

2023-08-22

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2016/285  
Stadsbyggnadsprojektet 9245

Kommunstyrelsen

## **Samarbete genom markanvisning i tidigt skede inom stadsbyggnadsprojektet Mötesplats Nacka**

*Exploateringsenheten*

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår att kommunstyrelsen fattar följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige beslutar att ingå föreslaget markanvisningsavtal med Skanska Sverige AB för del av Sicklaön 40:14 och Sicklaön 14:1 inom stadsbyggnadsprojektet Mötesplats Nacka, enligt bilaga 1.
2. Kommunfullmäktige bemyndigar kommunstyrelsen ingå kommande tilläggsavtal till markanvisningsavtal med Skanska Sverige AB.

### **Sammanfattning**

Mötesplats Nacka är ett strategiskt viktigt projekt för Nackas stadsutveckling, både som del av utbygganden av tunnelbanan och Centrala Nacka och de åtaganden som kommunen har enligt Stockholmsförhandlingen men också för att utveckla en attraktiv stadsmiljö och kommunikationsnod för boende och företag i hela Nacka. Projektet bidrar starkt till att binda samman de norra och södra delarna av Centrala Nacka med en överdäckning av delar av Värmdövägen.

Under 2023 har projektet gått in i ett intensivt planerings- och projekteringsskede med stort fokus på att se över och uppdatera projektets ekonomiska förutsättningar och tidplan inför kommande inriktningsbeslut. Det finns också behov av att redan nu knyta en stark och erfaren byggaktör till projektet för att säkra genomförbarheten. Därför föreslås en direktanvisning i ett tidigt skede till Skanska Sverige AB för kvarter 1 till 6 i den preliminära strukturen, se bild 3 nedan. Det underlättar också samordning med övriga berörda parter för att åstadkomma en attraktiv och hållbar naturban stadsdel.

Enligt förslaget ska kommunen och Skanska genomföra markanvisningen i två steg, vilket dels beror på att det är tidigt skede i en lång process och dels att priset på marken är svårt att avgöra idag beroende på rådande osäkra marknadsläge och att markanvändningen inte är bestämd. Tilläggsavtalet ska tecknas när kommunen och Skanska anser det lämpligt, dock senast inför att detaljplanen ställs ut på samråd.

## Ärendet

### Bakgrund

Den 14 mars 2017 antog kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt Mötesplats Nacka (då kallad Bytespunkt Nacka) med överdäckning och bussterminal. Projektet syftar till att skapa en naturban stadsdel och en dynamisk mötesplats i Centrala Nacka med en effektiv bytespunkt mellan buss och tunnelbana. Projektet innefattar planer för nya kvarter med kontor, hotell, verksamheter och bostäder, en flytt av väg 222 norrut med överdäckning samt en ny bussterminal. Tunnelbanan till Nacka har sin slutstation inom projektområdet intill den planeras bussterminalen och delar av övrig bebyggelse.



*Bild 1. Området ungefärliga geografiska läge i kommunen.*

Mötesplats Nacka är ett strategiskt viktigt projekt för Nackas stadsutveckling, både som del av utbygganden av tunnelbanan och Centrala Nacka och de åtaganden som kommunen har enligt Stockholmsförhandlingen men också för att utveckla en attraktiv stadsmiljö och kommunikationsnod för boende, näringsliv, besökare och resande i hela Nacka och Värmdö. Projektet bidrar starkt till att binda samman de norra och södra delarna av Centrala Nacka.

Den 6 februari 2017 ingick kommunfullmäktige en principöverenskommelse med Trafikverket och Stockholm läns landsting, idag Region Stockholm (nedan Regionen). Principöverenskommelsen avsåg planering och finansiering av Överdäckning, Bussterminal, Flytt av väg 222 samt Trafikplatser inom projektet Mötesplats Nacka.

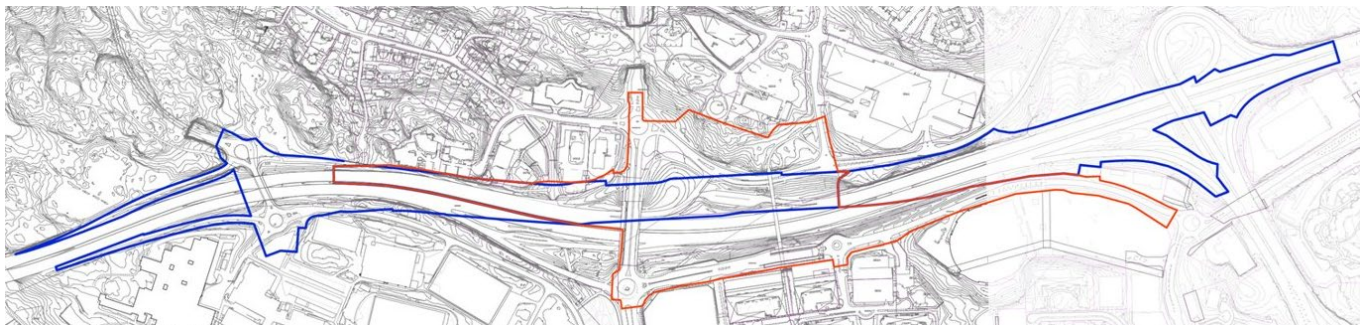
Eftersom principöverenskommelsen tecknades i ett tidigt skede i projektet med många osäkra förutsättningar fann kommunen och Regionen behov av att närmare precisera de gemensamma åtagandena i projektet. Detta skedde genom att kommunen och Regionen tecknade ett tilläggsavtal. Tilläggsavtalet beslutades av kommunfullmäktige den 16 maj 2022 och därefter kunde arbetet med projektet återstarta efter en tids paus.

Under hösten 2022 och våren 2023 har projektet gått in i ett intensivt planerings- och projekteringskede med stort fokus på att starta upp arbetet med detalj- och vägplan samt se över och uppdatera projektets tidplan och ekonomiska förutsättningar inför kommande inriktningsbeslut.

### **Förutsättningar och markägande**

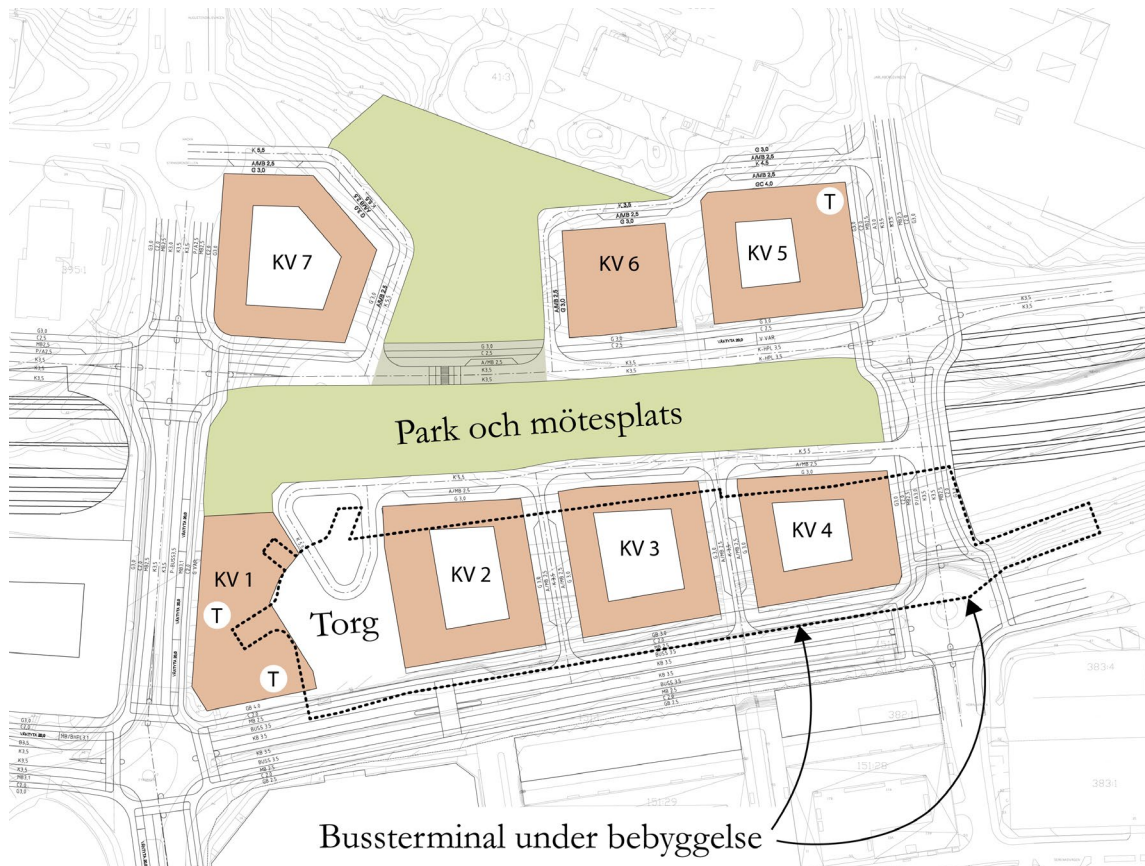
Mötesplats Nacka är ett projekt som ställer extra stora krav på ett nära samarbete med en byggaktör i tidigt skede då kommunen kommer att bygga en överdäckning som sedan byggaktören uppför bebyggelse ovanpå. Detta innebär att kommunen och byggaktören i visionsskedet för platsen behöver utreda innehåll, kvartersstruktur, lastnedtag från bebyggelsen genom kommunens överdäckning och andra genomförandeförutsättningar för att säkerställa att kommande detaljplan och utveckling av platsen också går att genomföra.

Kommunen är lagfaren ägare av fastigheterna Sicklaön 40:14 och 14:1, där en betydande del av den kommande bebyggelsen planeras ovanpå överdäckningen. Lagfaren ägare av fastigheten Sicklaön 41:7 med ytterligare planerad bebyggelse, är idag staten genom Trafikverket. För att skapa helhetsstrukturen ovan överdäckningen samt bussterminalen söder om väg 222 behöver kommunen därmed förvärva mark från Trafikverket. Överlåtelsen av marken från Trafikverket behöver ske innan kommunen kan teckna kommande markgenomförandeavtal och fastighetsöverlåtelseavtal med föreslagen byggaktör.



*Bild 2. Preliminära gränser för detaljplanen (röd gräns) och vägplanen (blå gräns) för stadsbyggnadsprojektet Mötesplats Nacka.*

Inom Mötesplats Nacka planeras det preliminärt för sju kvarter för verksamhet, bostäder, kontor och hotell. Kvarter 1 till 6 av den kommande bebyggelsen föreslås markanvisas till Skanska Sverige AB genom föreslaget markanvisningsavtal. Kvarter 7 planeras att markanvisas i ett senare skede, när i tiden är dock inte bestämt.



*Bild 3. Preliminär strukturplan för Mötesplats Nacka. Kvarter 1 till 6 ingår i markanvisningen till Skanska Sverige AB.*

### **Samarbete med byggaktör genom markanvisning i tidigt skede**

Visionen för Centrala Nacka är Närhet och Naturbant, där naturen och det urbana möts på nya sätt och trivs tillsammans. En plats där människor och idéer kan växa och utvecklas. Det dynamiska mötet mellan natur, stad och människor ska prägla platsens karaktär, utformning och stadsliv genom mångfald i gestaltning och innehåll, integrerad grönska och hållbara, klimatsmarta lösningar i framkant. Mötesplats Nacka ska bli en naturlig och dynamisk mötesplats med sociala kvaliteter som starkt bidrar till att uppnå kommunens vision för Centrala Nacka. Byggaktören ska aktivt bidra till hela Centrala Nackas utveckling och vision genom samverkan i relevanta forum och platskommunikation.



Projektet är ett omfattande och komplext stadsutvecklingsprojekt med höga ambitioner som kommer pågå under lång tid och påverka många. Genom att involvera en byggaktör i ett tidigt skede säkras genomförbarheten inom projektet och byggaktörens hållbarhetskompetens och kännedom om marknaden bidrar positivt till etableringen av nya arbetsplatser och utvecklingen av en attraktiv och hållbar stadsdel.

På grund av utmaningarna med samordningen mellan olika parter samt gemensamma konstruktioner, och dess inverkan på tidsplanen, bedöms ett tävlingsförfarande för markanvisning vara för tidskrävande och osäkert. För att genomföra anvisningsförfarandet på ett affärsmässigt och rättssäkert sätt, genomförde projektet 2018 därför en s.k. ”request for information” bland byggherrar. I den ombads byggaktörer som kunde vara intresserade av att uppföra kontor på platsen att skissa på genomförandeförslag för bland annat detta stadsbyggnadsprojekt. Skanska Sverige AB (vidare kallad Skanska) som har stor bredd och drivit många komplexa projekt tidigare, bedömdes av projektet ta ett ansvarsfullt helhetsgrepp om markområdet samt ha en god genomförandeförmåga i stadsutvecklingsprocessens alla skeden. Därför bedömdes Skanska särskilt lämplig att samverka med kommunen och övriga aktörer i projektets fortsatta arbete under de komplexa förutsättningar som råder.

Förhandlingar om samarbete genom markanvisningsavtal med Skanska pågick fram till dess att kommunen och Regionen fann behov att precisera åtagandena enligt 2017 års principöverenskommelse. I och med tecknandet av tilläggsavtalet med Regionen kunde kommunen på nytt ta vid dialogen om ett markanvisningsavtal i tidigt skede med Skanska. Denna dialog återupptogs i november 2022.

### **Markanvisningsavtal**

Ett markanvisningsavtal är i grunden ett optionsavtal där kommunen ger byggherren ensamrätt att förhandla med kommunen om ett kommande markköp och genomförande samtidigt som byggaktören förbinder sig att medverka i arbetet framåt med bland annat detaljplan. Byggaktören ska samarbeta med kommunen för att med sin kunskap bidra till att utveckla platsen enligt kommunens vision. Skulle parterna inte komma överens i arbetet med framtagande av detaljplan eller om ingående delar i kommande avtal faller optionen i markanvisningen.

Markanvisningsavtalet är i stora delar framtaget i enlighet med Kommunens *Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal*. Avtalet behandlar kommunens sedvanliga avtalsvillkor enligt framtagna riktlinjer, exempelvis avtalas principer för byggherrens förbindelser och det framtida samarbetet gällande detaljplanarbetet och kommunens i övrigt styrande dokument. Avtalet reglerar också ansvars- och kostnadsfördelning i framtida genomförandefas.

Detta är den första stora markanvisningen med blandade funktioner (kontor, handel, bostäder med mera) i tidigt skede som genomförs i utvecklingen av Nacka, varför upplägget



har behövt anpassas till rådande förutsättningar och ser därför lite annorlunda ut än tidigare genomförda markanvisningar. Även den långa genomförandetiden medför att vissa anpassningar av avtalsupplägg föreslås göras.

Enligt förslaget ska kommunen och Skanska genomföra markanvisningen i två steg, vilket dels beror på att det är tidigt skede i en lång process och dels att priset på marken är svårt att avgöra idag på grund av rådande osäkra marknadsläge och att markanvändningen inte är bestämd. Köpeskillingen ska därför anges i ett tilläggsavtal som tecknas när kommunen och Skanska anser det lämpligt, dock senast inför att detaljplanen ställs ut på samråd.

Då projektet har en lång genomförandetid kommer gestaltungsprinciperna vara allmänt hållna. För att säkerställa gestaltningen är parterna överens om att byggherren anordnar parallella skissuppdrag inför den proaktiva bygglovsprocessen. Även optionen att ensamt förhandla med kommunen om ett markgenomförandeavtal förlängs från normalt 2 år till 3 år då tidplanen för planens antagande medför att en detaljplan inte kommer att kunna antas inom 2 år.

Inget detaljplaneavtal kommer att tecknas med byggherren utan plankostnaden regleras med ett fast belopp om 16 miljoner kronor. I det fall parterna inte kommer överens om ett tilläggsavtal så kommer ingen plankostnad att debiteras byggherren. Kommunen kommer dock i detta fall att få rätt att nyttja Skanskas arkitekt- och byggtkniska ritningar och underlag för den kommande bebyggelsen. Kommunen ersätter då Skanska för hälften av de nedlagda kostnaderna för dessa underlag, dock maximalt upp till 50% av den av byggaktören bedömda budgeten om 14 miljoner kronor.

I samband med att kommunen anlägger stomme för bussterminal utför kommunen även stomme för garage samt förberedande arbete samt bärande konstruktioner för den ovanliggande bebyggelsen. Att särredovisa vilka arbeten och kostnader som härrör sig till grundläggning av byggherrens kommande bebyggelse under pågående entreprenad är inte genomförbart. Därför har parterna kommit överens om att Skanskas andel av kostnaden för markarbeten och bärande konstruktioner ska fastställas genom att parterna anlitar två oberoende kalkylatorer, där kostnaden beräknas genom ett medelvärde av de två kalkylerna. Kalkylen utgår från principen att grundlägga en fiktiv byggnad direkt på mark på samma plats, jämfört med som nu ovanpå en bussterminal. Ersättningen för arbetena betalas till kommunen därefter vid byggherrens Skanskas respektive tillträde.

## **Tidplan**

Samråd för projektet planeras till 2024/2025 och antagande av detaljplanen till slutet av 2026. Efter beslut om antagande av detaljplanen finns risk för överklagande. Då detaljplanen har vunnit laga kraft kan en vägplan för flytten av väg 222 fastställas vilket bedöms av Trafikverket att ta ytterligare 1,5 år inklusive tid för överklagan. Efter det att vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft kan arbetena med att flytta vägen samt betongarbetena för vägtunnlarna påbörjas. Det är först efter att vägen är flyttad som

arbetena med grundläggning och stomme för bussterminalen kan starta och en bussterminal sedermera färdigställas.

Kommunen och Skanska är överens om att söka ett kontinuerligt genomförande av bebyggelsen ovan överdäckningen med en ambition om ett så tidigt färdigställande som möjligt beaktat marknadsförutsättningarna. Parterna är även överens om att kvarteren ovan tunnelbanans entréer är de första kvarteren som tillträds. Kvarteren ovan bussterminalen kan först tillträdas efter att arbetena med stommen för bussterminalen och garaget är färdigställda. Dessa kvarter tillträds etappvis, och parterna ska därmed vara överens när fastighetsbildning kan ske. Parterna är överens om en ambition om ett färdigställande av helheten senast 2045.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Ett markanvisningsavtal är ett optionsavtal som ger byggaktören ensamrätt att förhandla med kommunen om ett markgenomförandeavtal samt delta i detaljplanarbetet.

Kommunen binder sig härmed inte att genomföra projektet i sin helhet i och med detta beslut.

På grund av rådande marknadsläge för kontor och bostäder är det svårt att uppskatta markintäkten i projektet. Projektets komplexitet samt de kommande kostnaderna för mark- och konstruktionsarbeten för byggherren behöver även fastställas innan en markintäkt kan preciseras. Efter kostnaderna för mark- och konstruktionsarbetena är kalkylerade och de tre värderingarna utförda kommer projektet ha en bättre uppfattning gällande markintäkten för respektive markanvändning.

Projektets tid- och ekonomiska förutsättningar är generellt osäkra och utreds vidare under hösten för att ligga till grund för ett reviderat inriktningsbeslut. Parallellt arbetar projektet med en uppdaterad risk- och konsekvensanalys.

### **Risker**

Den största risken i projektet är att kommunen inte får med sig en stark byggaktör i tidigt skede vilket skulle medföra sämre samordning mellan överdäckning och kommande bebyggelse, vilket i sin tur skulle leda till minskad effektivitet och kvalitet i projekteringen. Vidare är risken att kommunen i utformningen av produkt och detaljplan inte utvecklar marknadsmässigt attraktiva produkter vilket påverkar innehåll och arbetsplatsetablering negativt. En risk är också att kommunen i uppförandet av överdäckningen inte tar tillräcklig hänsyn till lastnedtagen för kommande bebyggelse vilket medför kostnadsdrivande konstruktioner för byggaktören som i sin tur skulle påverka kommunens markintäkter negativt.

### **Påverkan på annan nämnd**

Investeringar i stadsbyggnadsprojektet påverkar i förlängningen med kapital- och driftkostnader på natur- och trafiknämnden. En nära dialog med mottagande parter är

nödvändig för att minimera osäkerheter i framtida drift- och kapitalkostnader. De tunga konstruktionerna för överdäckningen samt stommen för bussterminalen är anläggningar som vanligtvis inte ingår i kommunens driftansvar, vilket medför att än tätare dialog krävs i detta projekt. Eftersom projektet är i ett tidigt skede behöver samtliga delar studeras vidare, och utformning och kostnadsuppskattningar kommer följas under projektes framskridande samt redogöras för i samband med kommande genomförandebeslut.

## **Konsekvenser för barn**

Projektområdet är idag en olämplig plats för barns vistelse då området till stor del består av motorväg och lokalgator. I och med att motorvägen, väg 222, överdäckas och att området sammanvävs med befintlig bebyggelse genom ny bostadsbebyggelse samt att park och torgytor anläggs, skapar projektet en bättre plats för barn att vistas på. Utbyggnad av bussterminalen innebär en positiv utveckling av kollektivtrafiken. En utökad kollektivtrafik är positivt för barn och ungdomar då det ökar tillgängligheten till olika målpunkter som till exempel skola och fritidsaktiviteter. Utbyggnaden av kollektivtrafik är även positivt för klimatet och därmed för barns livsmiljö. Konsekvenser för barn kommer utredas närmare under detaljplanarbetet.

## **Bilagor**

1. Markanvisningsavtalet med tillhörande bilagor

Nina Morling  
Enhetschef  
Exploateringsenheten

Peter Skogberg  
Projektchef  
Exploateringsenheten

Josefina Blomberg  
Exploateringsingenjör  
Exploateringsenheten