten till Södertälje behöver utvärderas ur ett sårbarhetsperspektiv.

GD-gruppen som leder den statliga samordningen har konstaterat att det mot bakgrund av ovanstående omständigheter är nödvändigt att se på frågan om regionens försörjning av olja och drivmedel i två tidsperspektiv; kort och lång sikt. För att komma vidare med analysarbete och processer har GD-gruppen beslutat att arbetet ska bedrivas vidare enligt nedanstående arbetshypoteser:

- Kort sikt = 2016-2030
- Lång sikt = efter 2030
- Södertälje är inte en lösning på kort sikt.
- Bergs och Loudden är inte långsiktiga lösningar.

Det är värt att notera att de statliga aktörerna inte har full rådighet över alla delar av denna process. Ett öppet och konstruktivt samarbete som präglas av ett ömsesidigt ansvarstagande från alla parter är nödvändigt.

Drivmedelsbolagen kommenterar pågående arbete

Samtliga drivmedelsbolag välkomnar det pågående samarbetet och erbjuder sig att ställa resurser till förfogande för att bidra med erfarenheter till processen.

Nästa möte genomförs enskilt med ett bolag åt gången.

Länsstyrelsen kommer tillsammans med övriga berörda myndigheter att kalla till kommande möten med respektive bolag.

Kontaktpersoner från respektive bolag

Samtliga bolag har pekat ut kontaktpersoner för den fortsatta processen.

Circle K	Håkan Svanberg
OKQ8	Andrea Haag
Preem	Anders Malm
St1	Leif Söderberg

Vid anteckningarna
Staffan Forsell
Länsstyrelsen i Stockholms län

Utlåtande 2016-12-09

Bergs, Nacka kommun – kompletterande synpunkter II

Carl-Johan Engström

Sammanfattning

Stockholmsregionen befinner sig i en akut bostadskris. Bostadskrisen kan få långtgående samhällseffekter om bostadsbyggandet inte kan nå eller överträffa uppställda regionala mål. I närtid måste länet och dess kommuner höja bostadsbyggandet för att möta befolkningens växande efterfrågan och företagens möjligheter att få arbetskraft – men kanske än viktigare för regionens sociala hållbarhet. Annorlunda uttryckt; risken är uppenbar för långsiktigt negativa sociala effekter om inte bostadsbehoven snabbt kan mötas.

Kommunens möjligheter att nå regionens och sina mål under nuvarande akuta bostadskris är i väsentlig grad beroende av att på *egen mark* planera nya bostäder genom byggande på västra Sicklaön.

Planläggningen av Bergs hamn bör resultera i antagna planer inom fem år. En förlängning av tomträttsavtalet förstärker sannolikheten för att Nacka kommun inte ska nå bostadsförsörjningsmålen i närtid, vilket innebär en svacka i bostadsbyggandet under en akut bostadskris.

Det försvårar vidare möjligheten att bygga en hållbar stad i det längre perspektivet.

En etappvis planläggning för bostäder och stadsfunktioner betyder att ett upphävande av tomträttsavtalet inte med nödvändighet innebär att nuvarande verksamhet behöver avvecklas direkt, i och med att avtalet upphör, utan kan ske strukturerat.

Uppdraget

Jag har i tidigare utlåtanden lämnat synpunkter på det allmänna intresset av Bergs hamn för annan användning än nuvarande och funnit att en utbyggnad för bostadsändamål och stadsfunktioner är ett allmänt intresse i ett nationellt, regionalt och kommunalt perspektiv.

Jag har av Nacka kommun ombetts att ytterligare belysa angelägenheten av att kunna ianspråka Bergs hamn i närtid.

Regionens situation

Stockholms län har idag 23 procent av Sveriges befolkning. Befolkningssammansättningen innehåller en oproportionerlig andel i åldrarna 0-13 år samt 25-52 år¹ jämfört med riket – d.v.s. barnfamiljer och hushåll som bär en stor del av tillväxten befolkningsmässigt och ekonomiskt. Befolkningstillväxten i länet står för 42 procent av Sveriges totala befolkningsökning, främst genom födelseöverskott och invandring från utlandet. Utlandsinvandringen utgörs främst av återflyttare och arbetskraftsinvandring, vilket bidrar till att länet har landets högsta sysselsättningsgrad enligt länsstyrelsen och 36 procent av rikets samlade nyföretagande².

¹ enligt SCB

² Länsstyrelsen rapport 2016:27

Situationen på bostadsmarknaden är enligt länsstyrelsen en av länets största utmaningar³. Mot bakgrund av det ökade flyktingmottagandet (13 procent av inflyttningsnettot är flyktinginvandring) står nu regionen enligt länsstyrelsen inför en ny och än mer utmanande situation där flyktingmottagandet över en treårsperiod motsvarar befolkningen i en normalstor kommun. Länet har de senaste åren ett negativt flyttnetto till Sörmlands och Upplands län vilket är ytterligare ett tecken på den akuta bostadsbristen eftersom utflyttarna i stor utsträckning därefter är arbetspendlare till Stockholm.

Det råder brist på alla typer av bostäder. En fungerande bostadsmarknad är en nödvändighet för fortsatt regional utveckling. Unga som vill och behöver flytta hemifrån, familjer som växer och behöver flytta till något större, äldre i behov av särskilda boenden.

Boendefrågan är vidare central för en framgångsrik etablering som inflyttare. Den nya bosättningslagen innebär att alla kommuner måste ta ett ansvar för mottagandet av nyanlända. Även om antalet egenbosatta nyanlända är högt ska Stockholms län ordna boende åt nära en tredjedel av de personer som fått uppehållstillstånd i Sverige. En oerhört viktig uppgift eftersom en egen bostad är en grundläggande förutsättning för en effektiv etablering.

De senaste fem åren har antalet länsinvånare ökat med ca 180 000⁴. Befolkningsökningen förväntas, enligt såväl länsstyrelsen som Stockholms läns landsting, att fortsätta öka. Det gäller att planera för över 500 000 nya invånare fram till år 2030. För att klara det bedömer landstingets regionplanering att minst 16 000 nya bostäder⁵ per år tillkomma.

I närtid måste således länets kommuner höja bostadsbyggandet för att möta befolkningens växande efterfrågan och företagens möjligheter att få arbetskraft – men kanske än viktigare för regionens sociala hållbarhet. Annorlunda uttryckt: risken är uppenbar för långsiktigt negativa sociala effekter om inte bostadsbehoven kan mötas.

Min slutsats är att Stockholmsregionen är i en akut bostadskris som kan få både långtgående och långsiktigt negativa samhällseffekter om bostadsbyggandet inte kan nå eller överträffa uppställda regionala mål.

Nacka kommuns situation

Centralt för att möta regionens (RUF5 2010 respektive RUF5 2050) mål är att knyta ihop regionen genom att bygga tätt, varierat och kollektivtrafiknära. Den *centrala regionkärnan* som omfattar västra Sicklaön i Nacka är av särskilt intresse.

Nacka kommun har under senare år höjt sitt bostadsbyggande. I snitt under perioden 2010-2015 har kommunen byggt 236 nya bostäder per år. År 2015 tillkom 629 bostäder i Nacka. Kommunens målsättning är att möta regionens behov genom att centralt bygga 1000 lägenheter

³ Länsstyrelsen rapport 2016:18

⁴ Länsstyrelsen rapport 2016:27

⁵ SLL 2012, Regional bedömning av behovet av nya bostäder

per år⁶. På den nivån kompenserar Nacka kommun för ett lågt byggande tidigare, vilket visar att kommunen tar sin del av ansvaret för regionens bostadskris.

Kommunens bostadsförsörjningsansvar innebär att beräkna behov och avsätta resurser för olika förberedande insatser varav den centrala uppgiften är att planlägga mark för bostäder. Det kräver framförhållning då planlägningsprocessen i snitt tar c:a 2 år men varierar mellan 1-4 år i länet⁷. Därefter tar det ytterligare flera år för att genomföra planerade projekt. Genomförandet kan dock inte utan betydande olägenheter koncentreras till några få områden utan varje planlagt område bör byggas ut i etapper. På mark som kommunen inte äger är planläggningen beroende av initiativ från markägaren vilket ökar osäkerheten om när projekt på lämplig mark kan realiseras. Möjligheterna att också möta behov i form av lägenhetsstorlekar, upplåtelseformer och utbyggnadstakt kan endast ske efter kommunal markanvisning.

Kommunens möjligheter att nå regionens och sina mål under nuvarande akuta bostadskris är därför i väsentlig grad beroende av att på *egen mark* planera nya bostäder genom byggande på västra Sicklaön.

Under 2017-2025 planerar kommunen på egen mark för drygt 7500 bostäder genom utbyggnad av nya områden och förtätning av befintliga bostadsområden på västra Sicklaön. (Några ytterligare områden finns inte identifierade inom Nackas del av den centrala regionkärnan). Bergs hamn utgör 2000 av dessa bostäder.

Mot bakgrund av att nyöppnade områden bör byggas ut etappvis måste planeringen av Bergs hamn kunna fullföljas genom antagna planer om inte en nedgång i bostadsbyggandet ska uppstå – även om bostäder parallellt tillkommer på enskild mark. En etappvis utbyggnad är bra för framtida stadsområdets sociala hållbarhet. Det innebär samtidigt att planeringen av Bergs hamn kan ske på ett sådant sätt att området tas i anspråk successivt vilket skulle möjliggöra en strukturerad avvecklingsperiod för den nuvarande verksamheten.

Bergs hamn har även goda möjligheter att utöver bostäder innehålla arbetsplatser vilket ytterligare ökar angelägenheten att inom närtid bygga stad i området och på så sätt även möta företagets behov av lokaler.

Min slutsats är därför att planläggningen av området bör resultera i antagna planer inom fem år. En nedgång av bostadsbyggandet i det nuvarande akuta bostadsläget innebär samhällsrisker. En förlängning av tomträttsavtalet förstärker sannolikheten för att Nacka kommun inte ska nå bostadsförsörjningsmålen i närtid och försvårar möjligheten att bygga en hållbar stad i det längre perspektivet.

Samtidigt betyder en etappvis planläggning att ett upphävande av tomträttsavtalet inte med nödvändighet innebär att nuvarande verksamhet behöver avvecklas direkt, i och med att avtalet upphör, utan kan ske strukturerat.

⁶ Länsstyrelsen rapport 2016:18

⁷ a.a.