

Exploateringsprocessen För Husbåtsboplatser

Fredrik Persson och Björn Ganzer
Examensarbete

Avdelningen för fastighetsvetenskap
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet

Department of Real Estate Science
Lund Institute of Technology
Lund University, Sweden



ISRN LUTVDG/TVLM 06/5128 SE

Exploateringsprocessen För Husbåtsboende

Fredrik Persson och Björn Ganzer
Examensarbete

Avdelningen för Fastighetsvetenskap
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet

Department of Real Estate Science
Lund Institute of Technology
Lund University, Sweden

Avdelningen för Fastighetsvetenskap
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet
Box 118
221 00 Lund
Sverige

Department of Real Estate Science
Lund Institute of Technology
Lunds University
P O Box 118
SE-221 00 Lund
Sweden

Exploateringsprocessen För Husbåtsboplatser

The Development process in areas for Houseboat living

Examensarbete utfört av /Master of Science Thesis by:

Fredrik Persson, Civilingenjörsutbildning, Väg o Vatten, Lunds Tekniska Högskola
Björn Ganzer, Civilingenjörsutbildningen, Lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola

Handledare/supervisor

Klas Ernard Borges, Avdelningen för Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola

Examinator/ Examiner

Ulf Jensen, Avdelningen för Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola

Abstract

Living in houseboats is a new type of living in Sweden, in need of study and regulation. This master thesis examines the driving forces and obstacles encountered in three examples of the development process in areas for houseboat living.

Information was gathered by studying literature on the subject, local government documents, law, personal interviews and visits on site. After an evaluation of the best suited model of analysis, and a study of the Swedish conditions for exploitation of land, the information gathered was analyzed with Patsy Healeys institutional model in order to identify driving forces and obstacles.

The obstacles were found to be a lack of building regulations and laws and the lack of previous examples to follow in Sweden. There were many new aspects to consider, like safety and standard. Furthermore new forms of living is obstructed by the existing society structure and needs to be controlled and helped forward by central institutions since the developer acts within planned economy conditions. In some examples there were already existing settlements of houseboats before regulation came into order which led to conflicts when the settlement had to change their order of living as the process came along.

The driving forces were found to be personal vision and innovative products, demand, good communication between the entrepreneur and the local government, and media.

Sammanfattning

Husbåtar kom till i Sverige som nödbostäder under industrialiseringen, men har på senare år blivit ett populärt och kvalitativt boende. Syftet med detta examensarbete är att studera exploateringsprocessen för husbåtsboplatser i Sverige och identifiera dess trögheter och vilka drivkrafter som gjort att den här boendeformen börjat ta form.

Det finns ett flertal olika sätt att analysera exploateringsprocessen. Jämviktsanalys förutsätter en strikt marknadsekonomi. Aktivitetsanalys fokuserar på de olika händelserna och situationerna som uppstår under processens gång och hur de hanteras. Aktörsanalys lägger huvudvikten på processens aktörer och deras inbördes förhållande. Strukturanalys fokuserar på de större krafter som ligger till grund för processen och som oftast utgår från politiska direktiv och ekonomi och principer för stadsbyggnad. Ingen av de ovanstående modellerna kan i sig ge en helhetlig analys. I detta arbete används därför en modell skapad av Patsy Healey.

I Healeys modell för analys av exploateringsprocessen, som används i de tre fallstudierna, tar analysen utgångspunkten i beskrivningen av händelserna i exploateringsprocessen och genom att ta hänsyn till inom vilka ramar aktörerna agerar och hur det påverkar deras engagemang och prioriteringar samt vilka relationer som skapats under exploateringsprocessens gång ges en förståelse för vad som drivet exploateringsprocessen framåt respektive skapat trögheter i processen.

Därefter behandlas grundförutsättningar för samhällsutveckling och exploateringsprocesser med bakgrund i svensk lag, och det kommunala planinstrumentet för att uppnå förståelse för de grundläggande begreppen. Detta baseras på Kalbros forskning på området.

Vid val av fallstudier är flera områden under diskussion men få har kommit så långt i processen att en analys är lämplig för det här arbetet. Pampas Marina valdes för att det var det första exemplet på ett detaljplanerat husbåtsboende i Sverige. Varvsholmen i Kalmar valdes för dess starka kommunala initiativtagande. Svindersviken valdes p.g.a. att det är det första samhället byggt för boende på vatten, projektets stora omfattning, och förberedelsernas komplexitet.

I fallet Pampas Marina var drivkrafterna i utvecklingen personliga initiativ, medias roll och efterfrågan. Trögheterna har varit bristande samarbete och att planen tillkommit efter boendets tillkomst.

I fallet Varvsholmen var det som drivit exploateringsprocessen framåt samarbete, lokal förankring, innovativ produkt. Några specifika trögheter har ej kunnat påvisas. I fallet Svindersviken var det som drivit exploateringsprocessen framåt utvecklandet av en extraordinär produkt och plan för produkten, politiskt intresse och personligt intresse. Den tröghet som uppstod i utvecklandet av Marinstaden kan härledas till att det var en helt ny boendeform.

Hela arbetet konkluderar följande:

- Inom en institution kan en enskild individs inställning vara avgörande för vad som senare blir institutionens beslut.
- Existerande lagar är inte tillräckliga.
- Individuella visioner har varit en förutsättning.
- Exploatör gagnas av kunskap om hur kommunsystemet fungerar.
- Ny boendeform innebär i sig en tröghet.
- Husbåtsboende möts av hinder i den existerande samhällsstrukturen.
- Planprocessen blir mer komplicerad om den reglerar redan existerande bosättningar.
- Det finns ett utbrett intresse och efterfrågan för boende på vatten.

Innehållsförteckning

1	Inledning	10
1.1	Bakgrund	10
1.2	Syfte	10
1.3	Metod	10
1.4	Avgränsningar	11
2	Teoretiskt perspektiv på exploateringsprocessen	12
2.1	Inledning	12
2.2	Jämviktsmodeller	13
2.3	Aktivitetsmodeller	15
2.4	Aktörsmodeller	15
2.5	Strukturmodeller	17
2.6	Kritik mot Healeys modell	19
3	Val av modell	20
4	Exploateringsprocessens aktiviteter och aktörer	22
4.1	Inledning	22
4.2	Aktiviteter	22
4.2.1	Initiering	22
4.2.2	Planering och projektering av markanvändning och byggnader/anläggningar	22
4.2.3	Tillståndsprövning av myndigheter	26
4.2.4	Markförvärv	27
4.2.5	Ekonomi/Finansiering	28
4.2.6	Genomförandeavtal	28
4.2.7	Arrendeformer	29
4.3	Aktörer	32
4.3.1	Kommunen	33
4.3.2	Fastighetsägare, byggherrar	33
4.3.3	Byggtreprenörer	33
4.3.4	Konsulter	34
4.3.5	Byggmaterialindustrin	34
4.3.6	Finansiärer	34
4.3.7	Huvudmän för gemensamma anordningar	34
4.3.8	Rättighetshavare i fastigheter	35
4.3.9	Grannar, intresseorganisationer, kommuninvånare	35
4.3.10	Myndigheter	35
4.4	Karlbros kategorisering av exploateringsprocesser	36
5	Historisk bakgrund för husbåtar	37
6	Exploateringsfall	38
6.1	Inledning	38
6.2	Fallstudie Pampas Marina	39
6.2.1	Inledning	39
6.2.2	Gällande planer och program 1991	40
6.2.3	Markägoförhållanden	40
6.2.4	Planområdet	41
6.2.5	Analys av exploateringsprocessen steg 1	42
6.2.6	Analys av exploateringsprocessen steg 2	46
6.2.7	Analys av exploateringsprocessen steg 3	49

6.2.8	Analys av aktörer, intressen, strategier och relationer	57
6.2.9	Sammanfattning av utvecklingen av Pampas Marina	58
6.3	Fallstudie Varvsholmen, Kalmar	61
6.3.1	Inledning	61
6.3.2	Gällande planer och program 2000	62
6.3.3	Markägförhållanden	63
6.3.4	Varvsholmen	63
6.3.5	Analys av exploateringsprocessen	64
6.3.6	Analys av aktörer, intressen, strategier och relationer	71
6.3.7	Sammanfattning av exploateringen på Varvsholmen för Sjövillor.....	73
6.4	Fallstudie Marinstaden	74
6.4.1	Inledning	75
6.4.2	Gällande planer och program 1999	75
6.4.3	Markägförhållanden	76
6.4.4	Planområdet	77
6.4.5	Analys av exploateringsprocessen	79
6.4.6	Analys av aktörer, intressen, strategier och relationer	87
6.4.7	Sammanfattning av fallstudie Marinstaden, Svindersviken.....	90
7	Diskussion	91
7.1	Metoddiskussion	91
7.2	Kalbros modell	91
7.3	Fallstudierna.....	91
7.4	Juridiska aspekter.....	92
7.5	Kommun	93
8	Slutsatser	94
9	Referenser	96
9.1	Litteratur	96
9.2	Kommunala dokument	99
9.3	Lagar och offentligt tryck	101
9.4	Intervjuer	102
9.5	Internet	103
	Bilaga 1	104

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Detta examensarbete är gjort mot bakgrund av det ökande intresset för boende på vatten i Sverige, både på husbåt eller i andra byggnader på flytponton. Genom nedgången i varvsverksamheten i Sverige har flera kilometer kaj blivit tillgängligt i centrala delar av städerna men det har inte skett någon etablering av husbåtar i de här områdena och genom att studera de områden där husbåtar har etablerats kan en bild och förståelse skapas för vad som drivet utvecklingen och vilka trögheter som funnits i exploateringsprocessen. De senare åren har ett flertal samhällstekniska åtgärder skett rörande denna nya boendeform, men mycket återstår att göra.

1.2 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att studera exploateringsprocessen för husbåtsboplatser i Sverige och identifiera dess trögheter och drivkrafter.

1.3 Metod

Arbetet är indelat i två delar, teoridel och fältstudier med efterföljande diskussion. Teorin är uppdelad i två delar. Första delen behandlar exploateringsprocesser i ett större perspektiv. Tidigare forskning genomgås och jämförs för att skapa en förståelse för vad en exploateringsprocess innebär, och olika synsätt på hur den kan analyseras. Andra delen behandlar grundförutsättningar för samhällsutveckling och exploateringsprocesser med bakgrund i svensk lag och det kommunala planinstrumentet för att uppnå förståelse för grundläggande begrepp. Slutligen identifieras den lämpligaste modellen för analys av exploateringsområden för husbåtsboende i Sverige idag. Metoden för teoridelen var litteraturstudier och diskussion.

Tre fältstudier utfördes. Dessa omfattar Pampas Marina AB i Solna kommun, Svindersviken i Nacka kommun och Varvsholmen i Kalmar kommun. I analysen av fältstudierna användes den modell som valts lämplig i andra delen av teorin. Fältstudierna har genomförts genom telefonintervjuer, e-mailkorrespondens, besök på plats, personliga intervjuer och studier av kommunala dokument. Därefter följer en sammanfattning av fallstudierna, diskussion och slutsatser.

1.4 Avgränsningar

Husbåtsboendet i Sverige är ett förhållandevis nytt fenomen. Få riktlinjer och lagar behandlar ämnet, det bör beaktas att nya riktlinjer och bestämmelser säkerligen kommer i den närmaste framtiden.

I arbetet omfattar begreppet husbåt vanliga bebodda båtar, modifierade båtar, byggnader på flytponton och betongkasuner t ex Aquavilla och Sjövilla. En exploatering omfattar alla de åtgärder som är nödvändiga för att upprätta nya byggnader och anläggningar, men för att se hur exploateringsprocessen kan skilja sig i olika fall måste studien även omfatta allt som kan påverka användandet av en husbåt.

Det finns få exploateringsområden att studera i Sverige. Flera områden är under diskussion men endast ett fåtal har kommit så långt i processen att en analys var lämplig för det här arbetet. Det fanns tre lämpliga områden för vår fallstudie: Pampas Marina, Varvsholmen och Svindersviken.

2 Teoretiskt perspektiv på exploateringsprocessen

2.1 Inledning

Nedan följer en kortfattad överblick över exploateringsteorier som grund för vidare analys och val av modell. Texterna i kapitel 2.1 – 2.5 baseras på Healeys (1991) beskrivning av tidigare forskning på området.

År 1954 presenterade W. H. Form, idéer om exploateringsprocesser med bakgrund i USA:s marknadssituation – depressionen var över och andra världskriget avslutat. Utgångspunkten var att identifiera de sociala krafter som agerar inom fastighetsmarknaden och påverkar nyttjandet av mark. Form hävdade att bilden av en fri och oorganiserad marknad där individer tävlar mot varandra måste överges. Anledningen till det, är att fastighetsmarknaden är väldigt organiserad och dominerad av ett antal interagerande organisationer. Han identifierade fyra variabler som tillsammans dikterar hur fastighetsmarknaden fungerar: fast egendom, storföretag, boende och stat. Form föreslog en analys av sambanden dem emellan på grundval av deras ekonomiska förutsättningar, intressen, interna organisation och ansvarsskyldighet. Han kom fram till att sättet som mark används beror på resultatet av en kamp mellan de förut nämnda grupperna, men teorierna om dessa grupper och deras interaktion fördjupades inte och tyvärr gav detta nytänkande inte upphov till någon vidare forskning om exploateringsprocessen på den här tiden.

På 1960 talet bedrevs forskning som beaktade vilka *aktörer* som är involverade i de olika skedena av processen. Kaiser and Weiss teori från 1970 grundar sig på att aktörerna handlar rationellt och grundar sina beslut på de aktuella förhållandena, i motsats till Forms konceptuella modell där aktörerna är låsta i sina sociala förhållanden och därmed begränsade i sitt beslutstagande. Craven (1969 se Healey 1991) använde Forms perspektiv i sin forskning kring bostadsutvecklingen i Kent i sydöstra England. Han visade på en växande dominans bland större byggföretag men han kom fram till att *attityden* till tillväxt var en bättre indikator på beteendet än storleken av företaget.

Det fanns inte någon samlad ansträngning att följa upp de här tidiga forskningsinitiativen i England. Enligt Healey berodde det möjligtvis på de tröga förhållandena på fastighetsmarknaden på den här tiden och policy gällande mark, prissättning och ägande. På mitten av 80-talet skedde förändringar i England som betonade den privata sektorns roll i fastighetsutvecklingen och enligt Healey ökade på grund av detta forskningen kring exploateringsprocessen kraftigt. Genom den forskning som då uppkom har en mångfald av perspektiv studerats och de olika modellerna för beskrivande av exploateringsprocessen som har uppstått reflekterar i huvudsak fyra olika synsätt enligt Healey:

Jämviktsanalys - som förutsätter en *strikt marknadsekonomi* där all exploatering uppkommer på grund av utbud och efterfrågan som uttrycks på marknaden i form av hyror och intäkter. Dessa modeller utgår från ett neo-klassisk syn på ekonomi.

Aktivitetsanalys - som fokuserar på de olika händelserna och situationerna som uppstår under processens gång och hur de hanteras. Dessa modeller kommer först och främst från fokusering på markinnehavet inom de olika stadierna av exploateringsprocessen.

Aktörsanalys – som lägger huvudvikten på processens aktörer och deras inbördes förhållande. Den har utvecklats främst för att beskriva exploateringsprocessen med utgångspunkt i aktörers eller institutioners beteende.

Strukturanalys – som fokuserar på de större krafter som ligger till bakgrund för processen och som oftast utgår ifrån politiska direktiv om ekonomi och principer för stadsbyggnad.

De fyra olika synsätten kommer att beskrivas mer ingående i de följande avsnitten.

2.2 Jämviktsmodeller

Jämviktsmodellerna förutsätter att processen drivs på genom efterfrågan på nya fastigheter. En efterfrågan tillfredställs med en väl avvägd tillgång till rätt ställe, i rätt tid och till rätt pris. Denna efterfrågan omvandlas i hyror och avkastning och värdering av mark och fastigheter som antingen kommer från en uppskattning av kostnader och intäkter eller grundas på en jämförelse med gällande marknadspriser. Den friktionsfria och jämna marknadssituationen kan dock bli hämmad av ett flertal faktorer. Producenter och konsumenter kan få vilseledande information om vad den ene erbjuder och den andre behöver. Det kan också uppstå begränsningar på tillgångssidan. På 80-talet lades det stor vikt på vilket sätt som plansystemet begränsar tillgången på bl.a. bostäder och mark. Ytterligare begränsningar som uppmärksammats i litteraturen är tillgången till krediter på marknaden och kostnader för krediterna. Karlbro & Mattsson (1995) ger exempel på att bankernas motvillighet till bostadskrediter har haft en negativ inverkan på nybyggandet i Sverige under 1990-talets första hälft.

I jämviktsmodellerna anses aktiviteterna i exploateringsprocessen oproblematiska, då affärer och investeringar aktiveras av utbud och efterfrågan på marknaden. Det medför att de projekt som blir mest framgångsrika är de som har en ledning som bäst läser av de signaler som marknaden ger och är minst hämmade av utbudets begränsningar. Analytiker har försökt förklara beteendet hos exploatörer på grundval av strikt rationella förväntningar beroende på den ekonomiska situationen i områden med utgångspunkt från markens värde, läge och utvecklingspotential (Skaburskis 1988).

Jämviktsmodeller fokuserar på kvantiteterna av tillgång och efterfrågan som enligt Healey tydligt visats av flera studier kring tillgång på mark. De här studierna är ofta strukturerade kring flödet mellan tillgång och efterfrågan och hur de automatiskt korrigerar sig själv för obalans i flödet. De faktorer de inte tar hänsyn till är:

- Skilda former av efterfrågan, speciellt skillnaden i efterfrågan från användare respektive investerare.

- Icke-ekonomiska intressen för de inblandade aktörerna. Detta blir speciellt viktigt om det bara finns en eller ett fåtal markägare i området. Neutze (1987) hävdar att icke ekonomiska intressen också är delvis förklaringen till varför fastighetsutvecklingen kan vara splittrad även om det finns flera markägare. Ett annat exempel på icke ekonomiska intressen är t.ex. att kommuner tar hänsyn till vilken naturpåverkan och vilka sociala faktorer som spelar in och inte endast de ekonomiska aspekterna.
- Den stora osäkerheten om framtida vinster, beroende på tidsramen för exploateringsprocessen samt det begränsade antalet affärer på mark- och fastighetsmarknaden (Howells och Rydin, 1990).
- Den felaktiga marknadsbild som skapas vid markvärdering, och brister i bedömningsfaktorer som används för att uppskatta risker och vinster, t.ex. vid jämförande tillvägagångssätt för att bestämma markpriser samt beräkna intäkter från markinvesteringar (Howells & Rydin, 1990).
- Komplexiteten hos själva exploateringsprocessen då den innefattar flera olika händelser under en viss tid med flera olika aktörer av betydelse i varje del. Själva exploateringen kontrolleras sällan av endast *ett* företag från initiering till avslut. Ett typiskt scenario involverar flera olika aktörer såsom markägare, finansärer och entreprenadföretag. Under exploateringsens gång kan även det inbördes förhållandet om vem som har mest att säga till om variera, beroende på de olika skedena i processen.

Jämviktsmodellerna är de som ligger till grund för största delen av litteraturen som behandlar fast egendom, men de kan bara vara behjälpliga när det gäller förståelsen för exploateringsprocessen i standardfall på en aktiv fastighetsmarknad med någorlunda stabila förhållanden och som inte domineras av ett fåtal stora aktörer. Vidare står lokala intressen och kommunernas intressen ofta i motsättning till de principer som jämviktsmodellen bygger på. Att fastställa värdet på mark och byggnader är speciellt besvärligt på den ostabila mark- och fastighetsmarknaden som skapats av ekonomiska omstruktureringar. Form och the North Carolina group visar på att mer uppmärksamhet måste ges till exempelvis de strategier och intressen som finns på produktionssidan i exploateringsprocessen och genom de aktiviteter som den består av. Detta kräver att man studerar processen genom vilken prisnivåerna fastställs.

2.3 Aktivitetsmodeller

Ett sätt att nå djupare in i exploateringsprocessen är att dela upp den i ett antal beståndsdelar. Cadman och Austin-Crowe (1995 se Healey 1991) delar upp processen i fyra händelser.

- Utvärdering
- Förberedelse
- Realiserande
- Avyttring

Goodchild & Munton (1985 se Healey 1991) använder sig av en mer förfinad modell som grundar sig på Lichfeld:

- Förberedelse av exploateringsprojektet, innefattande alla nödvändiga tillstånd
- Projektfinansieringen
- Genomförandet av själva exploateringsprojektet.
- Dess slutliga användning antingen av exploitören eller en ny ägare.

Att beskriva de ingående händelserna i processen visar på den potentiella komplexiteten och tidsaxeln för ett exploateringsprojekt. Trögheter och exploateringsstopp kan ske på ett flertal nivåer i själva processen. Barret, Stewart & Underwood (1978 se Healey 1991) liknar processen vid ett rör som exploateringsprojektet flödar igenom och vid de olika aktiviteterna det når fram till flödar det med olika hastighet beroende på geografiskt läge, projektledarens erfarenhet och mer lägesspecifika faktorer. Fastän aktivitetsanalyser ger möjligheten att analysera exploateringsprocessen på ett sätt som jämviktsmodeller inte gör, är modellen huvudsakligen ett sätt att beskriva olika stadier i exploateringsprocessen. Fokus ligger på att finna potentiella exploateringsstopp och trögheter i processen utan att gå in på vilka aktörer som är involverade och deras intressen. De ger enligt Healey föga hjälp när det gäller att förklara varför exploateringsprocessen tar den form som den gör i olika projekt. Vidare hävdar Healey att det finns mycket som talar för att det inte finns någon norm för i vilken ordning de olika händelserna sker vid exploatering.

2.4 Aktörsmodeller

Aktörsmodeller fokuserar på aktörerna i exploateringsprocessen, rollerna de spelar och vilka intressen som ligger till grund för deras strategier. Enligt Craven (1969 se Healey 1991) och Kaiser & Weiss (1970) är exploitören den som fungerar som en katalysator och har nyckelrollen gällande samordningen av exploateringen. Det är exploitören, driven av potentiella vinster, som skapar de nödvändiga förutsättningarna för själva produktionen, organiserar processen och marknadsför slutprodukten. Kaiser och Weiss (1970) gör en modell med en följd av händelser vid markexploatering, och lokaliserar agerandet hos markägarna, exploitörerna och hushållen som köpare. Kaiser och Weiss behandlar däremot inte finansiering av markexploatering i sin modell.

Bryant, C. R, Russworm, L.H och McLellan, (1982 se Healey 1991) uppmärksammar att en stor mängd aktörer kan vara involverade i exploateringsprocessen. Deras modell har den fördelen att den relaterar aktörernas aktiviteter till omständigheter som behov av slutliga intäkter och följderna av den förändring som planerad exploatering ger upphov till. Liksom Kaiser och Weiss försöker Bryant m.fl. sammankoppla aktörmodellen med en aktivitetsmodell. Deras uppdelning av aktörerna gällande beslutsfattande är, enligt Healey, oklar och ingen uppdelning görs beroende på vilken aktör det är och vilken roll de har, t ex kan kommunen som aktör uppträda i flera olika roller, t ex markägare och exploatör.

Analytiker har försökt att utveckla aktörmodellerna på tre sätt. Goodchild och Munton (1985 se Healey 1991) relaterar aktörer till händelser och fokuserar på tre roller (exploatören, planeraren och markägaren) och två händelser – identifiering av exploateringsområde och initiering. Goodchild och Munton visar på möjligheten att identifiera flera olika modeller av relationer mellan rollerna. De behandlar också frågan varför relationerna verkar följa olika modeller på olika platser och vad konsekvenserna av detta blir. Goodchild och Munton hävdar att deras synsätt har följande fördelar:

- Det förutsätts inte att alla byggplatser följer samma utveckling i exploateringsprocessen, endast inblandningen av vissa aktörer.
- Det tar hänsyn till att aktörernas roller kan variera kraftigt i olika fall.
- Det urskiljer de centrala aktiviteterna som varje byggplats måste passera, huvudsakligen identifiering av exploateringsområde och initiering.

Deras aktörmodell lyfter fram de olika maktförhållanden som dikterar exploateringsprocessen och hur dessa kan fokuseras kring olika aktiviteter i processen, men att utesluta allt utom två händelser är att göra en mycket stor förenkling. Modellen ger, enligt Healey, inte någon hjälp att identifiera vad som kan påverka de olika strategierna som de olika aktörerna kan ha vid olika aktiviteter och vad som kan orsaka att processen tar olika vägar.

Den andra aktörmodellen ger Barrett, S. M, Stewart, M och Underwood (1978 se Healey 1991). De förutsätter att mångfalden i relationen av aktörer och händelser är stor. Hellre än att kartlägga dem, föreslår de en aktivitetsaspekt enligt Barrets "rörmodell" som liknar processen vid ett rör av varierande diameter som projektet flödar genom, men urskiljer även till viss del roller (ägare, användare och konsument) från institutioner som förmodas vara representerade (entreprenörer, finansiärer och kommunen). Slutligen beaktar de även exploateringsprocessen i ett vidare sammanhang av demografiska, ekonomiska och politiska förändringar. Detta vidare sammanhang relaterar i del till det tidigare jämviktssynsättet, men Barret m.fl. betonar mer det politiska synsättet i sammanhanget. På vilket sätt de relaterar till ett vidare sammanhang diskuteras under strukturmodellerna.

Den tredje aktörmodellen fokuserar på aktörernas intressen. McNamara (1988) hävdar att den mängd av aktörer som är involverade i exploateringsprocessen kan systematiseras till de roller de spelar och vilka intressen som skapar dessa roller. McNamara (1983) vidareutvecklade teorin genom att klassificera exploatörers intressen enligt tidsskala för deras engagemang i ett exploateringsprojekt. Han

föreslår att aktörernas intressen i exploateringsprocessen kan sammankopplas med deras sociala relationer inom produktionen och det sociopolitiska systemet. Han beskriver exploateringen som en produktionsprocess där aktörerna agerar enligt deras intressen. Dessa intressen kommer från hur aktörerna uppfattar sin position i de sociala relationerna av produktion och konsumtion, påverkade av icke-ekonomiska värderingar av mark, byggnader och miljö.

Hans synsätt närmar sig ett förverkligande av Forms tidiga inblick genom att visa på ett sätt som man kan strukturera den mångfald av aktörer, roller, strategier och intressen som är påtagliga i exploateringens aktiviteter. Aktörsmodellerna klargör i allmänhet komplexiteten av aktiviteterna i en exploatering. De framhäver på vilket sätt olika aktörer samlas kring olika aktiviteter i exploateringsprocessen. De visar på behovet av att särskilja analysen mellan aktörerna och vilka roller de spelar, speciellt stimulerar de till den enkla uppdelningen mellan aktiviteterna i den privata respektive allmänna sektorn. Genom sambandet till de olika aktiviteterna en process går igenom framkommer en tidsaspekt.

Enligt Healey ger de däremot inte mycket hjälp gällande generalisering av de variationer som de visar på. Det är ovisst om vissa aktörer, roller, intressen eller nätverk av relationer är kritiska för en framgångsrik exploatering, hur det kan variera beroende på tidpunkt och plats, och hur de interna maktförhållandena kan relateras till de mer övergripanden maktförhållandena i ekonomin och samhället. De saknar uppfattning om vilka krafter som får exploateringsprocesser att komma till stånd och genomföras. Den sista gruppen modeller kommer av en teoretisering av sådana drivkrafter.

2.5 Strukturmodeller

Strukturmodeller grundar sig huvudsakligen på marxistisk teori, som behandlar hur marknaden är strukturerad genom maktrelationerna mellan kapital, arbetskraft och markägare. Fokuset flyttas från kampen mellan markägaren och de kapitalistiska producenterna över vinster som skapas i produktionen, till att lokalisera processer i produktionen av den byggda omgivningen genom en generell modell för den kapitalistiska ekonomin. Modellerna utvecklade inom det här ramverket ger alternativa synsätt till de tidigare modellernas tyngdpunkter på aktörer och ekonomiska processer.

Ambrose (1986, se Healey 1991) har ett synsätt som ligger mellan aktörs- och strukturmodellerna. Hans modell försöker visa på hur exploateringsprocessen med utgångspunkt från aktörerna och deras förhållande binder samman staten, entreprenörssidan och finanssektorn. Det är relevant att identifiera centrala delar inom de tre sfärerna som formar aktiviteterna i exploateringen och några av aktörerna som är involverade, men att försöka göra en kartläggning av alla möjliga aktörer i en analytisk struktur gör att modellen blir otymplig och svårhanterlig. Vidare grupperas delar som är av olika natur ihop, t.ex. statens ekonomiska politik och deras roll i samverkan med markägare. Enligt Healey visar modellen heller inte på vad som driver relationerna mellan staten, entreprenörssidan och finanssektorn.

Boddy (1981, se Healey 1991) använder sig av ett marxistisk ekonomiskt synsätt för att förklara markexploatering. Han skiljer på tre kretslopp inom en kapitalistisk ekonomi. Den första är industriellt kapital där vinster genereras genom produktion av varor. Den andra är av kommersiellt kapital där vinster skapas genom köp och försäljning av varor. Den tredje är räntebärande kapital där vinster genereras genom köp och försäljning av finansiellt kapital. Boddy hävdar att en aktivitetsanalys omfattar de här tre formerna av kapital och är därigenom strukturerad genom dynamiken dem emellan. Det antyds att resultatet av den här dynamiken kommer att variera beroende på hur relationen mellan de tre sfärerna skiftar mellan olika tidpunkter.

Ball (1983 se Healey 1991) gjorde en pionjärstudie av husbyggnadsindustrin där han i detalj undersökte dynamiken i produktionen av en specifik sektor i exploateringsprocessen. Ett företag är ofta både exploatör och entreprenör. Han betonade speciellt strukturerna i organisationerna och beteendet hos olika typer av företag i bostadssektorn (stora byggnadsentreprenörer, lokala entreprenörer, små varuproducenter). Han hävdar att varje typ av företag kommer att ha olika möjligheter och begränsningar för att skaffa kapital och har därför olika strategier och intressen. Det allmänna ekonomiska och politiska läget med hänsyn till efterfrågan, tillgång till finansiering och markpolitik påverkar vilka företag som kommer att överleva.

Harvey (1985 se Healey 1991) ger ett betydande bidrag till förståelse för produktion av egendom och fastigheter i en kapitalistisk ekonomi genom att utveckla Marx teori om kretslopp för kapital till att definiera tre specifika kretslopp. Det första är produktionskretsloppet, det andra är hur kapital investeras i fast egendom och skapandet av konsumtionsvaror och det tredje är hur kapital investeras i forskning, teknologi och sociala utgifter. Han sätter in produktionen av den byggda miljön i de tre kretsloppen. Hans analyser betonar den komplexitet som finns mellan produktion (mark och egendom för användning), finansiellt kapital (mark och egendom för investering) och staten (dess politik) i frågor om framåtdrivande investeringar, icke-investeringar, exploatering och utrymningar av byggd miljö.

Harveys analys betonar vikten av det finansiella kapitalet och de globala relationer som styr flödet av kapital mellan olika typer av investeringar och platser i den aktuella tidsperioden. Speciellt fokuserar han på temporära och spatiala variationer på vilket sätt kapital flödar in och ut ur egendom. Han menar att dynamiken i exploateringsprocessen i en urban region vid en viss tidpunkt kommer från den allmänna benägenhet som finns för finansiella investeringar, den urbana regionens roll inom en internationell struktur av ekonomisk konkurrens, effekterna av detta på den ekonomiska och spatiala strukturen inom regionen och den påverkan som den statliga/kommunala politiken har på investeringsmöjligheterna. Detta antyder att det komplexa kreditsystemet och rollen som fast egendom har som handelsvara uttrycker förhållandet mellan distribution och produktion i ett kapitalistiskt system. Hur det här fungerar är beroende på den aktuella situationen som råder vid en speciell tidpunkt.

Strukturmodellerna ger möjlighet att knyta händelser och aktörers agerande till produktionsmedlen och olika ekonomiska förhållanden, även om de hittills huvudsakligen analyserat det kapitalistiska systemet. Dess fokus ligger på att fastighetsutvecklingen följer makroekonomiska förhållanden mellan kapital/arbete, kapital/markägare och stat/marknad. Däremot behandlar de händelserna i

exploateringsprocessen och förhållandet mellan aktörerna endast övergripande. För att identifiera drivkrafterna bakom krävs analyser av detaljer inom förhållandet mellan aktörer vid varje aktivitetsnivå i exploateringsprocessen.

Neoklassiska och marxistiska ekonomiska teorier behandlar samma områden, skillnaden ligger i det teoretiska perspektivet. Meningen var att finna en metod som kunde omfatta i detalj det komplexa förhållandet mellan aktörer och samtidigt generalisera hur dessa förhållanden kan variera under olika förutsättningar. Exploateringsprocessen följer dock marknaden endast under vissa förutsättningar. Modellerna lyckas inte heller beskriva hur aktörernas intressen och strategier förändras när omständigheterna ändras och större strukturella förändringar sker. Den marxistiska ekonomiska traditionen är huvudsakligen intresserad av struktur och har endast på senare tid varit intresserade av interagerande mellan "aktör" och "struktur".

2.6 Kritik mot Healeys modell

Healeys modell följer Barrets m.fl. tankegångar med att beakta processens alla aktörer och aktiviteter samt större påverkande faktorer som formar de intressen som aktörerna har och de former som aktiviteterna tar. Healeys modell är dock bredare i sin syn på aktörer och frångår synsättet att processen flödar som genom ett rör av varierande diameter, då olika aktiviteter inom samma process mycket väl kan ske parallellt. Dock kritiserar Hooper (1992) Healeys modell för att sträva efter att vara övergripande och applicerbar på alla förhållande och samtidigt vara konkret och specifik. Vidare hävdar Hooper att strukturmodelltänkandet inte kan direkt appliceras på en exploateringsprocess vilket kan ge upphov till vilseledande konklusioner.

I våra fältstudier har vi använt oss av Healeys institutionella analys. Den framhäver att exploateringsprocesser sker inom ramen av ekonomiska och politiska institutionella förhållanden. Även om Healey betraktar aktörsförhållandet som mycket komplext, saknas en betoning på hur avgörande rollen en personlig åsikt hos en enskild individ i maktposition inom en institution har för institutionens roll och exploateringsprocessen i helhet. En sådan studie kräver en mycket omfattande undersökning och tillgång till informell information, men det är först då man kan i helhet komma underfund med varför och hur en exploateringsprocess tillkommit, jämför Thornly (1993) och Nunn (1991).

3 Val av modell

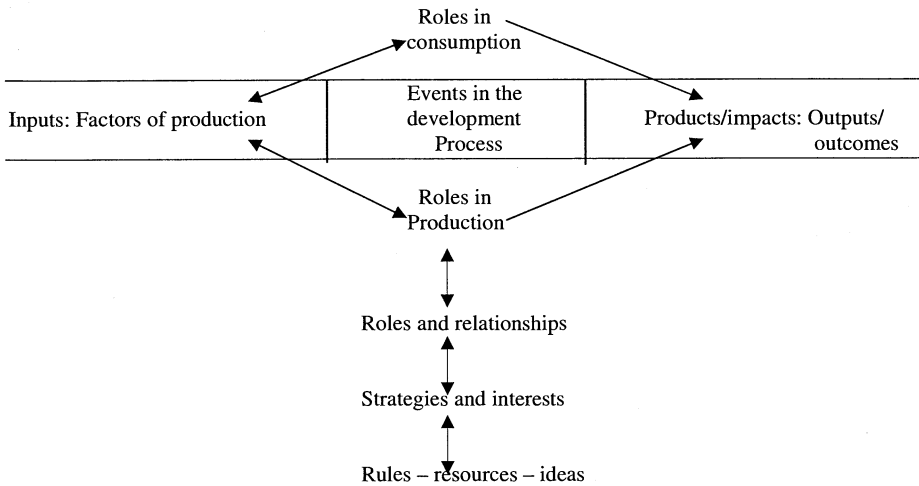
För att kunna göra en fullständig analys av en fallstudie måste, enligt Healey, en kombination av olika modeller användas. Att använda bara en typ av modell i studien av ett exploateringsprojekt är otillräckligt för de komplexa marknadsförhållandena i det moderna samhället:

Jämviktsmodellerna förutsätter en fri marknad och ett renodlat förhållande mellan utbud och efterfrågan, vilket inte föreligger i våra fall då kommunen har ett politiskt ansvar gentemot kommuninvånarna. Vidare är husbåtsboende en helt ny form av boende vilket kan skapa osäkerhet och feltolkningar hos konsumenter och finansiärer. Aktivitetsmodellerna är otillräckliga för att beskriva vilka aktiviteter som är mer centrala än andra och varför aktiviteterna tar den form de gör.

Aktörsmodeller kan inte identifiera det som faktiskt händer i ett exploateringsområde och vad som är drivkrafterna bakom processen.

Strukturmodellerna är för övergripande då det inte funnits några tydliga politiska eller ekonomiska intressen från central nivå knutna till uppkomsten av husbåtsboende.

Den modell som är bäst lämpad för studier av exploateringsprocessen för husbåtsboende bör utgå från en beskrivning av aktiviteterna i exploateringsprocessen vilket ger en möjlighet att i detalj studera de faktiska förhållandena och hur de inblandade aktörerna har påverkat händelserna i processen. För att få en förståelse för aktörers handlande och aktiviteternas form, bör också till viss del strukturmodelltänkande ingå i modellen. Healeys (1992) institutionella modell möter ovanstående krav. Healeys modell tar hänsyn till både aktiviteter och aktörer samt sätter exploateringsprocessen i ett vidare perspektiv genom att relatera den till strukturmodellerna. Den är således den mest djupgående eftersom modellen tar hänsyn till ett stort antal aspekter. Den är lämplig för att identifiera exploateringsprocessens beståndsdelar och finna de centrala drivkrafterna för processen. Healeys analysmetod erbjuder den största flexibiliteten av modellerna vilket gör att analysen kan anpassas efter de unika förutsättningar som husbåtsboende, en helt ny boendeform i Sverige, ger upphov till.



Figur 1 En överblick av Healeys institutionella modell (Healey 1992)

Healeys modell tar utgångspunkt i händelseförloppet för exploateringen genom en beskrivning av händelserna och de aktörer som är inblandade. Genom att ta hänsyn till inom vilka ramar som påverkar aktörernas engagemang och prioriteringar och vilka relationer som skapats under exploateringsprocessens gång ges en förståelse för vad som drivet exploateringsprocessen framåt respektive skapat trögheter i processen.

Eftersom alla fallstudier är från Sverige används Kalbros (2002) definitioner vid beskrivning av de aktiviteter och aktörer som ingår i analysen då det skapar en struktur och heltäckande beskrivning av de aktiviteter och aktörer som styr det svenska plansystemet.

4 Exploateringsprocessens aktiviteter och aktörer

4.1 Inledning

För att kunna applicera Healeys modell i Sverige krävs det förståelse för vilka aktiviteter och aktörer som ingår i det svenska systemet.

Kalbro (2002) har identifierat centrala aktiviteter och aktörer som är involverade i exploateringsprocessen i Sverige.

4.2 Aktiviteter

Aktivitetserna delas in i följande huvudkategorier:

- Initiering
- Planering och projektering av markanvändning och byggnader/anläggningar
- Tillståndsprövning av myndigheter
- Markförvärv
- Finansiering
- Byggnad (genomförandeavtal/entreprenadavtal)

4.2.1 Initiering

En kommun, fastighetsägare eller en entreprenör kan starta en initiering med olika motiv. De två främsta anledningarna till att en exploatering initieras är att det finns ett intresse eller behov av att ändra markens användning eller att marken i nuvarande läge inte utnyttjas effektivt. Kommunens motiv kan vara att planera för en utbyggnad av ett nytt bostads- eller industriområde. En fastighetsägare kan vara intresserad av att öka markvärdet genom att uppföra en byggnad. En entreprenör kan vara ett byggföretag som är intresserad av att köpa mark och bygga bostäder för att sedan sälja eller det kan också vara ett företag som är intresserad av att bygga ett kontor eller ett försäljningsställe och starta en verksamhet, då köper de marken och anlitar en byggentreprenör för genomförandet.

4.2.2 Planering och projektering av markanvändning och byggnader/anläggningar

Utan lagar skulle det vara möjligt för en entreprenör att köpa mark i ett bostadsområde och starta upp en fabrik vilket i sin tur skulle påverka de boende på ett negativt sätt. Liksom stora intressen för att utveckla infrastrukturen i en stad inte skulle vara möjligt då en fastighetsägare vägrar sälja sin mark eller försöker utnyttja sin unika situation på ett oskäligt vis. Det finns två syften med en offentlig reglering.

Det första är att minska *omgivningspåverkan* på t ex ett bostadsområde, speciellt känslig natur m.m. Det andra är att minska *transaktionskostnader* för involverade parter (Ogus, 1994).

Kommunerna i Sverige har en stark ställning vid planering och projektering av markanvändningen. Varje enskild kommun har stora möjligheter att planera i förväg hur marken skall användas. Övergripande för detta är plan- och bygglagen (PBL), den anger två viktiga principer. Den första är att lagen – med beaktande av människors frihet – skall främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en långsiktigt hållbar livsmiljö (1 kap. 1 § PBL). Den andra är att vid tillämpningen av PBL skall det ske en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen (1 kap. 5 § PBL). Detta sker genom översikts- och detaljplaner som grundas på plan-och bygglagen.

Översiktsplanen ger en anvisning om hur kommunen planerar markanvändning och bebyggelseutveckling, den skall även ge en vägledning för efterföljande planer, tillstånd och beslut. I översiktsplanen markeras även områden med riksintresse, det kan vara områden med ett speciellt kulturhistoriskt värde (kulturminneslagen 1988:950) eller hänsynsregler i syfte att skydda miljön (2:a kap. MB).

Enligt PBL skall en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas om en detaljplan medger en användning som innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark. För de flesta detaljplaner krävs inte någon MKB enligt Boverket. En detaljplan som medger att ett vattenområde tas i anspråk för permanent boende i husbåt bör dock bedömas ha en betydande påverkan på miljö och vattenhushållning och en MKB kan även komma att krävas för att medge dispens från strandskyddet (Blücher, 2001)(5 kap 18 § PBL).

Detaljplanen är betydligt mer detaljerad och kan styra utformningen av t ex antal våningar som får uppföras, typ av takbeläggning och vilken färgsättning som skall användas. Detaljplaner ger direkt byggrätt för exploatering som överrensstämmer med detaljplanen. Detta medför att detaljplanen är betydelsefull för exploatörer. En fastighetsägare kan aldrig kräva att mark skall planläggas. Det är endast staten som kan kräva att en kommun planlägger ett område (12 kap. 6 § PBL). Upprättande av detaljplan krävs vid tre fall (5 kap. 1 § PBL).

- Ny sammanhållen bebyggelse, som kräver gemensamma anordningar som vägar, va-ledningar m.m.
- Ny enstaka byggnad som har en betydande inverkan på omgivningen och/eller skall förläggas till ett område där det finns ett högt bebyggelsetryck.
- Befintlig bebyggelse som skall förändras eller bevaras och en reglering av bebyggelse behöver göras i ett sammanhang.

Kommunerna bestämmer när en detaljplan skall upprättas och det ligger i kommunernas intresse att attrahera företag och nya medborgare till sin kommun. Det här gör att stora företag kan påverka kommunernas beslut och detaljplanera områden som inte var planerat pga. den attraktionskraft och nya arbetstillfällen det kan ge. Exempel på det här är detaljplanen som upprättades i Solna år 1985 när SAS önskade att bygga ett nytt huvudkontor, Kalbro & Mattsson (1995)

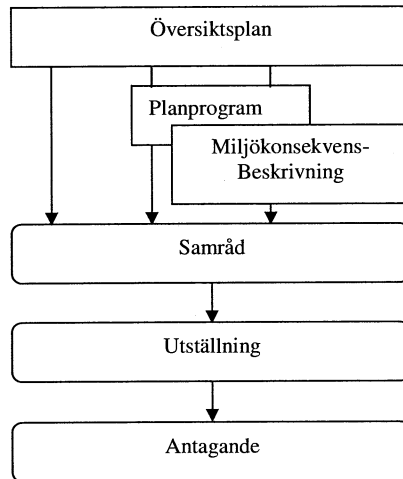
Detaljplaneprocessen består av flera skeden enligt figur 2. Översikten är enligt principen normalt planförfarande. Planprogrammet anger mål och utgångspunkter för detaljplanen. Planprogrammet upprättas i första hand av kommunens tjänstemän men de kan ibland upprätta planprogrammet i samarbete med markägare/exploatör och konsulter.

Programmet sänds därefter ut på remiss och samråd till sakägare och andra berörda vilka kan vara kommunala och statliga organ, samt olika organisationer. Vid samrådsmötet ges tillfälle att yttra sig över planförslaget och frågor kan ställas. Synpunkter skall skriftligen sändas in till kommunen. Därefter upprättas en samrådsredogörelse av kommunen (i regel stadsbyggnadskontoret) där synpunkter som inkommit redovisas samt kommunens kommentarer till synpunkterna. Vid behov justeras och kompletteras planförslaget och ett slutligt detaljplaneförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Annonsering om utställningen sker i bl a dagstidningar. Sakägare och andra som har ett väsentligt intresse av planen underrättas per brev. Utställningstiden är minst tre veckor och synpunkter skall ske skriftligen. Därefter upprättar kommunen ett utlåtande där de inkomna synpunkterna sammanställs kompletterat med kommunens kommentarer.

Detaljplanen antas vid normalt plangenomförande av kommunfullmäktige och kommunen meddelar de sakägare eller andra vars synpunkter inte tillgodosetts. De har tre veckor på sig efter kommunfullmäktiges antagande att överklaga beslutet till Länsstyrelsen och därefter kammarrätten och högsta instansen är regeringsrätten. Om ingen överklagat beslutet vinner planen laga kraft.

Uppförandet av en detaljplan kan ske enligt normalt eller enkelt planförfarande. Skillnaden mellan de båda är att vid enkelt planförfarande är detaljplanen av begränsad betydelse, saknar intresse från allmänheten och är förenlig med översiktsplanen. Planutformningen sker då i direktkontakt med de berörda parterna av förslaget och därför behövs inte det formella samrådsförfarandet och någon utställning av förslaget är inte heller nödvändigt. Kommunfullmäktige behöver ej heller ta beslut om antagande utan det kan delegeras till exempelvis en stadsbyggnadsnämnd eller områdesnämnd.



Figur 2 Upprättande av detaljplan enl. PBL (Kalbro, 2002)

Fastighetsplan skall upprättas om den underlättar genomförandet av detaljplanen eller om den behövs för att bilda lämpliga fastigheter. En förutsättning för att bygglov skall beviljas är att fastigheten överrensstämmer med detaljplan, eller om så finns, fastighetsplan. (Kap 6:3-16, PBL)

En markexploatering omgärdas av en omfattande lagstiftning (Kalbro, 2002):

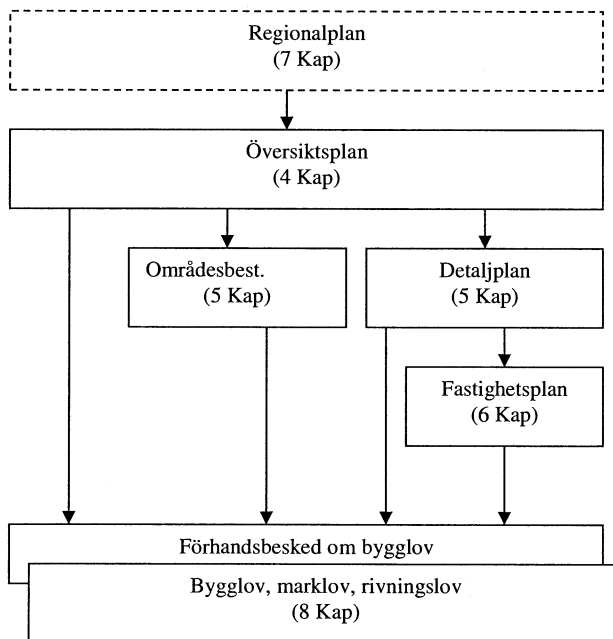
- Lagstiftning om utnyttjande av naturresurser
 - miljöbalken
- Plan- och byggnadslagstiftning
 - plan- och bygglagen
 - lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk
- Infrastrukturlagstiftning
 - plan- och bygglagen
 - lagen om allmänna vatten- och avloppsanläggningar
 - lagen om allmänna värmesystem
 - väglagen
 - lagen om byggande av järnväg
 - anläggningslagen
 - ellagen, telanlagen
- Skydds- och bevarandelagstiftning
 - miljöbalken
 - plan- och bygglagen
 - kulturminneslagen

4.2.3 Tillståndsprövning av myndigheter

En förutsättning för att kunna uppföra någon form av byggnad är att det finns bygglov för det tänkta objektet. Skulle exploateringen även medföra att markens höjdläge avsevärt förändras krävs även marklov inom detaljplanerat område. Rättsverkningarna från detaljplanen medför att bygglov och marklov ej kan beviljas om de strider mot detaljplanen. Vid intresse av att exploatera mark utanför detaljplanerat område eller vid tolkningssvårigheter inom detaljplanerat område finns möjlighet att ansöka om förhandsbesked (8 kap. 34 § PBL).

Regeringsrättens dom (Rättsfall 2505-1998 har slagit fast att det krävs bygglov för husbåt med stadigvarande förankring. En husbåt som är registrerad i skeppsregistret och flyttas mellan olika ankringsplatser kräver inte bygglov om den inte ligger på samma ställe mer än sex månader. Vid ansökan om bygglov för husbåt inom detaljplanerat område, innebär bestämmelserna att ansökan skall beviljas om den inte strider mot detaljplanen och husbåten uppfyller kraven i 3 kap. 1,2 och 10-18 §§ i PBL, samt att ansökan inte strider mot en eventuell fastighetsplan för området. (Blücher, 2001)

I Sverige sker plan- och tillståndsprövningen enligt figur 3. Upprättandet av själva detaljplanen följer figur 2.



Figur 3 Plan- och tillståndssystemet i PBL (Kalbro, 2002)

4.2.4 Markförvärv

För att markanvändningen skall kunna ändras måste vanligen också fastighets- och/eller ägarstrukturen anpassas till det nya användningssättet. Kalbro utgår ifrån två huvudfall.

- Den befintliga fastighetsindelningen är olämplig i förhållande till den nya markanvändningen. Det innebär att fastigheter måste justeras till det nya användningsintresset. Ett exempel är vid t ex vägbyggnation där den planerade vägsträckningen utgår från ett samhällsekonomiskt perspektiv.
- Den nuvarande fastighetsägaren saknar intresse eller möjligheter att utnyttja fastigheten för en planerad användning. Det kan exemplifieras med jordbruksmark som bedöms lämplig för att utöka bostadsområden eller blivande industriområden för att skapa ett attraktivare företagsklimat i kommunen.

Markförvärv kan antingen ske som plangenomförande eller strategiskt. Det senare innebär en spekulation om framtida exploatering och värdeökning av marken. Gentemot kommunen kan en markägare bli tvungen att avstå från sin mark mot ersättning om kommunen anser det som en förutsättning för att genomföra sin planläggning. Ägaren blir då tvungen att avstå marken till ett pris som kommunen bestämmer och grundas på nuvarande värde, förfarandet benämns *expropriation*. Ett exempel är vid vägbyggnation av allmän väg utlagd som allmän plats inom detaljplan med kommunalt huvudmannaskap. Kommunen skall då förvärva marken med äganderätt (33 § VägL, 6 kap 17 § och 14 kap. 1 § PBL) och sedan överlåta marken till staten/vägverket mot ersättning (7 kap och 70 §§ VägL).

Enligt Larsson (1997) finns det fyra skäl för kommunen att köpa mark:

- Det är lättare att garantera att utveckling/exploatering sker i takt med behovet.
- Kommunen har rätt att expropriera mark, vilket gör det lättare att garantera att exploateringen sker på de mest lämpade områdena.
- Genom att kommunen står för uppförande av översikts- och detaljplanering så har den möjlighet att köpa mark i förväg och därigenom hålla markkostnaden nere.
- Efter köp och planering kan kommunen dela upp området på ett lämpligt sätt mellan byggherrar och genom detta skapa konkurrens och mångfald vid produktionen av byggnader.

4.2.5 Ekonomi/Finansiering

En markexploatering uppstår två typer av kostnader 1) förlusten av den pågående markanvändningen 2) direkta kostnader som uppkommer vid en exploatering t ex material- och arbetskostnader (Karlbro, 2002).

En förutsättning för en exploatering är att det finns en ekonomisk utvärdering av projektet. Vilka perspektiv och bedömningar som ligger till grund kan skilja beroende på om det är kommunen eller en enskild exploatör som väljer att exploatera ett område.

Kommunen har flera roller i en exploatering såsom myndighet med ansvar för planläggning och tillståndsgivning, markägare och som ansvarig för infrastruktur och service. Den lagstiftning som kommunen har som riktlinje är gemensam för både miljöbalken och plan- och bygglagen (3 kap. 1 § MB respektive 2 kap. 1 § PBL).

Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmänsynpunkt god hushållning.

För kommunen gäller att det blir en bra totalekonomisk lösning. Plan- och bygglagen kräver att planläggning av mark skall främja en samhällsutveckling med jämlika levnadsförhållanden (1 kap. 1 § PBL). Kommunen skall också göra en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen vid planläggning och tillståndsgivning (1 kap. 5 § PBL). Från det ekonomiska perspektivet medför detta myndighetsansvar administrativa kostnader för kommunen, vilka får delvis täckas med planavgifter för fastighetsägarna (11 kap. 5 § PBL).

Privata exploatörer bedriver en affärsmässig verksamhet och har för avsikt att tillgodogöra sig det mervärde som skapas genom en exploatering. Kostnaderna kan delas upp i tre faser – markförvärv, byggande och försäljning med avsikt att försäljningspriset i slutändan genererar vinst på satsat kapital.

4.2.6 Genomförandeavtal

Det finns två centrala avtalsrelationer vid markexploatering Karlbro (2002).

- *genomförandeavtal*, reglerar avtal mellan kommun och byggherre.
- *entreprenadavtal*, reglerar avtal mellan byggherre och entreprenörer

Genomförandeavtal kan i sin tur delas upp i *exploateringsavtal* respektive *markanvisningsavtal*. Vid ett exploateringsavtal är det byggherren som äger marken vilket medför att kommunens förhandlingsposition grundas på dess rätt att bestämma var, hur och när en detaljplan skall upprättas. Exploateringsavtalet tecknas innan planen antas i syfte att garantera att exploateringen sker så som kommunen tänkt sig. Vid markanvisningsavtal är det kommunen som äger marken. Kommunens förhandlingsposition grundar sig då istället på de villkor som den kan ställa i avtalet

för försäljningen av marken. Således är tidpunkten för avtalet oberoende gentemot tidpunkten för antagandet av detaljplanen. Bebyggelsens utformning och i vilken tidsmässig ordning bebyggelsen skall upprättas samt senaste tidpunkt för start av byggnationen kan också regleras i ovanstående avtal.

Innan ett genomförandeavtal ingås kan det finnas flera frågor som behöver utredas. Detta kan göras i ett s.k. *föravtal*. Exempel på frågor som kan vara av intresse är: vid stora exploateringar kan utrednings- planeringskostnader vara stora och om det i slutändan inte genomförs någon exploatering vem skall då stå för kostnaderna? Byggherren är intresserad av vilka exploateringskostnader som han kan förväntas stå för vid t.ex. gatubyggnation, anläggning av grönområden m.m. En kommun kan inte lova en byggherre att få köpa mark för ett framtida projekt, då löften om framtida förvärv av fast egendom inte är juridiskt bindande enligt jordabalken (4 kap. 4 § JB). Lösningen är istället att byggherren köper marken med villkor att avtalets giltighet beror på om den detaljplan som krävs för att byggherren skall kunna genomföra sitt projekt vinner laga kraft.

Vanligtvis utför byggherren ej själv fysiskt genomförandet av exploateringen. Entreprenörer anlitas, vilka har kunskap och resurser för själva genomförandet. Byggherrens krav på genomförandet regleras i ett *entreprenadavtal*.

4.2.7 Arrendeformer

Då det inte finns några lagar som reglerar områden för husbåtsboende och då uppkommer juridiska svårigheter i val av upplåtelseform, därför ges en genomgång av de idag möjliga upplåtelseformerna som kan vara aktuella för husbåtsboende.

Bostadsarrende

Ett bostadsarrende definieras av följande:

- Att det rör sig om upplåtelse genom ett skriftligt avtal, om nyttjande av jord för annat ändamål än jordbruk mot ersättning.
- Det är inte uppenbart att det huvudsakliga syftet med arrendet är att tillgodose annat ändamål än att bereda bostad för arrendatorn
- Arrendatorn har rätt att uppföra eller bibehålla bostadshus på arrendestället.

Upplåtelse tiden för bostadsarrende skall vara på bestämd tid, och minst fem år. Uppsägning måste ske för att avtalet skall upphöra vid arrendetidens slut.

Uppsägningstiden är minst ett år. Arrendatorn har rätt att överlåta arrenderätten om han först skriftligen erbjuder jordägaren att lösa in rätten, alltså återta stället mot ersättning. Om arrendatorn så även önskar överta, mot inlösen, befintliga byggnader eller anläggningar som arrendator nedlagt kostnad på. Jordägaren måste svara inom en månad. Arrendator får också överlåta arrendet vid bodelning, arv, testamente, exekutiv försäljning eller konkurs.

Arrendator får inte på egen hand upplåta nyttjanderätt till arrendestället. Arrendatorn får däremot, om inte annat framgår av arrendeavtalet, hyra ut egen byggnad, ledigt utrymme i byggnad eller upplåta område av ouppodlad mark, om detta kan ske utan olägenhet för jordägaren. Dessa regler är dispositiva, vilket betyder att de kan skrivas

bort i avtal, och det är vanligt att det också görs av jordägaren.

Direkt besittningsskydd gäller vid bostadsarrende. Detta innebär i princip att arrendatorn har rätt till förlängning av avtalet vid avtalstidens utgång. Arrendatorn behöver inte vidta någon åtgärd om han blir uppsagd för avflyttning. Godtar inte arrendatorn uppsägningen, måste jordägaren vända sig till en myndighet för att få provat skälet för uppsägningen. Försummar jordägaren detta blir uppsägningen efter en viss tid ogiltig.

Arrendet anses förverkat vid obetald avgift, vanvård, om arrendestället används för annat än avsett ändamål, och vid otillåten överlåtelse eller vid otillåten andrahandsuthyrning. Vid obetald avgift kan jordägaren säga upp avtalet om betalningen skett mer än en månad efter förfallodagen. Arrendatorn kan ändå återvinna rätten genom att betala avgiften inom återvinningsfristen. Jordägaren har dock ingen skyldighet att upplysa arrendator om att det finns återvinningsfrist. Jordägaren har rätt till ränta, ersättning för inkasso och skadestånd om arrendet förverkas, men måste kunna visa att arrendator fått en tillsägelse att vidta rättelse.

Utgångspunkten i arrendenämndens prövning är alltid att arrendatorn skall få förlängning. Arrendator har alltid rätt till förlängning om inte besittningsskydd saknas, eller om arrendatorn har blivit uppsagd till avtalstidens utgång och en besittningsbrytande grund finns. Vid avgörande i rätten tillmäts arrendatorns visade vilja att vidta rättelse och dennes intresse av att ha kvar arrendet. Vidare är det jordägaren som åberopa besittningsskydds brytande grund. Besittningsbrytande grund har jordägaren om rätten är förverkad, vid åsidosättande av förpliktelser hos arrendator (som vanvård och betalningsförsummelse) och om byggnad har uppförts eller ändrats utan bygglov eller i strid med gällande detaljplan.

I besittningsskyddet ingår också rätt för arrendator att få provat om jordägarens krav vid ändring av arrendeavgift är skälig. Vidare har bostadsarrendatorn vissa möjligheter att förvärva arrendestället före någon annan, när jordägaren vill sälja sin fastighet.

Besittningsskydd saknas om det saknas bostadshus på stället, om arrendatorn inte är en juridisk person, om rätten är förverkad eller om pant eller borgen försämras. Arrendatorn är skyldig att, om jordägaren kräver det, inom tre månader ställa ny säkerhet som jordägaren skäligen kan nöjas med.

Vid avtalstidens utgång kan förlängandet av arrendet brytas om arrendenämnden finner att jordägarens intresse av att ändra markanvändningen påtagligt överskrider arrendatorns intresse av att ha kvar arrendet.

Uppsägning skall vara skriftlig, den skall lämnas i rätt tid, och förlängningstvist måste initieras av jordägaren.

Jordägaren äger rätt kräva kompensation eller uppsägelse om fastigheten ökat i värde genom fastighetsreglering, om villkor om säkerhet i form av pant eller borgen försämras, och om arrendator försätts i konkurs.

Arrendator har rätt till skadestånd om han har tillträtt arrendestället utan skriftligt

avtal och tvingats flytta därför att skriftligt avtal inte heller därefter upprättats. Det är inte arrendatorns brist att skriftligt avtal inte upprättats.

Bostadsarrendebestämmelserna är tvingande och träffas avtal i strid med dessa bestämmelser måste arrenderaren rätta sig efter vad som står i lagen. Arrendatorn kan däremot välja mellan lagbestämmelserna eller avtalsvillkoret. Om han anser att avtalsvillkoret är förmånligare kan han välja detta om han så vill. I vissa fall kan arrendenämnden ge dispens och sätta de tvingande reglerna ur spel om arrenderare och jordägare är överens. (Larsson & Synnergren 2005)

Hyra

Om det rör sig om upplåtelse av bostad som ägs av fastighetsägaren är det fråga om hyra. Reglerna för förverkande, besittningsskydd och uppsägning när det gäller hyra, är i princip de samma som vid bostadsarrende, och på samma sätt är alla bestämmelser i hyreslagen tvingande till hyresgästens förmån. Vid hyra finns undantag från besittningsskydd vid andrahandsuthyrning som varat mindre än 2 år (efter detta räknas det som hävd), om det är för fritidsändamål, om det utgör del av upplåtarens bostad, eller om hyresrätten är förverkad.

Andrahandsuthyrning tillåts av hyresvärd eller hyresnämnd. Hyresnämnden skall ge tillstånd för tillfälligt arbete eller studier på annan ort, särskilda familjeförhållanden och samboskap på prov. Vidare har arrendatorn rätt till inneboende om det inte medför olägenhet för hyresvärd.

Hyresavtal har tre månaders uppsägningstid om hyrestiden är längre än tre månader. Vid bestämd hyrestid kan hyresvärden endast säga upp avtalet vid hyrestidens utgång. Hyresgästen kan dock säga upp det när han vill, med 3 månaders uppsägningstid. Vid hyra finns inga minimitider, men maximitid på längre 25 år gäller inom detaljplanerat område.

Hyresvärden har primär förhandlingsskyldighet, vilket innebär om han vill ändra något villkor i boendet måste han begära förhandling med hyresgästföreningen.

Lägenhetsarrende

När ett arrendeavtal brister mot något av de kriterier som gäller för bostadsarrende, är avtalet ett lägenhetsarrende. Lägenhetsarrende saknar tvingande bestämmelser som skydd för användare och det enda bestämmelser som gäller för arrendet är de som återfinns i avtalsvillkoren mellan jordägaren och arrendatorn.

Tomträtt

Tomträtt innebär enligt 13 kap Jordabalken att fastighet som är i allmän ägo upplåts under obestämd tid mot en årlig avgäld. Tomträtter för bostäder har i regel upplåtits i perioder om 60 eller 40 år. Uppsägning av tomträtten kan endast ske från upplåtarens sida och endast vid upplåtelseperiodens slut. Uppsägning får endast ske av vissa skäl, t ex att marken skall användas för bebyggelse av annan art eller att marken skall ha ett annat användningsätt. Avgälden, den årliga avgiften för tomträtten, omprövas oftast

vart tionde eller tjugonde år.

Beroende på kommunen kan tomträttshavaren ha möjlighet att friköpa tomträtten under tiden för upplåtelse. Tomträttsinnehavare kan inte säga upp tomträtten, men har frihet att sälja den. Den kan också belånas utan stadens medgivande. Detta gör tomträtt mycket lik äganderätt.

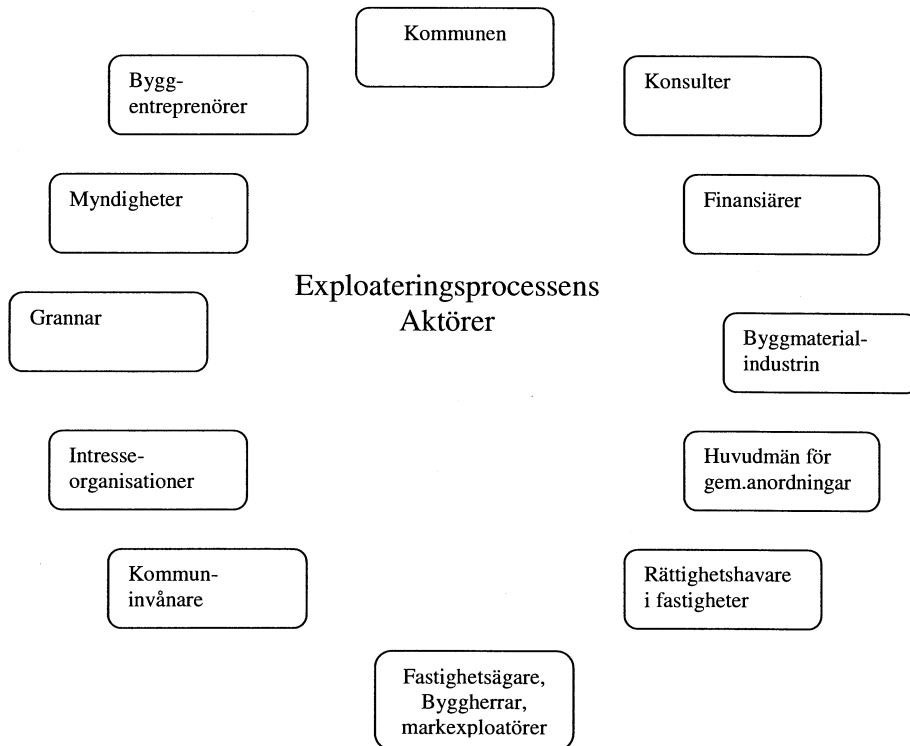
Tomträttsavgälden är som räntekostnad avdragsgill i deklarationen.

Anläggningsarrende

Om arrendestället kan användas för bostad och för kommersiella syften är det ett anläggningsarrende.

4.3 Aktörer

Ett flertal aktörer är involverade i en markexploatering. En översikt ges i figur 4 och sedan följer en kortfattad beskrivning av aktörerna.



Figur 4 Centrala aktörer vid en markexploatering (Kalbro, 2002)

4.3.1 Kommunen

Kommunen har ansvar för sina invånare vilket innefattar en ett stort antal intressen. Viktiga ansvarsområden förutom bostadsförsörjning är att tillhandahålla social omsorg, infrastruktur, miljö- och hälsoskydd samt skolor. Regeringen införde Lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar i 2001 där det bland annat står att varje kommun är skyldig att främja ändamålsenliga åtgärder för att bostadsförsörjningen förbereds och genomförs. Riktlinjerna för bostadsförsörjningen ska antas av kommunfullmäktige.

Kommunen agerar också i flera roller under exploateringsprocessen, de kan indelas i fyra huvudkategorier.

- Myndighet, då den avgör hur marken skall användas genom planläggning och tillståndsgivning.
- Serviceansvar för tekniska infrastruktur, då kommunen är skyldig att tillse att gator, vatten och avlopp håller en godtagbar kvalitet.
- Markägare
- Byggherre

4.3.2 Fastighetsägare, byggherrar

Fastighetsägaren har en viktig roll då denne oftast också är byggherren vid en exploatering. Det kan vara en enskild person som bygger en villa på sin fastighet till stora entreprenörer som köpt upp mark för att bygga en ny anläggning eller ett nytt bostadsområde. Det kan också vara en kommun som planlagt ett område och därigenom agerar byggherre gentemot entreprenörerna som i praktiken utför uppdraget.

4.3.3 Byggentreprenörer

Den som utför byggherrens beställning är *entreprenören*. Ansvaret beror på vilken entreprenadform som används. Entreprenadformen kan delas in tre huvudkategorier: totalentreprenad, generalentreprenad och delad entreprenad. Vilken entreprenadform som används avgör storlek och antal entreprenörer som är involverade samt ansvarsförhållanden dem emellan. Det är vanligt att större entreprenörer anlitar flera underentreprenörer för t. ex. grundläggning, VVS, el, ventilation m.m.

4.3.4 Konsulter

I alla entreprenadformer utom vid totalentreprenad ansvarar byggherren för konsulternas insatser gentemot entreprenörerna. De vanligaste konsulterna som finns representerade är: arkitekter, byggnadskonstruktörer, installationsprojektörer, geotekniker, bygglidare, kontrollanter m.m.

4.3.5 Byggmaterialindustrin

Det finns många intressenter i byggmaterialindustrin som har en stor ekonomisk roll i byggandet. Industrin består av många olika branscher t ex snickeriprodukter, byggskivor, cement, betong m.m. Varje bransch karaktäriseras oftast av ett fåtal företag.

4.3.6 Finansiärer

Finansiärer består främst av kreditmarknadsföretag, banker och försäkringsbolag. Kreditmarknadsföretagen kan delas in i olika grupper beroende på sitt specifika område för kreditgivning. Vid exploatering och byggnation av bostäder och i vissa fall kommersiella fastigheter är det främst bostadsinstitut som står för kreditgivningen. Exempel är Statens Bostadsfinansieringsaktiebolag (SBAB), Skandiabanken Bolån och Nordea Hypotek AB (SOU 1998:160). De är specialiserade på långfristiga lån på 40 eller 60 år med fastigheten som säkerhet. Under byggnadstiden finansieras byggandet med korta krediter s.k. byggnadskreditiv. Dessa utgår under hela byggnationen, då det inte är ekonomiskt försvarbart att låna hela beloppet från början, eftersom en byggnation kan pågå i flera år.

4.3.7 Huvudmän för gemensamma anordningar

Vid byggnation av bostäder, industrier och kontor krävs att det finns gemensamma anordningar t.ex. va-anläggningar, el, telekommunikation, gator, parkeringsplatser, grönområden m.m. huvudmannaskapet d.v.s. ansvaret för detta är uppdelat på olika parter. Kommunen ansvarar normalt för allmänna platser som grönområden, lekplatser, gator och drift av va-anläggningar. Kommunen kan också lägga över ansvaret på fastighetsägare och bildar då gemensamhetsanläggningar. Elförsörjning sköts av olika el-distributörer på den avreglerade marknaden. Berör en markexploatering det allmänna vägnätet blir Vägverket involverat.

Detaljplan för husbåtar bör också inrymma gemensamhetsanordningar såsom tillfarter och komplement på land enligt ovan.

4.3.8 Rättighetshavare i fastigheter

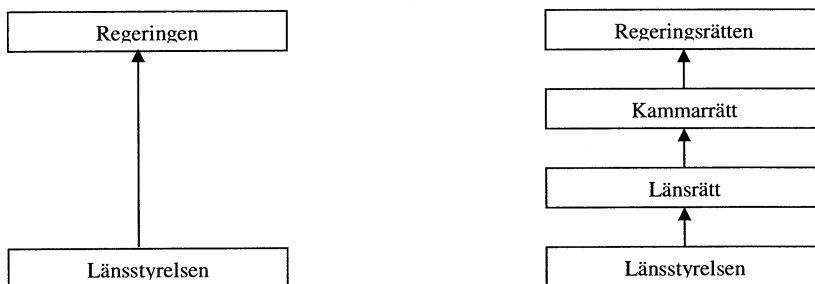
Förutom själva fastighetsägaren kan det finnas flera rättighetshavare i en fastighet, de delas upp i två kategorier: *servitutsinnehavare* och *nyttjanderättsinnehavare*.

4.3.9 Grannar, intresseorganisationer, kommuninvånare

En markexploatering kan påverka flera parter i sin omgivning. Det kan vara grannar som berörs genom ökad aktivitet i området, grönområden försvinner och taxeringsvärdet kan gå upp. Intresseorganisationer kan behöva flytta eller upphöra med sin verksamhet. Kommuninvånare som tidigare nyttjat området får inte länge tillträde till det. Det behöver inte bara vara negativ påverkan. Nya fritidsanläggningar och ökad servicenivå kan vara andra effekter.

4.3.10 Myndigheter

Kommunen svarar i första hand för vilka beslut som gäller inom dess område. En exploatering kan i vissa situationer beröra flera kommuner och då är det länsstyrelsen som sköter samordningen mellan kommunerna. Länsstyrelsen har också till uppgift att säkra att riksintressen följs. Lantmäteriets statliga och kommunala myndigheter sköter fastighetsbildning, gemensamhetsanläggningar och tillskapande av ledningsrätter. Vid tvister kan beslut överklagas och handläggs då enligt figur 5.



Figur 5 Överklagande av beslut enligt PBL

4.4 Karlbro's kategorisering av exploateringsprocesser

Kalbro (2002) kategoriserar exploateringsprocessen med utgångspunkt från två grundläggande faktorer:

- Markägoförhållandet
- Byggherrens medverkan i detaljplaneringen

Han har valt att särskilja dessa två faktorer och relatera de till två centrala aktörer: kommunen och byggherren. Detta ger fyra typfall enligt figur 6.

	Byggherren medverkar inte aktivt i detaljplaneringen	Byggherren och kommunen tar gemensamt fram detaljplanen
Byggherren äger marken	Typfall 1	Typfall 2
Kommunen äger marken	Typfall 3	Typfall 4

Figur 6 Kalbro's fyra typfall av markexploatering (Kalbro, 2002)

Kategoriseringen görs för att framhäva betydelsen av markägandesituationen. De exploateringsfall där byggherren inte medverkar aktivt i detaljplaneringen (typfall 1 och 3) kan betraktas som idealfall för offentligt ansvar i planprocessen. Kommunen upprättar först plandokumentet som byggherren därefter får anpassa sig till. Typfall 2 och 4 förekommer när byggherre har intresse för exploaterings planprocess och när kommun föredrar byggherrens medverkan i tidigt skede.

Kalbro's fyra typfall syftar till att ge en struktur för hur markexploateringar kan genomföras och de hänförs till aktivitetsmodellerna. (Kalbro, 2002)

I Kalbro's kategorisering av exploateringsprocessen saknas vilka intressen och strategier som styr handlandet hos aktörerna samt vilka relationer som uppstår under processen. För att finna drivkrafter och trögheter i exploateringsprocessen är det nödvändigt att ta med de aspekterna i en analys av exploateringsprocessen.

5 Historisk bakgrund för husbåtar

Husbåtens historia är inte helt klar och att söka information om dem är svårt då källmaterial om husbåtar är i det närmaste obefintligt enligt Lena Bäckman (Bäckman, 1997). De personer som först valde att bosätta sig på en husbåt, gjorde det inte i första hand för att öka sin livskvalité med en önskan att befinna sig nära vatten och utsikt. Snarare var det bostadsbristen under industrialiseringen som tvingade familjer att flytta ut till övergivna vrak och bosätta sig där. De nya nödbostäderna inreddes sedermera och blev till mer permanenta bostäder liknade de husbåtar vi har idag. Dessa var oftast sporadiskt spridda och något direkt område kunde inte knytas till ett specifikt husbåtsboende. De större husbåtskolonier i Stockholmstrakten fanns längs Djurgården och där var det mest gamla sjömän som ankrat upp sina gamla fartyg när båten eller de inte orkade med längre.

Det som har den tydligaste kopplingen bakåt till vår svenska husbåtstradition kommer från ombyggda pråmar. Pråmarnas uppgift var att lossa lasten från fartygen och sedan skeppa den till de olika kajerna. Den största pråmstationen i Stockholm låg i Ryssviken. Där kunde det ligga uppemot 80 pråmar och vänta på lastningsuppdrag. Pråmstationen hade särskilda pråmskeppare som skulle övervaka och förhindra brand- och sjunkolyckor. Dessa pråmstationer kom att utvecklas till små samhällen och därigenom uppstod de s.k. pråmstäderna.

Husbåtstraditionen har förutom kopplingarna till de gamla pråmstationerna också influerats av andra länder där husbåtsboendet varit mer etablerat som Holland och England. I slutet av 50-talet i USA började en campinghusbåt att lanseras och den var konstruerad för komfort på sjön, med en konstruktion som påminde om husvagnar. Dessa blev aldrig någon succé i Sverige då våra farvatten skulle göra den för instabil. Dock influerade den några svenska konstruktörer (Bäckman, 1997). Bl.a. gjordes ett försök på slutet av 70-talet som dock endast resulterade i en prototyp. På 90-talet gjordes ett nytt försök som kallades Villa Voyager, den skulle klara av ett åretruntboende och lätt kunna flyttas från fjällen på vintern till skärgården på sommaren. Det lyckades inte heller. Nu på 2000-talet har vi fått en ny variant, en mer lyxig inredd husbåt byggd på en betongkasun för ett permanent boende till betydligt högre priser.

6 Exploateringsfall

6.1 Inledning

I Sverige finns väldigt få områden med husbåtsboende med tanke på dess långa kuststäcka och antal sjöar. I Stockholmstrakten förutom Pampas Marina finns mindre områden bl a Djurgården och Söder Mälarstrand som har båtboende med möjlighet att ansluta sig till kommunalt vatten och avlopp men där är det endast tillåtet att bo i traditionella båtar. I Malmö finns det ett mindre område på BO01-området som är avsett för en till två husbåtar. I Göteborg och på hela västkusten är det i princip obefintligt. På ostkusten är husbåtar på gång i Kalmar och det diskuteras om det i Karlskrona.

Pampas Marina valdes som fallstudie för att det var det första exemplet på ett detaljplanerat område för husbåtsboende i Sverige. Varvsholmen i Kalmar valdes för dess starka kommunala initiativtagande. Svindersviken valdes pga. att det är det första samhället byggt för boende på vatten, projektets stora omfattning, och förberedelsernas komplexitet. Av de tre fältstudierna är det endast Pampas Marina AB som idag är färdigbyggt och bebott.

I Healeys modell för analys av exploateringsprocessen, som används i de tre fallstudierna, tar analysen utgångspunkten i beskrivningen av händelserna i exploateringsprocessen och genom att ta hänsyn till inom vilka ramar aktörerna agerar och hur det påverkar deras engagemang och prioriteringar samt vilka relationer som skapats under exploateringsprocessens gång ges en förståelse för vad som drivet exploateringsprocessen framåt respektive skapat trögheter i processen. I fallstudien för Pampas Marina har analysen av exploateringsprocessen delats upp i tre steg för att bättre åskådliggöra vad som hänt under exploateringen, anledningen till att det blev tre är att tre stycken detaljplaner har skapats under exploateringsprocessen och på så sätt gav en naturlig uppdelning.

I analysen ingår vissa generaliseringar. För aktörerna på den offentliga sidan står i vissa fall de aktuella personerna vid namn och i andra fall hänvisas endast till den enskilda kommunen som institution. Generaliseringen görs utifrån tillgängliga resurser, insikt om hur kommunsystemet fungerar och tillgång till studier om de olika kommunernas ansvarsfördelning, förhandlingssystem, policy och informella besluts- och informationsvägar. Samma grundprincip gäller för alla generaliseringar angående aktörer. Noterbart är också att analys av en process *utifrån* har sina begränsningar då informell information spelar en avgörande roll och samtidigt är präglad av subjektivitet enligt aktörsförhållandet.

6.2 Fallstudie Pampas Marina

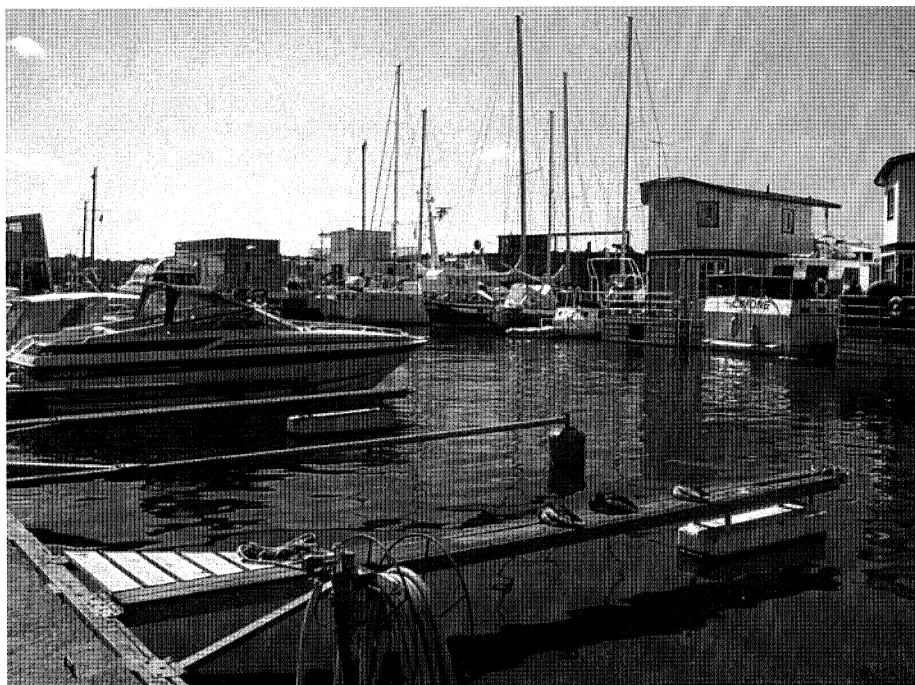
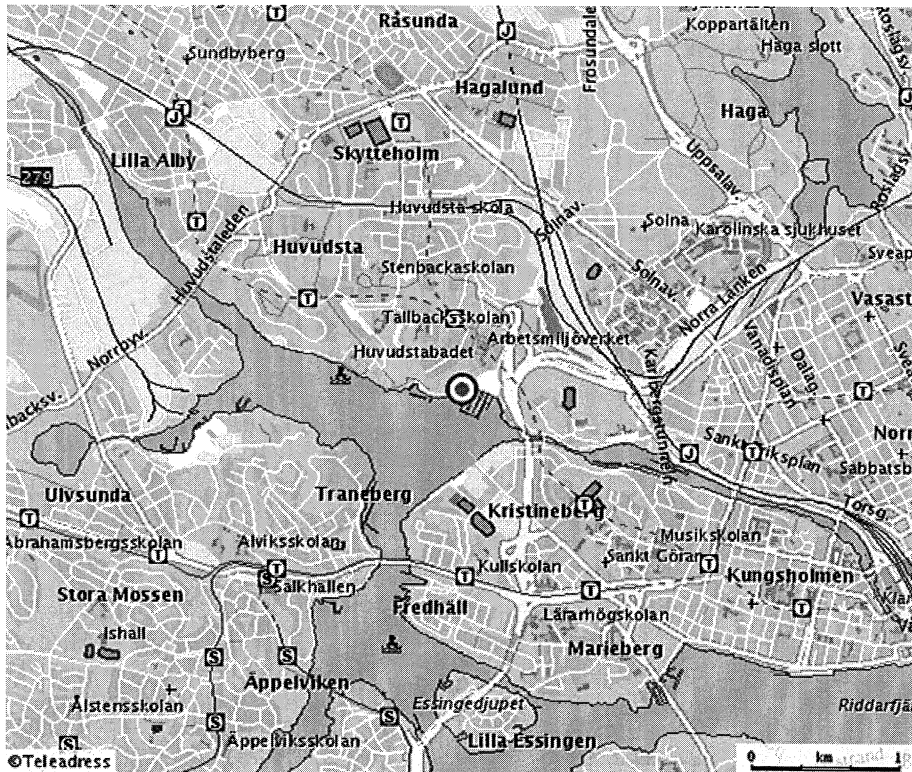


Bild 1 Pampas Marina (bild tagen av Fredrik Persson)

6.2.1 Inledning

1968 startade Richard Bergström jungfrusunds varv på Ekerö utanför Stockholm, och tillåter husbåtsboplatser då han behöver inkomster även under vinterhalvåret. Stockholms hamn hade som policy att inte acceptera husbåtar och på grund av denna policy var efterfrågan efter husbåtsplatser stor. R. Bergström flyttar till Solna 1991 och startar Pampas Marina (Bergström 2003).

Pampas Marina är idag en marina med småbåtshamn som blivit det första detaljplanerade området för boende i husbåt i Sverige. Pampas Marina AB ligger i Huvudsta i Solna kommun på ett gammalt varvsområde och har idag plats för 40 bostäder på vatten, varav maximalt 25 får utgöras av mer villalikhande byggnader på ponton. Här ligger både husbåtar av den mer traditionella formen av en helårsbebodd individuellt modifierad båt och olika typer av s.k. Aquavillor som mer liknar en villa på en betongkasun som produceras av ett företag knutet till Marinan. Aquavillorna har till viss del maritima kvaliteter, och denna tanke återfinns i hela projektet. Området skall smälta in i landskapet, vara öppet och behålla maritima inslag.



Karta 1 Översikt över Solna och Pampas Marina markerad med rund prick (Karta är från Teleadress)

6.2.2 Gällande planer och program 1991

Översiktsplan

Översiktsplanen för Solna 1990 anger att marken ska utgöra större sammanhängande naturområde samt att det inte finns några särskilt skyddsvärda natur- och kulturmiljöer inom planområdet.

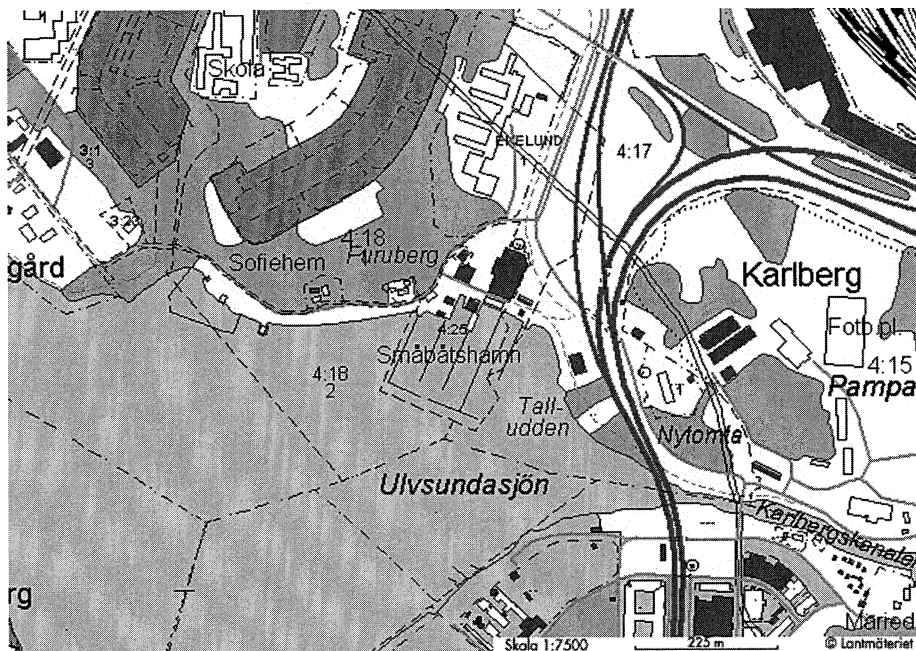
Detaljplaner

Gällande detaljplan är från 1980 och enligt den är Karlbergs strand utlagt som park och området söder om Ekelundsvägen avsedd för hamnändamål.

6.2.3 Markägoförhållanden

Solna kommun äger all mark inom planområdet. Furubergs fastighet Huvudsta 4:23 är upplåten med tomträtt och för Sofiehem gäller avtal om bostadsarrende. Fastigheten som avses som marina och småbåtshamn arrenderas av Pampas Marina AB. Övriga med arrendeavtal är Ekelunds båtsällskap, NBM Hydraulik AB samt en kanotuthyrare (Solna kommun 1994a).

6.2.4 Planområdet



Karta 2 Översikt över fastigheterna för planområdet (Karta hämtad från fastighetssök)

Beskrivningen av planområdet grundas på planbeskrivningen (Solna kommun 1994b).

Historik och kulturmiljö

Längst åt väster inom planområdet ligger en tegelbyggnad i ett och ett halvt plan från slutet av 1890-talet. Byggnaden var ursprungligen SJ:s gamla pumpstation och är av kulturhistoriskt värde. Härifrån pumpades vatten till ångloken vid Tomtebodaverkstaden ända fram till 1950-talet. Andra kulturhistoriska byggnader från slutet av 1800-talet är Sofiehem och Villa Furuberg vilka ligger väster om planområdet. Sofiehem består av två bostadshus och ett uthus och byggdes 1878 av den då legendariske visdiktaren och skillingtryckförläggaren Jöns Hansson Chronwall. Villa Furuhem är ett timmerhus ursprungligen uppfört i skärgården och hitflyttad ca 1883.

Natur och landskap

Ulvsundasjön omgärdas av storskalig bebyggelse och vid norra stranden där Ekelunds småbåtshamn ligger skapar ett skogsbälte i slutningen mellan de högt belägna bostadshusen och stranden ett lummigt område med planteringar och pilar längs vattnet. Andra sidan av Ulvsundasjön saknar växtlighet och storskaliga anläggningar präglar området. Essingeledens bro avgränsar landskapsrummet i öster med dess höga pelare som sträcker sig över vattnet.

Befintlig vegetation inom planområdet skall bevaras förutom några träd som skall fällas för byggande av en båthall. Trädinventering har utförts och samråd skall ske med kommunens parkchef om planeringen av båtuppläggningsplatsen och grönytor inom marinan samt eventuell nyplantering och trädfällning.

Markanvändning och verksamheter

Området inrymmer ett antal byggnader och verksamheter. SJs gamla pumpstation, Villa Furuheim och Sofiehem. Marinens gamla torpedskjutningsmaskin "Otto" ligger förankrad utanför strandpromenaden. "Otto" är en ponton gjuten i betong 1930 med yttermåten 28 x 8 meter och med en invändig takhöjd på fyra meter. "Otto" rymmer fem företag med verksamhet inom båtbranschen. Norr om pumpstationen ligger en hög plåthall med småbåtsförsäljning samt en barackliknande byggnad där NHB Hydraulik AB har verksamhet. Längst i öster har Ekelunds båtklubb några förråds- och klubbhus och nedanför Essingeledens broar finns ett kanotcenter i en hög plåthall. En restaurang ligger i anslutning till strandpromenaden.

Anläggningar och miljö

Tillfartsvägen till området ansluter från Ekelundsvägen till en mindre parkering. Kommunalt VA finns ej till området. Inom området finns en nätstation för elförsörjning.

Geoteknik och föroreningar i mark

En geoteknisk undersökning visar på att bottenförhållandena utanför strandlinjen kräver pålning vid större utfyllnad. Sjöbotten präglas av den tidigare båtverksamheten vilket innebär att sjöbotten säkerligen är stark påverkad av föroreningar från tidigare starkt giftiga bottenfärger och bränsleutsläpp (Bosch, 2001).

6.2.5 Analys av exploateringsprocessen steg 1

Initiering

Richard Bergström grundaren av Pampas Marina AB flyttar sin marinverksamhet till Solna 1991 och arrenderar ett mark och vattenområde i Ekelunds Marina. Ett planprogram startas för att skapa förutsättningar för en Marina och småbåtshamn samt en fastighetsbildning för att skapa en fastighet för denna verksamhet. Pampas Marina avser även att köpa den nybildade fastigheten.

Organisatoriska frågor

Detaljplanens syfte

Syftet med planförslaget är att få till stånd en marina och småbåtshamn i Ekelund genom en fastighetsbildning och försäljning av den nybildade fastigheten Huvudsta 4:25 till Pampas Marina AB samt lägga ut Sofiehem och Furuberg som kvartersmark för bostäder.

Administrativa frågor

Genomförandetiden för planen är satt till fem år räknat från den dag planen vinner laga kraft. För att erhålla garanterad byggrätt krävs att bygglov, rivningslov och marklov skall sökas inom fem år.

Planering och projektering av markanvändning

Planering och projektering av grundas på planbeskrivningen (Solna kommun 1994b).

Byggnader

SJ:s gamla pumphus kommer att rustas upp och planeras för att inrymma hamnkontoret och en mäklarfirma för försäljning av gamla och nya båtar.

För att inte begränsa sikten mot vattnet norrifrån kommer nya byggnader för marinan att placeras till väster och öster om en stor plan. På västra sidan kommer byggnaderna att inrymma bl a plastverkstad, båtbutik, verkstad för motorer och plastreparationer, marinelektronik, snickeri m m samt lokaler för besiktning- och konsultverksamhet inom båtsektorn.

Plåthallen som inrymmer småbåtsförsäljning idag kommer att byggas om och även byggas på en extra våning. Bottenvåningen kommer fortsättningsvis att rymma ytor för försäljning av båtar medan övervåningen kommer att inrymma kontorsrum för verksamheter med båt- och sjöanknytning.

Öster om den öppna planen kommer det att byggas en stor båthall ca 2100 m² i fyra plan som kommer att utnyttjas för båtförvaring vintertid och en del av byggnaden till parkering sommartid. I anslutning till båthallen finns en rustningshall för självservice av båtar här skall även finnas soprum och toaletter.

Markanvändningen

Solna kommun skall vara huvudman för allmän platsmark inom planområdet. Mark- och vattenområdet tillhörande marinan skall efter genomförd fastighetsbildning utgöra en fastighet med kvartersmark och vattenområde.

Avstyckning av tomt för Villa Sofiehem skall ske samt avstyckning för tomt med småindustri NBM Hydraulik AB.

Områden för ledningar och u-områden skall upplåtas med ledningsrätt till förmån för kommunen.

Gestaltning av ny bebyggelse

Byggnadernas skall huvudsakliga ytskikt skall vara faluröd träpanel och byggnader med flera våningar föreslås första våningen vitmålas. För att skapa en bättre exteriör då byggnaderna syns från Essingeleden skall taken beklädas med papp, falsad plåt eller tegel.

Anläggningar

Kaj- och brygganläggning kommer att byggas ut något. Vattenområdet kommer att utvidgas och inrymma pontonbryggor med plats för ca 200 båtplatser. Strandpromenaden skall iordningställas.

Delvis utanför den tidigare strandlinjen byggs ett betongdäck för att möjliggöra ett avgränsat arbetsområde för bl a en hamnkran.

Teknisk försörjning

Under våren 1994 planerar kommunen att anlägga ledningar för vatten och avlopp inom planområdet. En pumpstation kommer att anläggas norr om lokalgatan på parkmark och avloppsvattnet från området kommer att dras till den, och därifrån pumpas vidare i en tryckledning till befintlig anslutning vid Johan Enbergs väg.

Dagvattnet omhändertas lokalt eller släppas ut i Ulvsundasjön. En befintlig nätstation finns inom området.

Detaljplaneprocessen

Program för detaljplan

Förslag på detaljplan upprättades i april 1991 och byggnadsnämnden beslutade att samråd skulle ske angående planförslaget (Solna kommun 1991).

Samråd

Bland de politiska partierna är det endast centern som motsätter sig planförslaget. Centern ser dock positivt på att området rustas upp men protesterar mot att området omvandlas till ett småindustriområde med omfattande marinaverksamhet.

Miljö- och hälsonämnden anser att resurser bör finnas inom området för att snabbt åtgärda eventuella oljeutsläpp och spill från verksamheterna. Beredskapsförråd med lämpliga saneringsmedel bör därför finnas.

Ulvsundasjön berör flera kommuner och det finns en uttalad vilja att förbättra vattenkvaliteten. Eftersom småbåtshamnar inte är prövningspliktiga enligt miljöskyddslagen anser miljövårdsenheten att man redan i planen bör ställa krav på åtgärder och anläggningar som gör att miljöfarligt och sanitärt avfall kommer att hanteras på ett sätt som miljö- och hälsonämnden kan godkänna.

Bland allmänhetens synpunkter kan nämnas att de ansåg att området gav ett skräpigt intryck och behövde rustas upp. Önskemålen för området var att omvandla det till enbart park, utöka verksamheten för kanotklubben och båtklubben eller skapa en marina.(Solna kommun 1991)

Utställning

Planförslaget var utställt mellan den 6 december 1991 och 10 januari, 1992. Byggnadsnämnden godkände planförslaget 22 januari, 1992 och beslöt att översända det till kommunfullmäktige med begäran om antagande. Vidare behandling i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige fördröjdes i avvaktan på grund av avtalsdiskussioner mellan Pampas Marina/Richard Bergström och Ekelunds båtklubb. Avtalet skrevs under 22 mars, 1994 och handlade om en justering av fastighetsgränsen mot Ekelunds båtklubb vilken innebär att båtklubben släpper mark till Pampas Marina i ersättning mot diverse arbeten som utförs av Pampas Marina.(Solna kommun 1994c)

Förnyad utställning

Eftersom ett antal ändringar tillkommit planförslaget under de två åren som gått i väntan på avtalet mellan Pampas Marina och Ekelunds båtklubb, föreslår stadsarkitektkontoret en ny utställning. Det nya planförslaget ställdes ut under perioden 15 februari – 15 mars, 1994.

Större justeringar var bl a att gränsen för marinaområdet flyttas ut ca 2 meter och upp till 6 meter på vissa ställen i vattenområdet genom uppförande av påldäck och träbryggor. En cafépaviljong anläggs på brygga. X-område på bryggor och mellan marinans byggnader utgår och allmänhetens tillträde till området skall istället garanteras i avtal. Båtklubbens strandområde betecknas med "ej båt" för att förhindra stadigvarande uppställning av båtar (Solna kommun 1994d)

Kommunstyrelsen tillstyrker planförslaget med reservation från Centern med samma skäl som anfördes under samrådet 1991.

Huvudsta Socialdemokratiska förening ser positivt på en upprustning av området men motsätter sig starkt en etablering av marinan och dess verksamheter. De anser att området skall iordningsställas för friluftsliv, park och rekreationsområde.

NHB Hydraulik anför att intresse finnas att köpa den arrenderade tomten.

Antagande av detaljplan

Kommunfullmäktige beslutade den 29 augusti 1994 att anta detaljplanen för Ekelunds Småbåtshamn och godkänna avtalet (se exploateringsavtal) med Pampas Marina angående exploatering av dito (Solna kommun 1994e)

Markförvärv

I exploateringsavtal har Pampas Marina AB kommit överens med Solna kommun om förvärv av delar av fastigheterna Huvudsta 4:17, 18,21 och 4:22 med en total areal om ca 37 700 m², varav ca 10 300 m² utgör land. En ny fastighet Huvudsta 4:25 fastighetsbildas av de förvärvade mark- och vattenområdena. Köpeskillingen av fastigheterna uppgår till 2 978 000 (Solna kommun 1994f).

NHB Hydraulik köper den arrenderade tomten 1 februari, 1995.

Finansiering

Exploatör

Pampas Marina finansierar köpet genom eget kapital, pantsättning i fastigheten och lån i bank.

Exploateringsavtal

Utöver sedvanliga villkor i exploateringsavtal innebär avtalsförslaget med exploitören (Solna kommun 1994f):

- Pampas Marina AB förvärvar fastigheter (se markförvärv). Utöver köpeskillingen skall Pampas Marina betala en skärskild avgift på 500 000 senast den 1 juli 1999. Avgiften är avsedd för exploateringsområdets andel av bl a gatukostnader och parkanläggningar. Pampas Marina skall således senast på tillträdesdagen genom ett pantbrev på 500 000 kronor ställa en säkerhet i den nybildade fastigheten.
- Pampas Marina skall bygga belysning längs strandpromenaden genom exploateringsområdet samt bekosta drift och underhåll. Detta skall vara klart senast den 1 september 1994 och Solna kommun skall ersätta Pampas Marina AB med 850 000 kronor för dessa arbeten vilka dras av från köpeskillingen.
- Gällande arrendeavtal kommer att upphävas på tillträdesdagen och den innestående arrendeavgiften på 428 000 kronor kommer att avräknas från köpeskillingen.
- Pampas Marina är skyldig hålla befintliga och uppförda byggnader i vårdat skick och ansvara för att båtarna vid marinans bryggor ger ett vårdat intryck.
- ”Permanent boende inom exploateringsområdet får ej förekomma.”
- Anslutning till det kommunala vatten- och avloppsnätet skall ske för samtliga byggnader inom området. Telenätet skall byggas ut inom området. Fett- och oljeavskiljning skall anordnas vid behov och dagvattnet skall omhändertas lokalt. Pampas Marina skall svara för samordning och tillhandahålla kartor, ritningar och tidplaner till tekniska kontoret, Huvudsta Energi AB och Telia.

6.2.6 Analys av exploateringsprocessen steg 2

Initiering

Pampas Marina AB uppmanas av Solna kommun att flytta bort för stora båtar som p.g.a. något felplacerade bryggor medfört att de sträcker sig utanför Pampas Marinas fastighet så de nästan var inne i Stockholms del av vattnet. Det visar sig då att några av dessa båtar var husbåtar med permanent boende. I exploateringsavtalet från 1994 mellan Solna Stad och Pampas Marina AB är permanent boende inom området inte tillåtet. Pampas Marina säger då upp 20 hyresgäster, vilka organiserar sig i Svensk båtboendeförening och tar kontakt med kommunen för att försöka lobba för att fortsättningsvis kunna bo kvar på sina båtar (Solna kommun 2000).

Stadsarkitektkontoret genom Per Linder tog då initiativet att pröva om det var möjligt att tillåta husbåtsboende inom Solna Kommun för att hjälpa de familjer som blivit uppsagda. Med berörda förvaltningar och stadens jurist tog han fram ett antal krav på

Pampas Marina som de ansåg som nödvändiga för att kommunen skulle kunna tillåta permanent husbåtsboende inom Marinan.

Gällande planer och program 1997

Översiktplanen från 1990, detaljplanen från 1994 med exploateringsavtal mellan Solna Stad och Pampas Marina AB.

Markägoförhållanden

Pampas Marina AB äger fastigheten Huvudsta 4:25 och NBM Hydraulik äger fastigheten Huvudsta 4:24. Solna Kommun äger fastigheterna Huvudsta 4:17, 18

Organisatoriska frågor

Detaljplanens syfte

Möjliggöra för de permanentboende på marinan att bo kvar genom att låta Pampas arrendera de vattenområden som de redan tagit i anspråk. Möjliggöra en tillbyggnad av den befintliga restaurangen och ändra gatumark/bussvändplats till kvartersmark för att skapa fler parkeringsplatser (Solna kommun 1997a)

Administrativa frågor

Handläggningen av planförslaget sker enligt enkelt planförfarande, PBL 5:28 vilket medför att endast samråd kommer att ske och därefter har rätten att anta detaljplanen delegerats till byggnadsnämnden.

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

Detaljplaneprocessen

Program för detaljplan

Planförslag upprättades i februari 1997 och byggnadsnämnden beslutade den 19:e i samma månad att samråd skulle ske samt att det förutsätts hanteras som enkelt planförfarande.

Samråd

Stadsbyggnadsdivisionen anser att p.g.a. den ansträngda parkeringssituationen i området bör den parkering som Pampas Marina anlagt väster om Karlbergsstrand och som till största delen ligger på Arbetarskyddsstyrelsens mark tillåtas och bekräftas i detaljplan. Ett avtal som reglerar upplåtelse av vattenområde och bestämmelser för husbåtsboende skall träffas med Pampas Marina AB innan detaljplanen antas av byggnadsnämnden (Solna kommun 1997b).

Centerpartiets och Vänsterpartiets gruppledare anser i yttrande att Pampas Marina redan idag upptar för stor areal och därför motsätter de sig en expansion av området. Permanent förtöjning av husbåtar bör begränsas till ett fåtal båtar då de inte ingått i

tidigare förutsättningar för småbåtshamnen. Båtarna skall vara registrerade och ägarna klart framgå samt skall permanent boende mantalsskriva sig på båtadressen. De ställer sig även frågande till den utökade parkeringen då den stora höga hallbyggnaden under båtsäsongen skulle utgöra parkering. Intrånget som skett på Arbetarskyddsstyrelsens tomt genom schaktning skall återställas omedelbart och en påföljd med vitesföreläggande och skadestånd anses som ett minimikrav (Solna kommun 1997c).

Miljöpartiet anser att småbåtshamnen utvecklats till en trevlig anläggning med en strandpromenad för allmänheten och en uppskattad caféverksamhet. De framhåller att permanentboende i husbåt ej bör tillåtas, anläggningar för avloppsvatten från båtarna installeras samt att vattenområdet arrenderas ut till Pampas Marina och dess verksamhet i framtiden skall hålla sig inom detaljplanens område även vad gäller anläggningar för båtvätt och tankning (Solna kommun 1997c).

Antagande av detaljplan

Byggnadsnämnden antog detaljplanen den 18 mars 1998. Angående husbåtarna gjorde de en bedömning att Plan- och bygglagen inte var rätt instrument för att reglera husbåtsboendet då husbåtar inte var bygglovspliktiga utan valde istället att ställa upp krav och villkor i ett arrendeavtal som skrevs mellan Solna kommun och Richard Bergström 1997-12-01. För att arrendeavtalet skulle gälla krävdes att detaljplanen vann laga kraft, vilken den gjorde 1998-08-05. De bestämmelser som gäller för husbåtsboende inom planområdet regleras därmed inte i detaljplanen utan i det aktuella arrendeavtalet (Solna kommun 2000)

Arrendeavtal

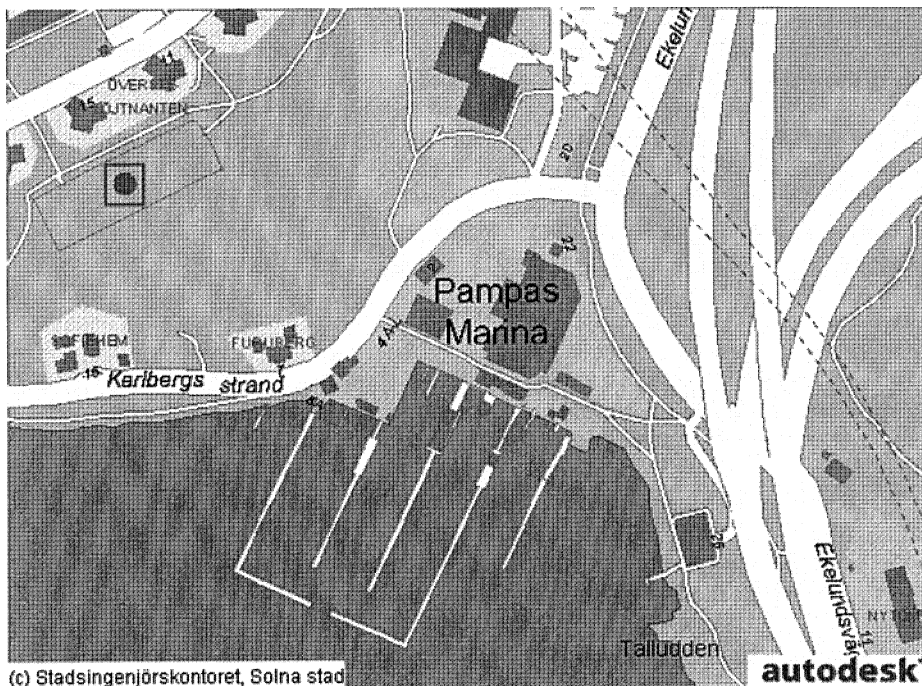
Arrendeavtalet ställde krav på ett antal viktiga aspekter för att Solna kommun skulle kunna acceptera permanent boende på båt inom marinan. Bland de viktigaste kan nämnas (Solna kommun 1997d):

- Renhållnings, sophämnings- och källsorteringskostnader skall arrendatorn bekosta. Befintlig miljöstation skall förbättras och dagvattenbrunnen i anslutning till denna skall sättas igen, om detta ej sker skall arrendatorn erlagga vite med 50 000 kr per påbörjat kvartal.
- Avloppsvatten och grävatten får inte släppas ut. Arrendatorn skall anlägga pumpanläggning för tömning av avloppsvatten och grävatten. Anläggningen skall anslutas till det allmänna avloppsnätet. Anläggningen skall vara utförd och i drift inom sex månader efter avtalet blivit giltigt, om ej skall arrendatorn erlagga vite med 100 000 kr per påbörjat kvartal.
- Fasta ledningar och brandposter skall anordnas på bryggorna enligt räddningstjänstens anvisningar inom sex månader från avtalets giltighet, skulle det ej genomföras påläggs arrendatorn vite om 50 000 kr per påbörjat kvartal.
- Personer permanent bosatta på båtar skall vara folkbokförda på marinans adress och respektive båt vara införd i skeppsregistret (sjölagen SFS 1994:1109) eller båtregistret (lagen om registrering av båtar för yrkesmässig

sjöfart m.m. SFS 1979:377). Arrendatorn skall för dessa båtar redovisa båtens namn, registreringsnummer samt registrerad ägare.

- Husbåtarna skall ha ett prydligt utseende och vara båtliknande där överbyggnaderna skall följa skrovets form. Fönster skall vara relativt små och relingar får inte vara staketliknande. Byggnadsnämnden förbehåller sig rätten att pröva den yttre utformningen av husbåten. Arrendatorn skall införa dessa villkor i upplåtelse av bryggplats till hyresgäst samt tillse att dessa villkor kompletteras med redan befintliga avtal. Skulle något av detta inte ske skall arrendatorn påföras ett vite om 20 000 kr per båt och påbörjat kvartal.

6.2.7 Analys av exploateringsprocessen steg 3



Karta 2 Översikt Pampas Marina

Initiering

Solna kommun uppmärksammar ett fall i Västerås där en husbåt skulle ligga förankrad i 2 år för bostads- och visningsändamål. Regeringsrätten beslutade att bygglov skulle krävas för husbåtar förankrade under längre tid (SFS 1998:196). Detta innebär att Byggnadsnämnden utöver avtalet mellan Pampas Marina AB kan kräva bygglov för tillkommande husbåtar. Byggnadsnämnden kan därmed ta ställning i så väl lämplighetsfrågor som utseendefrågor. I lämplighetsfrågan skall ingå en utredning om antal husbåtar och placering inom området (Solna kommun 2000).

Solna Kommun kallade till ett möte den 5 maj 2000 med företrädare för Stadsbyggnadsdivisionen, Pampas Marina AB, miljökontoret samt räddningstjänsten. Det fastställdes att en riskanalys skall göras av en utomstående expert avseende brand- och säkerhetsfrågor för att klarlägga antal och placering av husbåtar inom området. Då Pampas Marina AB planerat bygga en speciell typ av husbåt kallad "AquaVilla" avsedd för permanent bostadsändamål bör kommunen även kunna ställa tekniska egenskapskrav i enlighet med vad som krävs av vanliga villor vid bygganmälan (Solna kommun 2000).

Med bakgrund i ovanstående avses därmed området regleras genom skapandet av en ny detaljplan för Ekelunds småbåtshamn.

Gällande planer och program 1998

Översiktsplanen för Solna 1990 och detaljplanen från 1998 med tillhörande arrendeavtal reglerar Ekelunds småbåtshamn (Pampas Marina). Den anger område för kvartersmark avsedd för småindustri och marina. Vattenområde anges som småbåtshamn. Planens möjliga exploateringsgrad på markområde är inte fullt utnyttjad.

Markägförhållanden

Solna kommun äger fastigheterna Huvudsta 4:17 och Huvudsta 4:18. NHB-hydraulik äger fastigheten Huvudsta 4:24 och Pampas Marina äger fastigheten Huvudsta 4:25.

Organisatoriska frågor

Detaljplanens syfte

Reglera förutsättningar för och omfattningen av permanent boende på vatten vid Pampas Marina samt möjliggöra att arrenderade delar av fastigheterna Huvudsta 4:17 och 4:18 genom en fastighetsreglering och försäljning överförs till Pampas Marina AB:s fastighet Huvudsta 4:25.

Administrativa frågor

Handläggningen av planförslaget sker enligt normalt förfarande och genomförandetiden är satt till 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

Planområdet

Beskrivningen av planområdet grundas på plan- och genomförandebeskrivning (Solna kommun 2001a).

Markanvändning och verksamheter

Söder om hamnkontoret ligger några mindre sjöbodar avsett för sommarförsäljning och förråd. Norr om hamnkontoret ligger en hög byggnad avsedd för småbåtsförsäljning och kontor.

Båtförvaring sker i en stor hallbyggnad i fem plan som påminner om en varvsbyggnad. Den är hopbyggd med envåningsbyggnader som inrymmer två snickerier, plastverkstad, rustningshall, tvättstuga och toaletter. Det finns även en restaurang och ett klubbhus.

Det finns fyra bryggor A, B, C och D som inrymmer ca 280 båtplatser där bygga A ligger i väster och D i öster. Inre delen av brygga D består av en ponton med källare där kanoter förvaras och även plastarbeten utförs. På ovasidan finns en liten träbyggnad. För de permanenta båtplatserna finns vid brygga B ett förrådsutrymme i en pontonkällare. En tre våningar hög byggnad finns på brygga C där det finns en båtverkstad och Classic Yacht Club som hyr ut båtar.

Inom området finns totalt 30 permanenta bostäder på vatten förtöjda längs bryggorna A och D. Av dessa kan 14 betecknas som flytande villor och övriga i båt.

Planering och projektering av markanvändning

Beskrivningen av planområdet grundas på plan- och genomförandebeskrivning (Solna kommun 2001a)

Byggnader

Omfattningen av permanent boende i begränsas till totalt 40 bostäder. De så kallade Aquavillorna begränsas till 25 stycken och resterande antal är vanliga båtar för bostadsändamål.

”Aquavillan” finns i tre varianter, med yttermått 12 x 5 meter med en bostadsyta på 90 till 112 m² beroende på utformning och 14 x 6 meter som ger en bostadsyta på 130 m². Aquavillans totalhöjd över vattenytan är ca 6,5 meter fördelade på tre plan med en liten terrass vid vattenytan och ett soldäck på det tredje planet. De är luxuöst inredda med väl valda material och tillbehör såsom jacuzzi, bastu och ett modernt kök (Bergström 2003).

Gestaltning av ny bebyggelse

För att behålla de maritima kvalitéerna i småbåtshamnen ställdes krav på att Aquavillorna skulle ha ett båtliknande utseende och ej bestå av barackliknande överbyggnader på fyrkantiga pontoner eller liknande. Överbyggnaderna skall följa skrovformer och ej ha husliknande sadeltak och relingar kring skrov, soldäck får ej påminna om villastaket. Fönstren skall vara relativt små eller på något sätt delas in i mindre enheter. Tillåten maxhöjd är 7 m räknat från vattenytan denna maxhöjd får dock endast motsvara 50 % av Aquavillans takyta.

För att skapa en variation i uttrycket i småbåtshamnen får Aquavillorna ej förläggas närmare än 8 meter från varandra, detta för att skapa fri sikt mellan husbåtarna. Vanliga mindre båtar kan förläggas emellan husbåtarna.

Anläggningar

En rörlig nödbro skall anläggas mellan bryggorna A och D så att de kan förbindas med varandra. Den kommer att vara nedsänkt i vattnet och för att vid behov t ex brand kunna höjas så att utrymning skall kunna ske åt två håll.

En småbarnslekplats skall anläggas inom Pampas Marina AB:s fastighet. Den skall vara utrustade med sandlåda, bänkar, lekhus, gungställning och gunghästar.

Säkerhet

En riskutredning har utförts i september 2001 av Riskteknik Martin Uulas AB på uppdrag av Pampas Marina AB avseende permanent boende på vatten vid Pampas Marina. Det konstateras att brandspridning kan ske på flera sätt (Uulas 2001):

- Genom direktkontakt mellan flammor och den närliggande båtens brännbara material
- Genom konvektiv värmeöverföring från varma gaser
- Genom sk flygbränder
- Genom strålning från flammor utanför fasader/taket eller öppningar i fasaden/taket

För att undvika brandspridning anses avståndet 7 m mellan Aquavillorna vara tillräckligt om deras fasader är utförda i brandklass EI 30.

Bostadssprinkler ökar säkerheten vid utrymning men har en begränsad betydelse om en brand skulle uppstå i en närliggande båt, ett alternativ skulle vara fasadsprinkler. Aquavillor kräver brandvarnare enligt boverkets regler men systemet bör även utformas så att det även ljuder utomhus. Placering av gasflaskor bör vara utmärkt och känd av räddningstjänsten.

Räddningstjänsten har idag ej någon handlingsplan för området men avsikt att upprätta en. Det uppkommer nya problemområden som de bör belysa; lämpligheten att kasta loss brinnande eller för brandspridning utsatta båtar, säkerhetsrutiner vid räddningsarbete vid vatten, lämpligheten att använda fartyg och kärror för att flytta utrustning på bryggor.

För att förhindra fall och drunkning för räddningstjänstens personal bör bryggorna förses med skyddsräcken och att bryggorna är fria från bl a material.

De yttersta bryggorna bör förses med en sk nödbrygga som ansluter till de båda och gör det möjligt att utrymma och bryggorna från två håll och likaså möjliggöra för räddningstjänsten att nå en brand från två håll.

Trafik och kollektivtrafik

Riktvärdet för trafikbuller är satt 55 dBA vid nybyggnation inom Solna kommun. Planområdet utsätts för trafikbuller från Essingeleden, det värde som beräknats uppgår till 55,8 dBA, därmed anses kraven som uppfyllda. Planområdet ligger ca 3 km från Bromma flygplats, någon mätning eller beräkning har ej skett för området. Det har dock gjorts en beräkning av flygbuller för ett närliggande bostadsområde som ligger ca 1,5 km från Bromma flygplats av VBB Viak 1995, då uppmättes bullernivån

under 55 dB(A) men enstaka maxnivåer på 70 dB(A) kan förekomma ett par gånger per dygn. Buller från båt bedöms inte överstiga 55 dB(A). Maximalnivåer på 70 dB(A) kan däremot förekomma (Bosch 2001).

Närmsta tunnelbanestation är Västra skogen den nås via en gångväg på ca 400 m. Längs Ekelundsvägen finns en gång och cykelbana vilken ingår i ett regionalt cykelstråk i Stockholms län som binder samman viktiga punkter för arbetsresor.

Teknisk försörjning

Vatten- och avloppsledning har dragits ut till bostäderna på bryggorna. Den befintliga vakuumsuganläggningen som används för att tömma bostädernas septictankar fungerar idag men bedöms ej räcka till i framtiden. Därför krävs det att en ny tryckledning anordnas för de permanenta husbåtarna och den befintliga sparas åt tillfälliga husbåtar. Den nya tryckledningen kommer att anslutas till de kommunala va-nätet. Husbåtarnas vattenbehov tillfredställs genom de befintliga vattenledningarna dock krävs åtgärder för att klara av vattenbehovet vid brand (se säkerhet ovan). Dagvattnet omhändertas av en större dagvattenledning som går genom området från norr till söder.

Bebyggelsen på land värmeförsöks med el via vattenburna system och de befintliga Aquavillorn värms upp med dieseldrivna båtvarmare. Nya tillkommande bostäder på vattnet skall uppvärmning ske med enskilda värmepumpar

I norra delen av området finns en nätstation som försörjer området med el.

Detaljplaneprocessen

Program för detaljplan

Byggnadsnämnden beslutade den 17 maj 2000 att ett förslag till detaljplan upprättas för Pampas Marina.

Samråd

Den 13 juni 2001 beslutade Byggnadsnämnden att planförslaget skulle sändas ut på samråd. Under tiden 18 juni – 20 augusti, 2001 fick stadens förvaltningar, länsstyrelsen, sakägare och andra lämna synpunkter på förslaget. Samrådsmötet hölls den 14 augusti 2001 på Pampas Marina. Under samrådstiden kom det in 19 stycken yttrande varav 13 stycke hade synpunkter och resterande tillstyrkte planen (Solna kommun 2001b).

Boende i området ställer sig tveksamma till exploateringen och framförallt den ökade mängden Aquavillor som de anser förvandlar småbåtshamnen till ett villaområde.

Miljöpartiet de gröna i Solna har inget emot boende på båtar, de ställer sig frågan om det är lämpligt i Solna och i så fall vilka regler som skall gälla för husbåtsboende. De anser att frågan rörande boende på båtar skall behandlas som ett pilotärende då det inte finns något regelverk för husbåtsboende. De anser därför att tydliga regler skall skapas framförallt för säkerhet och miljöpåverkan. Vad gäller säkerhet måste Solna stad prioritera brandsäkerhet och ta fram tvingande regler inom området. Miljöpartiet

anser att Pampas Marinas verksamhet exploaterat området för mycket och genom husbåtarna och dess bryggor tagit för mycket vattenspegel i anspråk. Ett absolut krav från partiet är att parkering endast sker på iordningställda parkeringsplatser (Solna kommun 2001b).

Kommunstyrelsen tillstyrker planförslaget med reservation från socialdemokraterna, miljöpartiet och vänsterpartiet. Kommunstyrelsen kräver dock ett antal åtgärder (Solna kommun 2001b):

- Fallet är av pilotkaraktär och därför bör planen bli precisare på ett antal punkter vad gäller säkerhet för de boende och antalet husbåtar
- Innan detaljplanen antas skall ett avtal upprättas mellan Pampas Marina AB och Solna Stad angående överföring av delar vattenområden till Pampas Marina AB
- De anser att antalet 40 husbåtar är för stort samt att avståndet mellan dem skall regleras då de påminner om villor där det finns ett tydligt reglerverk att tillgå.
- Parkeringssituationen inom Pampas Marina måste lösas

Utställning

Den 26 september 2001 beslutade Byggnadsnämnden att detaljplanen skulle ställas ut. Planen var utställd på på stadsarkitektkontoret mellan den 5 oktober och 2 november, 2001.

Kommunstyrelsen tillstyrker planförslaget med reservation från socialdemokraterna och vänsterpartiet. I reservationen anser de att det stora behovet av hyreslägenheter i Solna ej löses av att tillåta 40 husbåtar och de miljö- och säkerhetsmässiga konsekvenserna ej står i relation till antalet boende (Solna kommun 2001c).

Räddningstjänsten påpekar att tillgången till brandvatten till bostäderna ej regleras i detaljplanen och att de torra vattenrörledningar som planeras måste försörjas av en fast installation exempelvis en kommunal vattenledning med tillräckligt flöde och tryck. Ett alternativ skulle vara att nyttja en pump för att ta in vatten från Ulvsundasjön. Riskutredningen föreslår minst 7 m som säkerhetsavstånd mellan husbåtarna, eftersom det saknas dokumentation och studier där risken för brandspridning med strålningspåverkan från intilliggande husbåt har beräknats skall en noggrannare bestämning av säkerhetsavståndet göras med hjälp av brandskyddsdocumentationen för husbåtarna. Brandskyddsdocumentation bör också upprättas för äldre husbåtar (Solna kommun 2001c).

Stadsbyggnadskontoret föreslår att brandvattnet skall tas via en pump med vattenintag från viken då det kommunala nätet ej har tillräcklig kapacitet samt att brandskyddsdocumentation skall upprättas för samtliga bostäder som avses på vattnet inom området (Solna kommun 2001c).

Enskilda båtägare inom Pampas Marina påpekar risken med att förtöja en fritidsbåt mellan två Aquavillor. Det finns nämligen risk att båtens mast slås sönder mot husbåten vid kraftig sjö samt att det ingalunda är trevligt att ha sin båt förtöjd mellan två Aquavillor då båten faller i skugga samt att kontakten mellan båtägarna försvinner. Det som ger en variation i landskapet förstör istället trevningen för fritidsbåtarna (Solna kommun 2001c).

Antagande av detaljplan

Kommunfullmäktige antog detaljplanen 2002-08-26 och den vann laga kraft 2002-09-23.

Markförvärv

Solna kommun har i avtal kommit överrens med Pampas Marina AB att överlåta med full äganderätt delar av fastigheterna Huvudsta 4:17 och Huvudsta 4:18 genom fastighetsreglering till Pampas Marina AB:s fastighet Huvudsta 4:25. Arealen av vattenområdena uppgår till ca 2840 m². Pampas Marina AB skall för detta erlagga en summa av 1 800 000 kronor uppdelat på tre betalningstillfällen à 600 000 kr där första betalning sker på tillträdesdagen och de följande skall ske senast den 1 april 2004 och den 1 april 2005 (Solna kommun 2002).

Finansiering

Exploator

Finansiering sker genom pantbrev i fastigheten Huvudsta 4:25.

Boende

AquaVillan betraktas som skepp och registreras i Sjöfartsverkets Skeppsregister. Därmed fastställs äganderätten till egendomen och kan intecknas och pantförskrivs vid belåning. Ett samarbete finns med Handelsbanken i Hornsberg i Stockholm för finansiering. Genom detta kan AquaVilla-kunder erbjudas en finansiering med bottenlån om 75% av köpeskillingen till motsvarande bostadsrättsränta. Priset på en Aquavilla ligger runt 3,5 miljoner kr. (Aquavilla 2005)

Pampas Marina hyr ut båtplatser och debiteringen är beroende vilken längd av kajen båten respektive Aquavillan tar i anspråk. Vid boende i vanlig båt hyrs vanligen en sk Y-bomsplats. Vid beräkning av hyran tar man båten bredd och lägger till 0,5 m för fendor. Kostnaden för en Y-bomsplats är per säsong 36 kr/cm. I hyran ingår bruk av hamnplats, fast VA-anslutningspunkt, tillgång till miljöstation, avgift för hushållssopor, toaletter, duschar och tvättstuga. Uttag för el och telefonnät finns att tillgå såväl sommar som vinter (Pampas Marina 2005).

För Aquavillor eller husbåtar som väljer att lägga villan respektive båten längs med bryggan är kostnaden per säsong 18 kr/cm för anspråktagen bryggglängd + 1 m. Kostnaden för elförbrukning är 1,35 kr/kWh exklusive servisavgift och 0,93 kr/kWh inklusive servisavgift. Vattenförbrukningen kostar 15 kr/kbm (Pampas Marina 2005).

Markanvisningsavtal

Pampas Marina AB köper vattenområden (se markförvärv) och dessa skall genom fastighetsreglering överföras till dess fastighet Huvudsta 4:25. Solna kommun ansöker om fastighetsbildning och Pampas Marina AB svarar för samtliga förrättningskostnader (Solna kommun 2002).

Pampas Marina AB svarar för att de flytande villor inom området uppfyller de krav på utförande och utformning som ställs i planen samt att övriga båtar och fritidsbåtar hålls i vårdat skick. Pampas Marina ansvarar även för att WC-avloppsvatten ej släpps ut inom och i anslutning till exploateringsområdet samt att grävatten ej släpps ut från båtar med permanent boende.

Den rörliga nödbron skall vara utförd senast sex månader efter det att markanvisningsavtalet blivit giltigt om detta ej skulle ske skall Pampas Marina AB erlägga vite om 50 000 kr per påbörjat kvartal.

Högst 40 bostäder för permanent boende får finnas och av dessa får maximalt 25 utgöras av flytande villor. Permanent bosatta personer på båt skall vara folkbokförda på Marinans adress och båtar för permanent boende skall placeras inom områden som anges i detaljplan

Brandskyddsdocumentation skall finnas för flytande villor och båtar med permanent boende. Pulverbrandsläckare av klass 3 eller motsvarande skall finnas ombord på dessa villor/båtar.

Pampas Marina AB förbinder sig att följa gällande lagar, rätts- och branschpraxis och god sed i hyresförhållanden/arendeförhållande som avser permanentboende och behandla boende likvärdigt oavsett båttyp.

Pampas Marina AB skall till byggnadsnämnden redovisa parkeringsplan där det framgår att en plats per permanentbostad har reserverats.

Pampas Marina AB skall projektera, utföra och bekosta anläggandet av en lekplats inom området samt svara för drift och underhåll. Utförande och placering skall ske i samråd med och godkännas av stadens parkavdelning. Lekplatsen skall vara anlagd och besiktigad senast sex månader efter exploateringsavtalets giltighet, skulle de ej ske skall vite utbetalas med 50 000 kr per påbörjat kvartal.

Tidigare arrendeavtal upphör på tillträdesdagen och som säkerhet för markanvisningsavtalets fullgörande skall Pampas Marina AB ställa säkerhet som Solna kommun kan godkänna till ett värde av 1 600 000.

6.2.8 Analys av aktörer, intressen, strategier och relationer

Hur kommer en förändring av markanvändningen till?

Pampas Marina är ett exempel på ett illegalt boende som mer och mer blir en del av det reglerade samhällsbyggandet. Boendområdet möter under exploateringsprocessen hinder då det faller utanför det omfattande regelsystem som samhällsbyggnad i Sverige grundar sig på, som ett land med liten grad av inofficiellt/illegalt boende. Processen fortskrider på grund av ett starkt personligt intresse hos entreprenören för husbåtsboende, faktisk efterfrågan för boendeformens speciella fördelar gentemot existerande boendeformer och den uppmärksamhet det skapar i media. Pampas Marinas uppkomst som det första området i Sverige i sitt slag är präglad av individuella ansträngningar, en del gjorda i motsättning eller avsaknad av existerande regler, både hos entreprenör, användare och inom kommunen.

Vilka är de inblandade parterna

- Richard Bergström/Pampas Marina AB
- Stadsarkitektkontoret/Per Linder
- Båtboendeföreningen

Aktörernas ramar för agerande och engagemang

Richard Bergström/Pampas Marina AB

Richard Bergström startade sin uthyrningsverksamhet för båtar och husbåtar redan 1968 i Jungfrusund i begränsad omfattning. Anledningen till att han tog in husbåtar var att öka intäkterna så att verksamheten gick ihop och som bieffekt fick han dessutom ett säkrare område genom att småbåtshamnen var bevakad dygnet runt. 1991 flyttade han sin verksamhet till Solna och Ekelunds småbåtshamn då hade han ett 15 tal husbåtar av traditionell karaktär med sig. Pampas Marina AB bildades 1992 och för att utveckla boendet på båt skissade Richard Bergström och Pampasbolagets byggmästare på olika alternativ som sedermera blev Aquavillan. I sin entreprenörsanda valde Richard Bergström att tillåta permanent boende på båtarna i småbåtshamnen trots att köpeavtalet mellan honom och Solna Stad ej tillät det samt att han dessutom överskred sin fastighetsgräns för verksamheten.

Stadsarkitektkontoret/Per Linder

Stadsarkitektkontoret svara för stadsplanering inom Solna kommun och handhar bygglovsärenden. Kontorets motto är skönhet, trivsel, funktion och säkerhet. Estetiska värden och miljömässiga bedömningar är väsentligt liksom att uppförda byggnader är funktionella och säkra. Stadsarkitektkontoret bedömde husbåtsboendet som olämpligt att behandlas enligt PBL. Inom ramen för stadsarkitektkontorets verksamhet gjorde Per Linder en individuell bedömning av boende på husbåt kontra boende på land och skapade för första gången i Sverige regler för ett bostadsområde för husbåtar.

Båtboendeföreningen

De boende på Pampas Marina har ett gemensamt intresse av att bo på båt. Till följd av uppsägningen bildade de föreningen för att kunna värna om sin rätt till detta boende och gemensamt framföra sina åsikter till kommunen och Pampas Marina.

Vilka relationer har utvecklats för genomförande av projektet?

Richard Bergström är positivt inställd till boende på husbåt sin marina och flyttar med flera redan boende på båt till Pampas Marina från Jungfrusund. Bergström överskrider områdets fastighetsgräns och i och med detta får kommunen vetskap om att det finns boende på båtar inom hamnen, vilket inte är tillåtet enligt köpeavtalet. Pampas Marina säger upp de boende, vilka grupperar sig i båtboendeföreningen och vänder till kommunen om sin fortsatta rätt till boende på båt. Enligt förfrågan ställer Per Linder på stadsbyggnadskontoret upp vissa krav på boendeområdet till Bergström. Dessa verkställs och Sveriges första område med reglerat husbåtsboende skapas.

6.2.9 Sammanfattning av utvecklingen av Pampas Marina.

En förutsättning för tillkomsten av Pampas Marina var Bergströms stora personliga intresse för husbåtar som uppstått vid en resa i till Sausalito i USA där han fick uppleva husbåtsboende för första gången. Detta gjorde honom öppen för boende i båt på sin marina, och han såg en möjlighet att tjäna pengar på denna nya bostadsform. Med husbåtsboende i marinan fick han intäkter för hela året och ökad säkerhet i området.

Kommunen reagerade på att dåvarande exploateringsavtalet inte tillät husbåtsboende samt att bryggorna sträckte sig utanför tillåtet område. Kommunen ställde sig dock positiv till husbåtsboende och efter diskussion positiv även till Aquavillorna. Kommunen ställde vissa krav i arrendeavtalet för att kunna jämställa boendet kvalitetsmässigt med boende på land. När det senare blev bygglovsplikt för husbåtar genom ett fall i Västerås, ansåg kommunen att det var lämpligt att göra en detaljplan för området. Detta innebar uppmärksamhet i media, inte minst på grund av att det var den första marinan i Sverige med sådana möjligheter

Pampas Marina faller in under Kalbros typfall 2 och 4 där byggherrens aktiva roll och personliga initiativ har drivit exploateringen framåt. Från Healeys analysmetod av de olika aktiviteterna framgår att drivkrafterna i utvecklingen har varit personliga initiativ, medias roll och efterfrågan. Trögheter i processen har varit bristande samarbete, att detaljplanen tillkommit efter boendets uppkomst och boendeformens nyhet.

Personliga initiativ

En förutsättning för att exploateringsprocessen överhuvudtaget har genomförts är en enskild individs personliga intresse för husbåtsboende. Det har inte varit den samhällsekonomiska utvecklingen eller samhällstekniska systemet som skapat

incitament för den här processen. Enskilda exploatörer driver utvecklingen framåt och det finns ett behov av att stat och kommun kan behandla enskilda projektidéer som gagnar samhällsutvecklingen. En viktig faktor för projektet Pampas Marina har varit Per Linders vilja att ”sticka ut hakan” enligt R. Bergström. I nya projekt där det inte finns tidigare exempel att följa krävs att det inom stat och kommun finns tydliga nyckelpersoner som kan och vågar ta beslut. I brist på detta riskerar projekten att fördröjas eller upphöra. R. Bergström har genom stark entreprenörsanda fört processen framåt.

Bristande samarbete

Det är enskilda individer på privatsidan och inom kommunen som har varit en drivkraft, men för att de skall kunna åstadkomma något krävs effektiva förhandlingssystem. I vårt exempel blev processen försenad pga. uppsägningen av de boende. Uppsägningen var en åtgärd för att återta kontrollen över området från kommunens sida. Kommunen var positivt inställda till boendet, men det kan diskuteras om de lyckades förmedla det till de övriga parterna. R. Bergström upplevde kommunen som ovillig att samarbeta. Båtägarna kände sig inte trygga, enligt Tore Evang, ordförande för båtboendeföreningen. De olika parternas handlingar tolkades som mer motstridiga än vad de möjligtvis var och en tydlig gemensam målsättning saknades. R. Bergström kan som exploatör vara ovillig att kompromissa och följa regler (enligt Anders Ekegren), vilket på många sätt har försvårat exploateringen, men det kan å andra sidan också ha varit bidragande till införandet av denna nya typ av boende.

Jennerhed & Uhrberg (2002) har visat att handläggningstiderna kan vara mer utdragna för mindre exploatörer än för stora. De visar på att ett väl fungerande samarbete med kommunen är av största vikt för att planer skall kunna utarbetas rationellt och att personkemin mellan exploatören och de kommunala tjänstemännen ofta är avgörande för hur planarbetet fungerar. I processen har parterna inte heller hittat utrymme för att försöka förutse var problem kommer att uppstå och inte heller att på förhand försöka lösa de problem som man vet kommer att uppstå senare i processen.

Boendeformens nyhet

Det faktum att boendeformen inte har existerat i reglerad form i Sverige förut har enligt Linder och Ekegren i Solna kommun, fördröjt processen. Nya undersökningar, nya lösningar, ny ansvarsfördelning och inhämtande av kunskap har krävts. Dessa nya ställningstaganden komplicerades ytterligare av att husbåtsboendet inte till fullo kunde behandlas enligt någon gällande lag och att de måste ta viss hänsyn till de redan existerande boendeförhållandena, ex vid brandsäkerhetsfrågor. Den juridiska situationen vid Pampas Marina utvecklades efterhand och de lösningar som givits har inte blivit tolkade av domstol.

Medias roll

En av drivande krafter var den uppmärksamhet som husbåtsboende fick i media. Första gången det uppmärksammades i större skala var 1999 i samband med tv-inslaget i TV3 Direkt. Då media kunde profitera på nyhetsvärdet. Detta fick flera följd effekter: Pampas Marina fick mycket uppmärksamhet och kunde visa sina idéer om husbåtsboende och därmed få stöd för att fortsätta jobba för detta boende i Sverige i och med ökad efterfrågan.

Efterfrågan

Efterfrågan hos allmänheten att bo på husbåt på Pampas Marina har varit en drivkraft för exploateringsprocessen, i motsats till politiska direktiv eller incitament från andra håll.

6.3 Fallstudie Varvsholmen, Kalmar

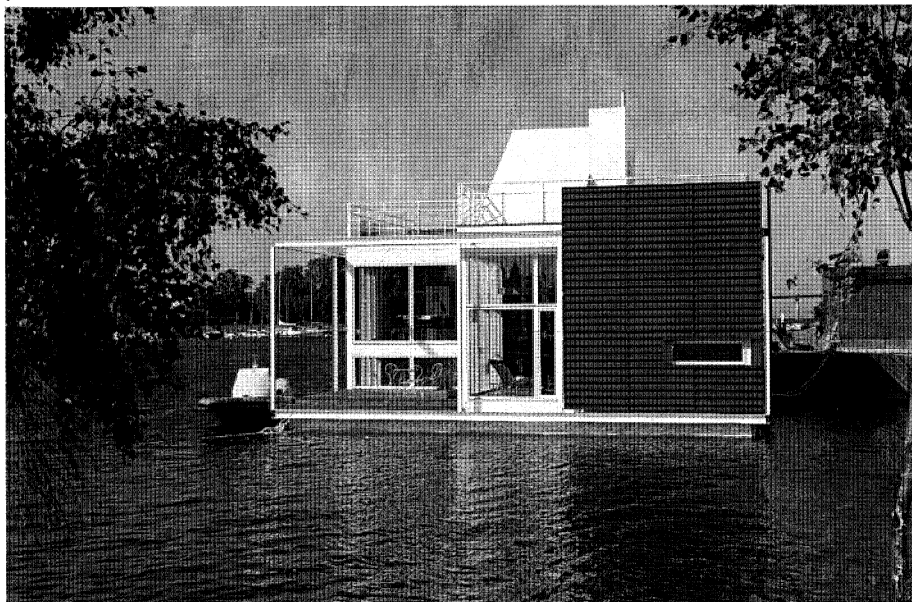
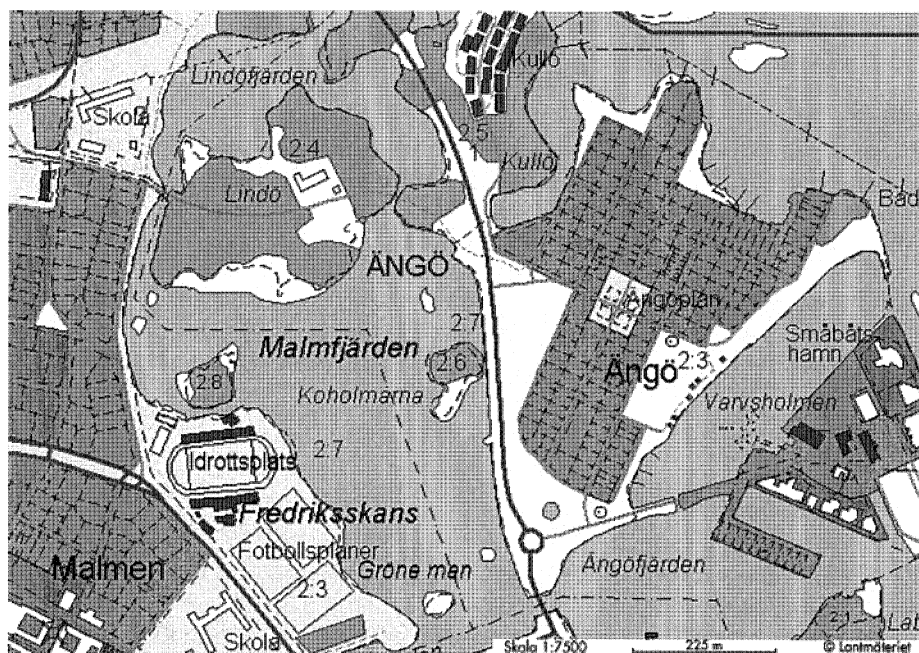


Bild 2 Sjövilla på Varvsholmen (bild hämtad från www.kalmar.se)

6.3.1 Inledning

Varvsholmen har från den första exploateringen 1999 fram tills idag utvecklats och bebyggt i omgångar. Det är en stadsdel med höga arkitektoniska och stadsbyggnadsmässiga kvaliteter och en prisnivå på bostäderna som ligger i den övre kategorin. Kommunen har här valt att pröva boende på vatten genom ett samarbete med ett nybildat lokalt företag Modern Marin Homes bestående av gamla välrenommerade kalmarföretag. Sjövillorna presenterades för kommunen 2001 och kommunen beslöt att det skulle bli ett pilotprojekt. Varvsholmen ansågs som en lämplig plats och de kom fram till att bästa sättet för att introducera den här boendeformen var att skapa en detaljplan för området och behandla sjövillorna som vanliga villor med undantaget att de låg i vattnet istället för på land. Sjövillan är färdigbyggd 2003 och röner stor uppmärksamhet i press och media.



Karta 3 Översikt över del av Kalmar med fastigheter och Varvsholmen (Karta hämtad från fastighetssök)

6.3.2 Gällande planer och program 2000

Översiktsplanen

För Varvsholmen gäller uppförande av ca 200 bostäder blandat med ej störande verksamheter enligt översiktsplanen (1999). Ångöfjärden i vilken Sjövillorna kommer att placeras ingår i Kalmars inre vattenområden och omfattas av "Grön struktur", översiktsplanen rekommenderar att grön- och vattenområdena skall bibehållas och får inte nyttjas för annan verksamhet än sådan som kan tillföra området miljömässiga värden.

Detaljplan

Detaljplanen från 1976 anger området som kvartersmark avsett för varvsändamål. Slipen som var större då var markerat som vattenområde där bryggor kunde få uppföras och Ångöfjärden är vattenområde som ej får utfyllas eller överbyggas. Tidigare gällde stadsplanen från 1972 vilket innebär att strandskyddet är upphävt inom hela det aktuella området (Kalmar kommun 2004a).

Program

Mål och riktlinjer för arkitektoniska och stadsbyggnadsmässiga kvaliteter på Varvsholmen har utarbetats i ett program (2000). Målen och riktlinjerna är vägledande för kommunens arbete och kommer att tillämpas vad gäller planläggning, tillståndsprövning och avtal för framtida bebyggelse och anläggningar på Varvsholmen. I programmet har Varvsholmen delats in i sju delområden som bygger på en kvartersindelning. De mål som anses ha störst betydelse för upplevelsen av

Varvsholmen gäller för hela stadsdelen och för varje kvartersområde finns särskilda riktlinjer (Kalmar kommun 2000).

Övergripande mål

”Varvsholmen bidrar till utvecklingen av Kalmars identitet som kunskaps- och sjöstad bl. a. genom att bygga bostäder och kunskapsintensiva arbetsplatser i sjönära lägen. Den nya stadsdelen präglas av kvalitet beträffande innehåll och gestaltning samt en tydlig miljöprofil (Kalmar kommun 2000)

”Varvsholmens bebyggelse växer fram ur en sammanhållen struktur, som medför att en stadsmässig och attraktiv integrerad helhetsmiljö skapas av bostäder, verksamheter, varvsbebyggelse, allmänna ytor och vattenrum.” (Kalmar kommun 2000)

6.3.3 Markägoförhållanden

Kommunen är den största markägaren på Varvsholmen och har sålt av mark i takt med att kvartersområdena genomförts enligt programmet och detaljplaner bildats för de enskilda områdena. Det aktuella planområdet för sjövillorna ligger i västra delen av Varvsholmen i området ”Ångsösidan” vilken kommunen äger all mark/allt vattenområde.

6.3.4 Varvsholmen

Historik och kulturmiljö

Varvsholmen har en tydlig anknytning till varvsindustrin som går ända tillbaka till Karl XI:s tid. Varvsholmen var då huvudstation för svenska flottan med sitt örlogsvarav, där det tillverkades jaktskepp och linjefartyg fram till 1689 då verksamheten flyttades till Karlskrona. Under 1900-talet stod Ångbåtsaktiebolaget Kalmarsund för varvsverksamheten och tillverkade bl. a. lastmotorfartyg, kyllastfartyg, kombinerade passagerar- och bilfärjor samt mindre enheter för marinen tills varvsepoken upphörde i början av 1980-talet (Varvsholmen 2005).

Varvsholmen ligger inom riksintresse för kulturminnesvården. Bevarande och hänsynsfrågor har behandlats i programmet och de står inte i strid med exploateringsintressena. Länsstyrelsen kräver tillstånd för samtliga schakt- och grundläggningsarbeten.

De byggnader som finns kvar är från en genomgripande ombyggnad från 1940-talet och är byggda av främst rött tegel. Den gamla monteringshallen är dock uppförd i rödfärgad locklist på regelverk (Kalmar kommun 2004a).

Natur och Landskap

Idag utgörs största delen av planområdet av en grusad yta som tillfälligt används som parkering. Nya slipen har delvis fyllts upp men vid Sjösettingen av visningshuset av Sjövillan grävdes den delvis ur. Marken från Varvsgatan sluttar svagt nedåt mot Ångöfjärden och det finns ett antal björkar vid södra stranden.

Markanvändning och verksamheter

Exploateringen av Varvsholmen började med en detaljplan 1999-12-15 för norra Varvsholmen för att konfirmera Intennas pågående verksamhet. Därefter har Varvsholmen exploaterats i etapper och rymmer nu stora företag som TietoEnator, Vodafone och Apoteket. En forsknings och teknikpark- Science Park har även uppförts och på bostadsfronten har Kalmar hem hyresrätter och CA fastigheter bostadsrätter. Inom det aktuella området för Sjövillorna finns inte någon verksamhet.

Anläggningar och miljö

Inom planområdet finns idag en mindre kaj och en delvis igenfylld slip.

Geoteknik och föroreningar i mark

En inventering och översiktlig geoteknisk utredning för hela Varvsholmen utfördes 1991 av AB Jacobsson & Widmark. Större delen av området består av fyllnadsmassor med mäktighet större än två meter och på grund av olika kvalitet på utfyllnadsmassorna varierar förutsättningarna för grundläggning ganska kraftigt inom området. Under fyllnadsmassorna återfinns lera och gyttja vilket medför att pålning måste ske för byggnader (Kalmar kommun 2004a).

6.3.5 Analys av exploateringsprocessen

Initiering

Programmet för Varvsholmen har fastställt vilka krav på gestaltning och mängden av ny bebyggelse som skall uppföras. Exploateringen av Varvsholmen har skett i flera etapper och tiden för aktuellt planområdet anses mogen nu. Det som är nytt för planförslaget är den möjlighet Kalmar kommun skapat för att pröva husbåtsboende inom kommunen genom att planera för tre stycken sjövillor i detaljplanen. Det har skett genom ett gemensamt initiativ från företaget Modern Marin Homes i samarbete med samhällsbyggnadskontoret.

Organisatoriska frågor

Detaljplanens syfte

Möjliggöra utförandet av ny bebyggelse i form av två flerbostadshus med 18 lägenheter som förtydligar entrén till Varvsholmen och vid bryggan/pir skapa möjlighet för permanent placering av tre stycken "sjövillor".

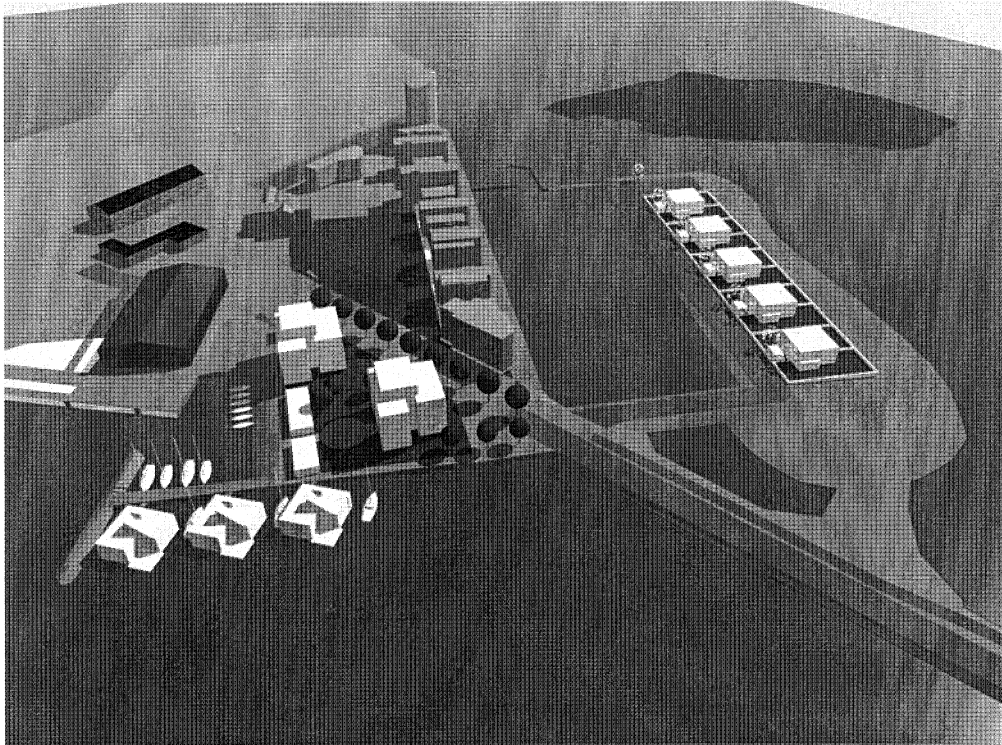


Bild 3 Gestaltning över entrèområdet för Varvsholmen med Sjövillor i förgrunden (Bild erhållen från Kalmar kommun)

Planering och projektering av markanvändning

Beskrivningen i detta avsnitt grundas på planbeskrivningen (Kalmar kommun 2004a)

Gällande detaljplan för planområdet från 1976-12-16 anger kvartersmark för varvsändamål och ett mindre område för transformatorstation längst i söder. Översiktsplanen från 1999 visar på möjligheten att exploatera Varvsholmen med bostäder blandat med ej störande verksamheter. Ett program utarbetades 2000 som mer i detalj anger mål och riktlinjer för arkitektoniska och stadsbyggnadsmässiga kvaliteter på Varvsholmen. Varvsholmen har delats in i sju olika kvarter och aktuellt område ligger i södra delen av Ängsösidan som vetter mot Ängsöfjärden.

Byggnader

Kommunen har valt att möjliggöra uppförandet av ny bostadsbebyggelse, två flerbostadshus med två lägenheter per plan som totalt ger 18 lägenheter och vid vattnet göra möjligt för tre stycken Sjövillor. Till flerbostadshusen och Sjövillorna kommer det att uppföras garage och förrådshus. Ett miljöhus kommer att byggas i kvarterets östra del. Största bruttoarea för flerbostadshusen exklusive källare får ej överstiga 2600 m².

Sjövillan "Näckros" flyter på vattnet och kräver ett vattendjup på minst 2,2 meter. Yttermått för villan är 12,1 x 12,1 meter. Grundutförandet av Sjövillan är på sex rum och kök med en bostadsyta på 178 m² fördelat på tre halvplan vilket ger en höjd

till takterrassen på 5,35 meter. Utomhusaltanen är på 30 m² och takterrassen på 100 m². Hela Sjövillan har en vikt på 165 ton.

Produktion kommer även att startas för en mindre variant av "Näckros" i samma arkitektoniska utförande men något mindre med yttermått 9 x 9 meter med produktnamnet "Alba"

Det kommer att finnas 11 garageplatser i flerbostadshuset och 7 platser i fristående garage och för Sjövillorna byggs garage för tre platser.

Markanvändningen

Planområdet kommer att delas in i tre olika delområden; vattenområde, område för kvartersmark, och område för allmän platsmark. Område för allmän platsmark kommer att vara lokalgatan och kajen som är avsedd för angräning/parkering till sjövillor och flerbostadshus samt parkering och strandpromenad. Kvartersmarken är avsedd för flerbostadshuset och vattenområdet för sjövillor och område där bryggor får anläggas i begränsad omfattning.

Huvudman för allmän platsmark är kommunen vilken kommer att svara för utbyggnad, underhåll och skötsel av denna. För kvartersmark och vattenområde är respektive markägare ansvarig för genomförandet.

Gestaltning av ny bebyggelse

Detaljplanen följer målen i programmet för Varvsholmen. Flerbostadshuset skall ges en modern utformning med enkla och rena volymer som ger öppna och ljusa lägenheter. Bostadshuset får låglutande tak och ansluter i höjd till byggnaderna på andra sidan varvsgatan vilket ger fyra våningar. Den fjärde våningen i bostadshuset längs Ängöfjärden blir indragen till en terrass. Bostadshuset som vetter mot maskinbyggnaden får däremot sex våningar. Garagehus och förrådshus för sjövillor skall ansluta till den marina miljön och ges en känsla av båthus.

Anläggningar

Vid angräningsplatserna för sjövillorna kommer en utfyllnad att göras med ca sju meter och utanför den kommer vattenområdet att fösas med landgångar och teknisk försörjning. Den nya slipen kommer delvis att fyllas igen och ges en svag lutning mot vattnet och markområdet närmast Varvsgatan kommer till viss del nyttjas som allmän parkeringsplats.

Säkerhet

Vid transport till sjövillorna respektive bostadshuset finns en risk för avkörningar och fall. För att undvika dessa risker kommer kajområdet att utformas med ett sju meter körbart område att backa ut på med en låg skyddsbarriär och en slänt på tre meter ner mot vattnet. Den körbara brygga/pir samt landgång till sjövillor kommer att fösas med skyddsräcke.

Det inbördes avståndet mellan sjövillorna är satt till fem meter istället för de sju som brandkåren tidigare angivet. Det bedöms tillräckligt då sjövillorna är sprinklade och fasad utfört i klass EI 30. Placering av fritidsbåtar mellan sjövillorna hanteras i branskydds- dokumentationen i samband med bygglov/byggnämnan.

Trafik och kollektivtrafik

Vid nybyggnation är Kalmar kommuns riktlinjer angående bullernivå vid uteplats satt till max 55dBA och inomhus 30 dBA. Varvsgatan bedöms få en total trafikmängd av högst 4100 fordon/dygn och andelen tung trafik beräknas uppgå till 3 %.

Hastighetsbegränsningen för hela Varvsholmen är 30 km/h. Bullernivån har därmed beräknats till 59 dBA för första våningen 10 m från vägmitt i flerbostadshuset närmast Varvsgatan och till 53 dBA för den andra sidan av huset 20 m från vägmitt.

Sjövillorna ligger under kraven då de befinner sig på 50-100 m från Varvsgatan.

Varvsholmen trafikeras idagsläget inte av någon kollektivtrafik. Det finns nyanlagda hållplatser på ängöleden vilka ger ett acceptabelt gångavstånd som är mindre än 600 meter. I framtiden planeras Varvsholmen att kollektivförsörjas med en busslinje.

Teknisk försörjning

Anslutningspunkt för vatten, avlopp och dagvatten kommer att finnas i Varvsgatan mitt emot pumpstationen och kommer endast att förse flerbostadshuset. Sjövillorna kommer att förses med en ny anslutningspunkt med mätbrunn i västra änden av kajområdet. Avloppsvattnet från sjövillorna måste pumpas fram till anslutningspunkten.

Nätstation finns Nordost om planområdet och tele och datakommunikation finns utbyggt i Varvsgatan.

Sjövillorna har värmepump som utvinner värme ur sjövattnet och el kompletterar vid sträng kyla. Flerbostadshuset kommer att anslutas till fjärrvärmånät.

Administrativa frågor

Genomförandetiden för planen är satt till fem år räknat från den dag planen vinner laga kraft. En begränsning görs i bestämmelserna för en- och tvåbostadshus i PBL 8 kap 4§ för området betecknat WB avsett för sjövillor. Detta görs för att hindra byggnation som ej har en klart uttalad byggrätt enligt detaljplanen. Mindre byggnader som ej kräver bygglov t ex friggebodar, bryggor, flytande altaner skulle annars kunna uppföras.

Detaljplaneprocessen

Program för Varvsholmen

I programmet för Varvsholmen har mål och riktlinjer för arkitektoniska och stadsbyggnadsmässiga kvaliteter utarbetats. Målen anger vilken profil, karaktär och utveckling som avses med Varvsholmen. Varvsholmen skall bidra till utvecklingen av Kalmars identitet som kunskaps- och sjöstad, skapa en ny form av integrerat boende och arbetsmiljö grundat på teknik och miljöhänsyn med anknytning till den gamla varvstraditionen.

Riktlinjerna för planområdet anger att området kan bebyggas med bostadshus i högst fyra våningar. Den nya slipen kan minskas något i storlek genom igenfyllnad. Bottenvåningen i bostadshuset mot slipen skall utformas så att den kan användas för kommersiell verksamhet. (Kalmar kommun 2000)

Program för detaljplan

Samhällsbyggnadskontoret fick 2003-06-12 i uppdrag av kommunledningskontoret att upprätta förslag till detaljplan för området vid entrén till Varvsholmen med syftet att skapa möjlighet för ny bostadsbebyggelse samt permanent placering av tre stycken sjövillor.

Samråd

Planförslaget sändes ut till samråd under tiden 2003-11-14 till 2003-12-08 till myndigheter, kommunala instanser och sakägare.

Lantmäterimyndigheten ansåg att de fastighetsrättsliga frågor som rör sjövillorna bör studeras i detalj för att klargöra eventuella oklarheter. Lantmäterimyndigheten i Kalmar har utrett ärendet och de förordar fastighetsbildning för de enskilda fastigheterna. Samhällsbyggnadskontoret har bestämt sig för att skapa enskilda fastigheter för sjövillorna huruvida de skall säljas eller upplåtas med tomträtt återstår att se.

Kalmar hem har synpunkter angående flerbostadshusens utformning angående höjd och hur de ansluter till befintlig bebyggelse.

Synpunkter från de boende på Varvsholmen ansluter till Kalmar hems synpunkter med tillägg för enligt dem den idag redan bullriga miljön på Varvsgatan som ej blir bättre av fler bostäder samt bristen på parkeringsplatser kommer att öka med ökat antal invånare. Vattengenomströmningen genom ängöfjärden anses också minska pga. anläggande av sjövillorna.

Gatu- och parkkontoret anser att planen inte på ett tillfredställande sätt visar på hur kommande bebyggelse ansluter i gestaltning och placering till befintlig bebyggelse samt hur området kommer att upplevas vid entrén och från Kalmar Stad då den nya bebyggelsens siluett syns tydligt därifrån. En förtydligande vad gäller utformningen av gaturummet och hur en helhet skapas mellan de offentliga rummen anses också nödvändig. (Kalmar kommun 2004b)

Utställning

Förslaget till detaljplan var utsänt mellan den 11 februari och den 10 mars 2004. Det skickades ut till berörda myndigheter, kommunala instanser, sakägare och övriga som lämnat synpunkter.

Lantmäterimyndigheten ansåg att Wb –området skulle betecknas som allmän platsmark och kommunen som huvudman istället för en servitutsupplåtelse genom att endast x- markera området då det kan anses att området frekvent kommer att nyttjas för promenader.

Övriga kommentarer från boende på varvsholmen handlar om höjden på de planerade flerbostadshusen de anser att de är för höga och att området upplevs som överexploaterat med ökad brist på parkeringsplatser ovan mark och ökade bullernivåer. Utfyllnaden av Ängöfjärden med sjövillor innebär en minskad vattengenomströmning.

Samhällsbyggnadskontorets kommentarer visar på att de boendes farhågor ej är motiverade då utformningen av planen tar hänsyn till största delen av de åsikter som framförts. (Kalmar kommun 2004c)

Antagande av detaljplan

Planförslaget antogs av samhällsbyggnadsnämnden 2004-04-15 och vann laga kraft 2004-05-13 (Kalmar kommun 2004d).

Fastighetsplan

Kalmar kommun ansöker den 11 november 2004 om avstyckning av tre fastigheter för bostadsändamål för sjövillorna från fastigheten Ängö 2:7 samt ett område för gemensamma förråd och garage till sjövillorna. Lantmäterimyndigheten i Kalmar beslutar om fastighetsbildning av de tre fastigheterna och gemensamhetsanläggningen den 31 mars 2005 (Kalmar kommun 2005). Förrättningen blev registrerad den 15 april 2005 se bilaga 1.

Markförvärv

Kommunen äger all mark/allt vattenområde inom det aktuella planområdet varefter inga markförvärv är nödvändiga för genomförandet av detaljplanen.

Exploateringskostnader som uppkommer vid genomförandet av detaljplanen är; mark, tekniska utredningar, planläggning och fastighetsbildning. Dessa kostnader kommer att ingå i tomtpriiset vid försäljning. Kostnader för iordningsställande av den allmänna platsmarken; kajer, parkering, pir/brygga, strandpromenad m m kommer även de att läggas till tomtpriiset (Kalmar kommun 2004e).

Särskilda avtal om upplåtelse/överlåtelse och kostnadsfördelning kommer att träffas med respektive exploatörer till sjövillorna och flerbostadsområdet.

För sjövillorna fanns två lösningar för upplåtelsen (Kalmar kommun 2004e).

- Ägarna till sjövillorna kan arrendera vattenområdet och området för garage/förråd och då bildas inga fastigheter för sjövillorna eller någon gemensamhetsanläggning för garage/förråd
- Fastigheter bildas för sjövillorna och gemensamhetsanläggningar för garage/förråd. Kommunen kan då välja att sälja fastigheterna eller kan upplåtelse av tomträtt göras.

Kommunen valde att skapa fastigheter för sjövillorna och i diskussioner med MMH kom de fram till att det är ekonomiskt fördelaktigast för kunderna att köpa tomterna och MMH har själva valt att köpa en tomt samt att uppföra skalen till de tre garagen/förråden

Finansiering

Exploatör

Finansieringen av projekteringen, byggandet och marknadsföringen av Sjövillan har MMH gjort genom eget kapital, banklån och sponsorer.

Konsument

Enligt mäklaren som har hand om försäljningen av sjövillorna och övriga bostäder på Varvsholmen kommer priset på den befintliga visnings sjövillan "Näckros" att ligga runt 5,3 miljoner. Det mindre alternativet villa "Alba" kommer att ligga runt 4,3 miljoner. De bildade fastigheterna för sjövillorna kommer att ligga mellan 550 000 till 750 000 beroende på läget. Den dyraste ligger längst ut och den billigaste i mitten. Den som ligger närmast fastlandet kommer att kosta 650 000. De här prisnivåerna kan då jämföras med ett nyligen sålt hus i området som ligger på andra sidan Varvsgatan där CA fastigheter har bostadsrätter. I detta område såldes nyligen, september 2005 ett parhus på ca 150 m² för 4,65 miljoner.

Enligt mäklaren kommer bankerna att se ett lån till en Sjövilla som ett lån till en vanlig villa. I jämförelse med en vanlig friliggande villa kommer främst uppvärmningskostnaderna att vara lägre i Sjövillan genom utnyttjande av vattenvärme.

Sjövillan kommer att ses som tillbehör till fastighet och kommer att taxeras som småhusfastighet enligt skatteverkets regler (Upplev Kalmar 2005)

Exploateringsavtal

MMH har efter diskussioner med kommunen valt att köpa en fastighet och uppföra gemensamhetsanläggningen. Ett säljavtal kommer att upprättas men är idag ej färdigställt. För de två resterande fastigheterna har de istället genom avtal försäkrat sig om att de fastigheterna som bildats ges företräde åt MMH:s kunder i syfte att erbjuda en helhetslösning. Avtalet är giltigt till och med 2007. Köpet av fastigheterna sker istället genom mäklarfirman. Beslutet om reserveringen av fastigheterna är tagit i kommunfullmäktige.

6.3.6 Analys av aktörer, intressen, strategier och relationer

Hur kommer en förändring av markanvändningen till?

Det finns flera exempel på upprustning och skifte av markanvändning av vattennära industrifastigheter, efter nedgången i varvsindustrin i Sverige i modern tid exempelvis BoO1 i Malmö. Dessa områden som förr hade sitt värde för merkantilt företagande har genom nedgången förlorat sitt värde som viktiga knutpunkter, till förmån för attraktiva bostäder vilket ökat värdet på områden som legat i träda och förfallit.

Vilka är de inblandade parterna

- Modern Marin Homes
- Samhällsbyggnadskontoret

Inom vilka ramar av prioriteringar har påverkat deras engagemang

Modern Marin Homes

Modern Marin Homes bildades 2002 för att skapa sjövillan "Villa Näckros". MMH ägs gemensamt av Karl Evert Sjöström som är utvecklings och projektledare, Strindberg arkitekter AB som har ritat Villa Näckros, K-V Bygg AB ett lokalt byggföretag som renoverat och byggt bostäder i 25 år och Tecomatic AB vilka arbetar med miljö- och erosionsskydd i marin miljö inom Norden.

Samhällsbyggnadsnämnden

I Kalmar kommun ansvarar samhällsbyggnadsnämnden för att byggnadslagen följs gällande bygglov, tillsyn och planering. Dess övergripande mål är att verka för god byggnadskultur och landskaps- och stadsmiljö, följa den allmänna utvecklingen inom kommunen och ta de initiativ som krävs i frågor om planläggning, byggande och fastighetsbildning. Nämnden skall samarbeta med myndigheter såväl som enskilda vilkas arbete och intressen berör byggnadsverksamheten i kommunen och lämna råd och upplysningar.

Vilka relationer har utvecklats för exploaterings genomförande?

Planerna för Sjövillan visas för Kalmar kommun i 2001. Kommunen bestämmer att det skall bli ett pilotprojekt för sjövillor på Varvsholmen då de anser att iden om Sjövillan kan tillföra ett mervärde till kommunen i form av reklam, och ökar sysselsättningen i kommunen då villan är konstruerad av lokala firmor. Kommunen bjuder in Staffan Strindberg från MMH och deras byggentreprenörer till ett möte. På det sättet togs mycket av det tekniska kunnandet gällande Sjövillan tillvara, för att senare skapa en skräddarsydd plan för boendet.

Vid möten mellan MMH och Kalmar kommun kommer de överens om att skapa en detaljplan för denna speciella typ av boende som inte ger upphov till några som helst oklarheter mellan parterna. Parterna hade för avsikt att bygga upp området från början och undvika att införa regler allt eftersom eventuella problem uppenbarade sig, som de ansåg var fallet med Pampas Marina. Här används detaljplanen som genomförandemedel och utmynnar i direkt bygglov.

Modern Marine Homes reserverar fastigheter för sina Sjövillor av kommunen i syfte att kunna erbjuda blivande kunder fastigheter för sina Sjövillor. Kommunen ger MMH:s kunder företrädesrätt att nyttja fastigheterna genom beslut i kommunfullmäktige. Avtalet är giltigt till 2007.

Kommunen har gett MMH företrädesrätt till fastigheterna i strategiskt syfte då de anser att husbåtsboende kan öka områdets attraktivitet. Det finns ingen ambition av MMH att själva köpa fastigheterna förutom en för sin befintliga visningsvillan då de vill koncentrera sig på att bygga och sälja sina Sjövillor. De vill däremot kunna erbjuda kunderna en fastighet i samband med köp av en Sjövillan och har därför kommit överens med kommunen om en reservation. Det finns en osäkerhet i värdet av fastigheten då ingen vet vad den är värd då det är det första i sitt slag. Köparna av Sjövillan kan välja mellan att köpa marken av kommunen eller få tomträtt med option att köpa fastigheten när så önskas. Kommunen gör det här för att köparna inte skall köpa en fastighet som visar sig vara värd betydligt mindre än vad de rimligen kunnat förvänta sig vid köpet. Slutligen valdes alternativet att sälja tomterna då det ansågs förmånligast av kommunen.

Juridiska aspekter

I Varvsholmen tänkte sig kommunen två olika lösningar: Kommunen som äger vattenområdet kan upplåta genom arrende. Kommunen vet att det inte klargjorts i något rättsfall om ett arrende för en Sjövillan kan anses som bostadsarrende och att eventuellt kan bli fråga om lägenhetsarrende vilket medför ett sämre besittningsskydd. Vid arrende bildas inga fastigheter eller gemensamhetsanläggningar för garage/förråd. Det andra alternativet är att sälja vattenområdena avsedda för Sjövillor till Sjövillaeägare eller upplåta med tomträtt. Om husbåtskonstruktionen måste registreras som skepp är ännu osäkert, enligt Gunilla Torvaldsson. Om den inte behöver registreras kan tomträtt bildas för husbåtar och husbåten ses som tillbehör till tomträtt, vilket medför ett starkt besittningsskydd. I så fall avstyckas fastigheten i vattnet för respektive Sjövillan. Staffan Strindberg menar på att Skattemyndigheten kommer att skingra de juridiska osäkerheterna, när boende växer och myndigheten vill beskatta det. Slutligen valde kommunen att göra en fastighetsplan och skapa fastigheter på marken under vattnet. Gunilla Thorvaldsson valde att tolka fastighetslagen (SFS 1970:988) så att ingen lagändring behövdes. De nya fastigheterna för Sjövillorna uppfyller kraven i lagen såsom att de är varaktigt lämpade för sitt ändamål och de har tillgång till vatten och avlopp m.m.

6.3.7 Sammanfattning av exploateringen på Varvsholmen för Sjövillor

Varvsholmen faller in under Kalbros typfall 4 och i detta fall har det gemensamma framtagandet av detaljplanen varit centralt och det nära samarbetet mellan byggherre och kommun gjort processen smidig. Enligt Healeys analysmetod av de ingående aktiviteterna framstår att det som drivit exploateringsprocessen framåt är samarbete, lokal förankring, innovativ produkt.

Samarbete

Den här exploateringsprocessen utmärker sig genom ett gott samarbete på flera olika nivåer. MMH som initiativtagare väcker idén hos kommunen om att detaljplanera fastigheter för boende på vatten. Kommunen handhar exploateringen och MMH står för produkten, Sjövillan. Kommunens goda samarbete med MMH utmärker i att detaljplanen utformas speciellt för Sjövillan. Detta är ett exempel på att en exploateringsprocess kan komma till stånd genom en innovativ produkt. Kommunen tog redan från början vara på den tekniska kompetensen och hade produktens utformning som en av grundförutsättningarna för planprocessen. I sin tur hade MMH full förståelse för att kommunen måste se till lämpligheten för den här nya typen av boende och anpassade sin verksamhet till kommunens planprocess. Kommunen gav tillåtelse för MMH att bygga sin Sjövillan på Varvsholmen i anslutning till exploateringsområdet. Exploateringsprocessen tyder på gott samarbete och framförhållning inom kommunen.

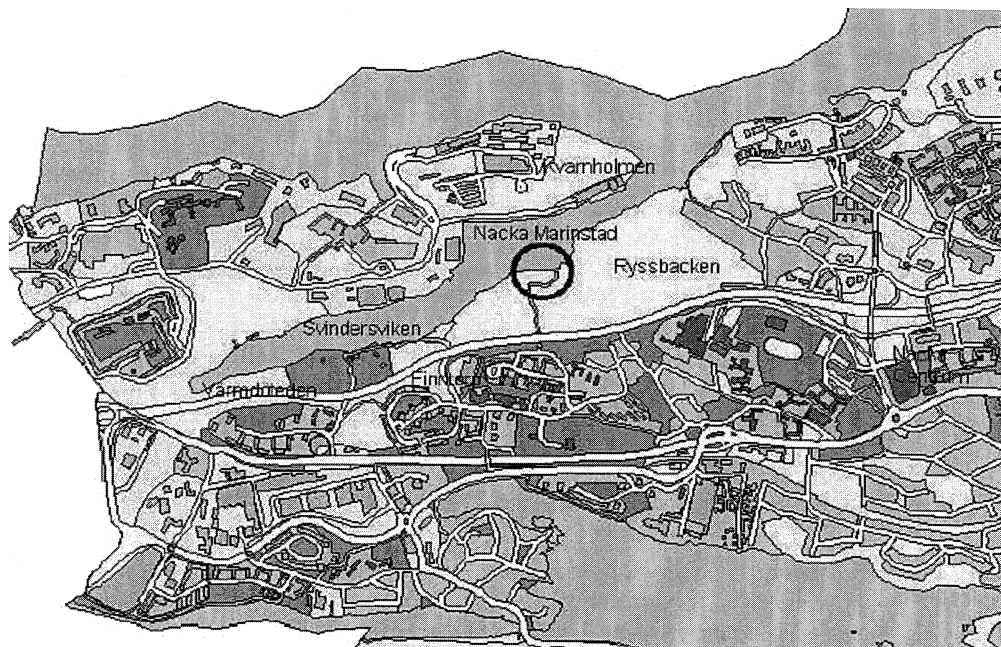
Lokal förankring

Exploateringsprocessen präglas av lokal förankring. Kommunen har satsat på en lokal produkt som byggs av lokala entreprenörer inom kommunen. På grund av den lokala förankringen får Kalmar kommun uppmärksamhet vid varje tillfälle Sjövillan uppmärksammas i media vilket skapar mervärde för kommunen.

Innovativ produkt

Produkten Sjövillan är en huvudanledning till att exploateringsprocessen kom till stånd och den mediala uppmärksamhet produkten har fått pga. sina innovativa lösningar har varit en drivkraft i själva processen.

6.4 Fallstudie Marinstaden



Karta 4 Översikt Nacka med Planområdet market med rund ring (kartan är från program för detaljplan 2002)

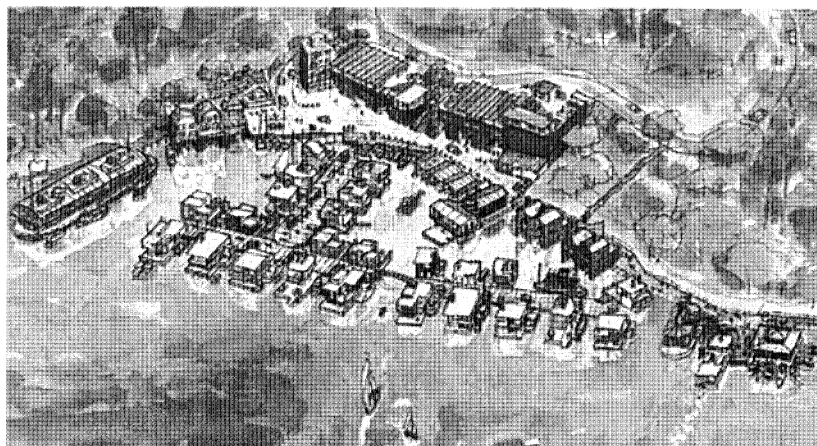


Bild 4 Marinstaden i Svindersviken (bilden är från www.marinstaden.se)

6.4.1 Inledning

Marinstaden är ett ambitiöst projekt som syftar till att skapa ett litet levande samhälle med en unik närhet till vatten och en marin prägel på alla byggnaderna inom området. Det är en helt ny typ av boendeform i Sverige där en blandning av husbåtar, båthus, lägenheter och byggnader som innefattar båtvarv, restaurang och veteranbåtsmuseum tillsammans skall skapa en helt ny boendeform med ett eget uttryck. Området är beläget vid Ryssbergets fot längs Svindersvikens södra strand endast fem kilometer från Slussen utmed Nackas norra kust (se karta 1). Omgivningarna är mycket kuperade med en kraftigt markerad förkastning som stupar brant ner mot vattnet där planområdet är beläget. Det har tidigare använts som en fotogendepå samt att det har funnits industribyggnader för bland annat förvaring av olja och verksamheter som skrotning av skepp. Det har medfört att området är kontaminerat av ett flertal föroreningar. Planområdet ligger inom riksintressen och består till största delen av Sicklaön 13:1 som ägs av Marinstaden AB vilken har en area av ca 4,3 hektar varav den största delen av fastigheten 3,4 hektar består av vattenområde.

6.4.2 Gällande planer och program 1999

För området finns inte någon detaljplan. Det som beskriver området är en översiktsplan och en fördjupad översiktsplan samt att planområdet är beläget inom riksintressen för *kulturmiljövården* och för *kustområdet och skärgården*. I översiktsplanen för Nacka 1992 betonas Sicklas kulturmiljövården och aktuell del av Ryssbergen anges för bevarande som natur, rekreations- och kulturmiljöområde, där mark bör reserveras för gång- och cykelväg utmed stranden.

Fördjupad översiktsplan

Enligt den fördjupade översiktsplanen 1999 skall Ryssbergen utgöra bevarandeområden. Markanvändningen inom planområdet närmast vattnet skall utgöra område för fritidsbåtar och det råder strandskydd med 100 m från strandlinjen in på land och ut i vattnet

- Bebyggelse skall enligt den fördjupade översiktsplanen planeras så att kaj och strandområden uppfattas som allmänt tillgängliga för strandpromenader och rekreation.
- Befintliga byggnader i planområdet skall ses som en resurs som skall sparas och återvinnas om det är lämpligt med hänsyn till miljön.
- Bebyggelse i planområdet skall understryka landskapsbilden samtidigt som den skall utnyttja platsens förutsättningar och egenskaper.
- Vattenområdet Svindersviken anges i den fördjupade översiktsplanen som ett centralt rekreationsområde med stränder som är tillgängliga för allmänheten.

(Nacka kommun 2001)

Det finns även ett kvalitetsprogram som antogs 1999 (Nacka kommun 1999) av kommunfullmäktige för Nackas norra kust med riktlinjer för beaktande av riksintressen för kulturminnesvården vid den fortsatta detaljplaneringen av berörd del av Nacka kommun, för att tillgodose de synpunkter som länsstyrelsen framfört i

samband med utställningen av den fördjupade översiktsplanen i yttrande 25.6.1998. I kvalitetsprogrammet uttrycks följande värdering av befintliga kvaliteter på sid 37.

- Svindersviken är smal och brant och utgör ett landskapsrum i sig. Vikens södra sida med Svindersvik, Ryssbacken och Vikdalen ingår i denna helhet.
- Svindersviks kulturmiljö påverkas starkt av det som händer på andra sidan av viken. De vegetationsklädda branter som finns kvar är av stor betydelse.

Under rubriken övergripande riktlinjer på sid 15 anges följande:

- Bygg företrädesvis på redan ianspråktagen mark, dvs. där byggnader och anläggningar funnits tidigare eller där befintlig bebyggelse bedöms kunna rivas. Härigenom undviker man ingrepp i natur och landskap.
- Utveckla attraktiva gångstråk genom området.
- Begränsa antalet småbåtshamnar. Lokalisera i första hand småbåtshamnarna till Hästholmssundet och Svindersviken.

6.4.3 Markägoförhållanden

Fastigheten Nacka Sicklaön 13:1 ägs av Marinstaden AB. Fastigheten gränsar till Sicklaön 39:1 vilken ägs av Ryssbacken förvaltning HB (AB Nacka Exploatering, Skanska). Stockholms Dykeri AB äger Sicklaön 38:1 och Sicklaön 13:2. Nacka mark och exploatering K/B (Skanska och HSB) äger Sicklaön 13:3. Vägverket äger fastigheterna Sicklaön 39:8 och 39:9 vilket är vägområdet för motorvägen (Nacka kommun 2002a). Se karta 5



Karta 5 Översikt av fastighetsägare runt planområdet (Kartan är från program för detaljplan 2002)

6.4.4 Planområdet

Detta avsnitt grundas på Start PM för Marinastaden (Nacka kommun 2001) samt Program för detaljplan för Marinastaden (Nacka kommun 2002a)

Historik och kulturmiljö

Planområdet har ursprungligen använts som industriell hamnanläggning och oljedepå, denna verksamhet upphörde under 1900-talets första hälft. Det enda som finns kvar som påminner om den tidigare verksamheten är två delvis raserade husgrunder vid bergets fot och oljeförorenad mark intill husgrunderna. Då husgrunderna utgör de enda lämningarna från tidigare verksamhet anses de ha ett visst kulturhistoriskt värde.

Landskap

Naturmarken inom planområdet består av barrskogsdominerade blandskog med tallar upp till en ålder av 2-300 år. Naturmarken ingår som en del i hela Ryssbacken vilken är ett centralt natur- och rekreationsområde för hela västra Sicklaön själva Ryssbacken utgör en kraftigt markerad förkastning som i norr stupar ner mot Svindersviken. Hamnplanet fram till strandkanten är hårdgjort med sten och grus och saknar vegetation av betydelse. Områdets yttre gräns kommer främst att exponeras för ostnordostliga och västsydvästliga vindar längs Svindersviken. Då området ligger i norrläge kan det anses som mindre gynnsamt avseende lokalklimatet och antalet soltimmar bör undersökas. Med sina vackra utblickar och orörda natur är ryssbergen en stor resurs för den växande befolkningen på västra Sicklaön. Här finns även mycket spännande att använda i undervisningen för närliggande skolor och dagis.

Markanvändning och verksamheter

Planområdet används idag som förvaringsplats för förtöjda båtar, pråmar och pontoner, varav många är i behov av renovering. Det finns även möjlighet för att göra vissa reparationer på det befintliga flytande båtvarvet. Ett snickeri som utför diverse träarbeten finns också att tillgå. Området ger ett skräpigt intryck och är inte tillgängligt för allmänheten. Hyresgästerna disponerar sina utrymmen på vatten och land genom kortfristiga hyresavtal med Marinastaden AB.



Bild 5 Situation av planområdet 2002 (Bilden är från program för detaljplan 2002)

Det finns endast en tillfartsväg till området vilken ansluter från Helgesons väg söder om vägtunneln under motorvägen. Den har på två partier en lutning på ca 16 % vilket inte gör den farbar vid halkigt väglag. Vägen och vägtunnel saknar även belysning. Det finns en bilparkering som består av hårdgjord sten och grus. Nacka energi förser området med el. Kommunens miljö- och hälsoskyddsmyndighet har begärt redovisning av områdets VA-försörjning och hantering av miljöfarligt avfall. Det finns ingen strandskyddsdispens och bygglov för pågående verksamhet.

Föroreningar i mark

Nacka kommun har initierat miljöprovning hos länsstyrelsen för att utreda behovet av saneringar. Provtagningar som gjordes av J&W Energi och Miljö 1999 och 2003 av Tyréns AB av jordlagren inom den del av hamnområdet som tidigare var central under oljehandlingen, visar att markens ytskikt är förorenat av metaller från bl a tidigare båtskrottningsverksamhet och olja. Grundvattnet har även visat sig innehålla oljeföroreningar. Marken måste således saneras genom urgrävning och borttransport till lämplig anläggning och ersättas med rena fyllnadsmassor (Nacka kommun 2004b).

Föroreningar i bottensediment

Provtagningar och analys av bottensedimenten utfördes under 2002 och 2003. Resultatet visar på sediment med höga metallhalter och oljeförorening, halterna är något högre i den inre delen av området (Nacka kommun 2004b).

6.4.5 Analys av exploateringsprocessen

Initiering

Marinstaden AB köpte fastigheten av en privat ägare 1999 då fastigheten blev till salu. Vid köpet fanns inte någon direkt idé liknande Marinstaden i tankarna. Det var möjligheten att köpa fastigheten eftersom att finna liknande fastigheter i centralt läge till salu är väldigt sällsynt.

Visionen om Marinstaden började skapas och som medel för marknadsföring byggde de år 2000 en extraordinär visningshusbåt, gjord för att skapa uppmärksamhet. Därefter följde lobbyverksamhet på ca 1 år mot kommunen för projektet. Marinstaden AB fick negativ respons av kommunen för sitt projekt. Tjänstemännen ansåg att området var olämpligt pga att den låg i norrläge och långt utanför den kommunala servicen och kommunaltrafiken, det fanns inte heller någon ordentlig väg till området samt att det var skyddat av riksintressen.

När områdesnämnden Sicklaön fick en ny ordförande, Anders Österlund, började denne jobba politiskt för projektet. Han ville att område skulle saneras och bebyggas enligt Marinstaden AB:s planer, då det skulle skapa ett mervärde åt området. Kommunen valde då att ta upp frågan igen och se över ärendet. Det slutade med att kommunstyrelsen godkände en starpromemoria för detaljplanearbetet i maj 2001.

Planering och projektering av markanvändning

Detta avsnitt grundas på planbeskrivningen för Nacka Marinstad (Nacka kommun 2004a).

Området har idag ingen detaljplan därför har ett planförslag utarbetats för att skapa möjligheter för bostäder i husbåtar och lokaler på land enligt Marinstadens vision och för att tillgodose kommunens krav enligt det kvalitetsprogram som finns för Nackas norra kust.

Byggnader

Detaljplaneförslaget innehåller kvartersmark och vattenområde för bebyggelsen och allmän platsmark för lokalgata för angöring av husbåtsmarinan och gångväg utmed stranden. I planförslaget medges 25 bostadslägenheter i separata husbåtar, ca 12 bostadslägenheter i en flerbostadshusbåt, sex bostadslägenheter i två-vånings båthus vid stranden samt tre bostadslägenheter i garagebyggnaden.(se bild 6)

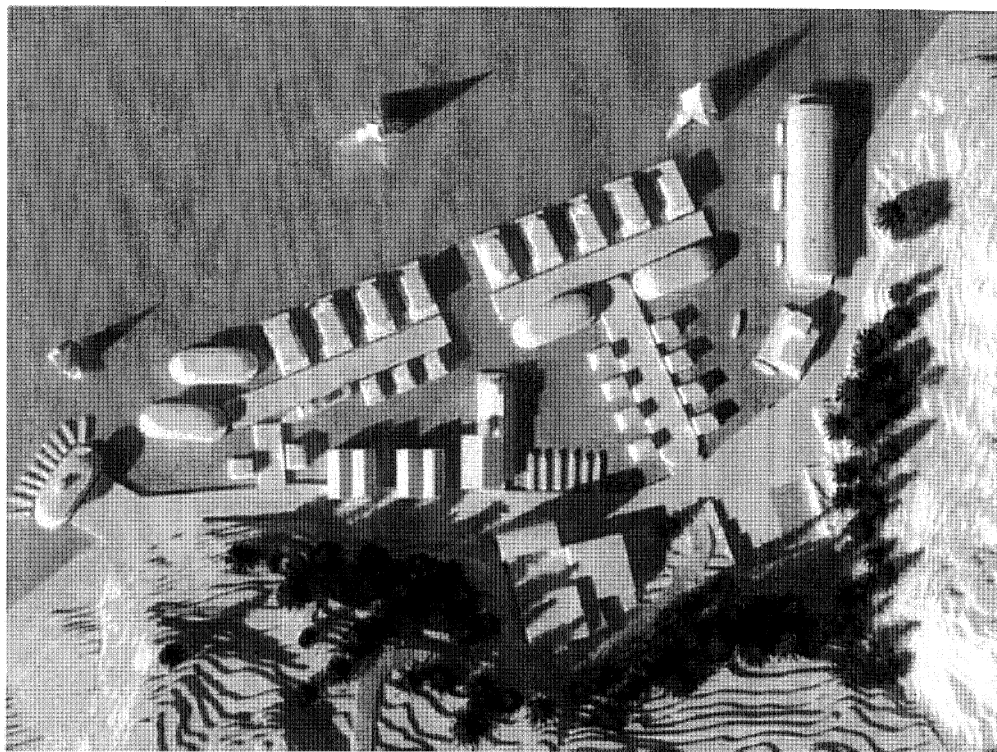


Bild 6 Gestaltning av planområdet (bild är från program för detaljplan 2002)

Husbåtarna som mer kommer att likna villor kommer att finnas i tre storlekar med beteckningarna Mini, Midi och Maxi med respektive storlek 60-110 m², 160-250 m² och 300-450 m². bostadslägenheterna kommer att byggas på en gigantisk betongpråm 63x13m i den östra delen av Marinstaden. Lägenheterna kommer att vara av varierande storlek och i botten/källarplanet kommer det att finnas gemensamhetsutrymmen såsom bastu, swimmingpool, snickarverkstad, pingisrum, bridgerum mm. Vilka även kan nyttjas av övriga boende i Marinstaden. Även utrymmen för serviceföretag såsom läkare, tandläkare, massör mm kommer att finnas. Båthusen kommer att finnas i två typer med benämning typ D och E, med respektive bostadsyta 106 m² och 120 m² De kommer att byggas på pålar ute i vattnet och istället för ett tvåbilsgarage i källaren finns här plats för två mindre båtar eller en större variant under huset. Bostäderna i garagebyggnaden kommer att vara av typ ateljélägenheter i varierande storlek.

Det kommer även att finnas en flytande restaurang på ca 400 m² och kontor i husbåten intill på ca 320 m². Ett småbåtsvarv med kontor på ca 240 m² skall byggas. I garagebyggnaden som skall rymma ca 130 platser finns även utrymmen för butik och kontor på ca 470 m² och ett veteranbåtmuseum på ca 520 m². Även båthallar på ca 1000 m² kommer att uppföras.

Lokalgatan kommer att byggas ut och strandpromenaden kommer att anläggas samt dragnig av VA-ledningar.

Upplåtelseformer

Grundprincipen bakom Marinstaden bygger på enskilt ägande oavsett vilken boendeform man väljer. Marinstaden har fyra tänkbara alternativ. De alternativ som finns under utredning är (Marinstaden 2005):

- Marinstaden levererar stomfärdigt husskal på plattform och köparen svarar själv för färdigställandet av bostaden på plattformen
- Marinstaden levererar nyckelfärdigt
- Köparen arrenderar fast bryggplats med anslutning till VA, el och telekommunikation
- Skapandet av bostadsrättsförening eller långtidsarrende eller eget ägande

Markanvändningen

Planområdet kommer att delas in i tre olika delområden; område för kvartersmark, vattenområde och område för allmän platsmark.

Området för kvartersmark som inte är allmän platsmark ska vara kvartersmark för enskilt ändamål där huvuddelen är för bostadsändamål och de anläggningar som inte berörs av område för allmän platsmark.

Vattenområdet närmast stranden föreslås vara överbyggt med pontoner/bryggor, husbåtar, restaurang och kontor, ett småbåtsvarv, bryggor med skärmtak för veteranbåtar samt delar av båthus. Yttre delen föreslås lämnas fritt från pontoner och husbåtar för att skapa en öppenhet mot farleden. I anslutning till husbåtarna kommer det att finnas båtplatser för de boende och längs kajer för gästande båtar.

Område för allmän platsmark innebär att allmänheten säkras tillträde till marken och att en viss standard kan garanteras. Kommunen kommer att vara huvudman för den allmänna platsmarken vilken utgör tillfartsvägen med tillhörande gångbana och strandpromenaden. De naturområden som berörs är mindre områden belägna längs bergets sluttningar i mycket brant terräng.

Gestaltning av ny bebyggelse

Utformningen av Marinstaden måste ske med stor anpassning till helhetsbilden i landskapet och till riksintresset för kulturmiljövården. Ett gestaltungsprogram har därför utarbetats för att skapa en samverkande karaktär mellan de olika elementen – byggnader, kajer, bryggor på land / byggnader, kajer, bryggor på vatten. Programmets syfte är att visa på en form som varken är båt eller hus och redovisa hur detta bör gestaltas på platsen. Gestaltungsprogrammet anger vilka utformningsregler som gäller för alla byggnader och anläggningar på vatten och land, samt vilka färger och material som får användas. Byggnaderna på land skall ges en varvs- eller magasinskaraktär medan byggnaderna på vattnet skall ha en marin anknytning.

Anläggningar

På land kommer ett hamnplan med kaj att anläggas vilken kommer att ingå i en framtida strandpromenad längs Svindersviken. Strandpromenaden skall vara mins 2,5 m bred och tillåta gång- och cykeltrafik. Kajen kommer att sträcka sig ut i nuvarande vattenområde och när kajen byggs ut kommer spont att slås ned vid den blivande kajkanten och ytan innanför att fyllas ut.

En central servicebyggnad kommer att byggas mellan hamnplanen och tillfartsvägen. Den kommer att innehålla hamnkontor, förvaltarbostäder, parkeringsplatser, hallar för båtförvaring, marinmuseum och miljöstation.

Bryggpontonerna som till största delen består av gamla krigsbropontoner från Sovjetunionen, kommer att utformas som gånggator som vid behov även skall kunna trafikeras bl a räddningsfordon. Pontonerna kommer att fästas till bergförankrade fundament i kajen och med kätting till tunga betongkassuner, nedsänkta till botten. I dessa pontoner kommer sedan husbåtarna att vara förankrade.

En anläggningsbrygga kommer att anläggas i anslutning till restaurangen. Denna är i första hand ämnad som tilläggsplats för en planerad båttrafiklinje kallad projekt Sjöbussen. I det fall bryggan inte kommer att användas för båttrafiklinjen kan användas för fasta båtplatser eller gästbåtplatser.

Säkerhet

En särskild utredning om brandskyddsåtgärder har utförts av Brandskyddslaget AB och de konstaterar ett antal faktorer om risker som återfinns utöver brandspridning, utrymning och räddningstjänstens möjligheter att förhindra brandspridning som gäller för bostadsområden på land. De anser att följande faktorer bör analyseras (Brandskyddslaget 2004):

- Släckvattentillgång
- Påkörning av fartyg
- ”Stubinverkan” för brandspridning mellan bostadshus pga båtar mellan husbåtar
- Mer omfattande förvaring av brandfarlig vara som bensin i dunkar och gasol på båtar och i hus
- Utrymning genom fönster kan inte ske ner på mark varifrån man kan avlägsna sig från branden i valfri riktning

Fall och drunkning

Pollare och räcken förhindrar personbilar och andra fordon från att komma fram till kajkanterna samt 60 cm höga kantbalkar i betong längs de större pontonerna. Räddningsstegar skall installeras var 15 meter längs pontoner och kaj. Riskerna för drunkning kan jämföras med vistelse i fritidsbåt i säker hamn och de boende måste vara medvetna och iaktta samma försiktighet som när man vistas nära kaj och bryggor.

Kontrollplan för husbåtar och flytbryggor

Pontonernas säkerhet måste garanteras och därför upprättas en kontrollplan knuten till exploateringsavtalet. Här skall redovisas vilka krav som ställs både på kort och lång sikt, samt hur kontrollerna skall ske.

Trafik och kollektivtrafik

Kommunen har gjort mätningar av trafiken i maj 2004. På Helgessons väg passerade i genomsnitt 1150 fordon/ dygn och vid nerfarten till planområdet 50 fordon/dygn. Den uppskattade ökningen av trafik till och från området beräknas till 350 fordon/dygn. För att hålla nere hastigheten och ge bättre skydd för korsande gångare på Helgessons väg bör därför trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomföras.

Bussar passerar Finntorps centrum. Gångavståndet beräknas till ca 1100 m och med en stigning längs tillfartsvägen på 33 m. Vid trafikplanering anses ett gångavstånd på 600 m som godtagbar. Med det dubbla avståndet och den kraftiga stigningen anses därför planområdet ha idag en låg tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Teknisk försörjning

VA- anslutning till det kommunala VA-nätet sker till kommunens befintliga ledningar vid Helgessons väg. Avloppsvattnet från husbåtarna leds till en pumpstation i servicebyggnaden via ledningar dels under vattnet och inom bryggpontonerna. Från pumpstationen pumpas det vidare till förbindelsepunkten. Regn- och smältvatten från tak, pontoner och husbåtar leds direkt till Saltsjön.

Området kommer huvudsakligen att försörjas med el. Nacka energi kommer att förse området med el genom dragning av nya kablar i samband med byggandet av den nya anslutningsvägen.

Detaljplanprocessen

Startpromemoria

Marinstadens exploateringsförslag fick först avslag 2000 och först efter viss omorganisation bland tjänstemännen och en ny ordförande för områdesnämnden Sicklaön som såg fördelar med förslaget gjordes en ny bedömning. Det ledde till en startpromemoria för planläggning av Marinstaden. Den godkändes av kommunstyrelsen i maj 2001. Startpromemorian utfördes av Miljö & Stadsbyggnadskontoret och skall redovisa syftet och de grundläggande förutsättningarna för den föreslagna detaljplanen. Detta skall utgöra det underlag som kommunstyrelsen tar ställning till då de beslutar om planarbete ska påbörjas.

Detaljplaneavtal

Ett detaljplaneavtal upprättades mellan Marinstaden AB och kommunen vilket godkändes av kommunstyrelsen den 18 mars 2002. Den syftar till att utreda lämplig väganlutning till området samt vägar, parkering och annan teknisk försörjning t ex VA och avfallshantering. Det ingår även att klarlägga hur markföreningar skall hanteras och vegetation skyddas.

Marinstaden AB beställer program- och detaljplanarbetet och kommunen förbinder sig i och med detta avtal att ställa förvaltningsresurser till förfogande med mål på en slutlig prövning av det nya detaljplaneförslaget kring årsskiftet 2003/2004. Avtalet innebär ingen förpliktelse från kommunens sida att anta detaljplanen. De eventuella kostnader för en utbyggnad/ombyggnad av de allmänna anläggningar som erfordras för den nya detaljplanen kommer att regleras i ett separat exploateringsavtal. Det

kommer även att reglera eventuella marköverföringar och rättighetsupplåtelse m m. (Nacka kommun 2002b)

Program för detaljplan

Program för detaljplanen godkändes av kommunstyrelsen den 2 juni 2003. Vänsterpartiet och miljöpartiet yrkade avslag på förslaget. Det beslutades att Miljö & Stadsbyggnad ska påbörja detaljplanearbetet och att planområdet skall utökas med en preliminär avgränsning för ny tillfart genom Skanskas fastighet Sicklaön 39:1 i förlängningen av Helgessons väg som ansluter till den befintliga vägen till området (Nacka kommun 2003).

Samråd

Förslaget sändes därefter ut på samråd mellan 23 januari och den 5 mars 2004 till 46 berörda parter. Under samrådstiden kom det in 28 yttranden från myndigheter, kommunala instanser, företag, föreningar och fastighetsägare.

Bland de viktigaste inkomna synpunkterna har Länsstyrelsen i Stockholms län inkommet med flest synpunkter. Bland dem kan nämnas:

- De anser att då området ligger långt från kollektivtrafik och annan service kommer området att ge ett ökat bilberoende vilket står i motsats till Nacka kommuns miljömål.
- De ställer sig positiva till bebyggelsen med hänsyn till regionens stora bostadsbehov.
- Tveksamma till den förändrade landskapsbilden och ett inråtttagande av det fria vattenrummet.
- Problem med att området ligger i skugga stora delar av dagen och efterfrågar en fördjupad redovisning av lokalklimatet samt att det förorenade områdena bör saneras på lång sikt. En eventuell skredrisk bör även utredas.
- För att säkra allmänhetens tillgång till gång- och cykelstråket bör huvudmannskapet för allmän plats vara kommunalt.

De övriga synpunkterna från berörda parter berör den ökade trafiken i området vilket boende i området ställer sig tveksamma till, dock anses det som positivt att området rustas upp. Skanska anser att den nya tillfartsvägen som går genom deras område innebär ett stort ingrepp. De är även intresserade av att själva planlägga sin fastighet. Marinstaden inkom med en begäran med planering av strandpromenaden mellan planområdet och Vikdalen. Vägverket anser att trafiken på lokalgatan måste säkerställas med ett servitut och att ett avtal mellan vägverket och kommunen avseende drift och underhåll bör upprättas. (Nacka kommun 2004c)

Utställning

Förslaget till detaljplan var utsänt mellan den 10 augusti och den 7 september 2004. Det skickades ut till berörda myndigheter, kommunala instanser, sakägare och övriga som lämnat synpunkter. Planenhet lämnade även in en ansökan till Länsstyrelsen om upphävande av strandskyddet. Länsstyrelsen lämnade besked den 7 september 2004 att de upphäver strandskyddet när detaljplanen vinner laga kraft. (Nacka kommun 2004d)

Tekniska nämnden beslutade att tillstyrka planen under förutsättning att exploateringen inte medför underskott för VA-verket och exploatören bekostar ledningarna till anvisad förbindelsepunkt.

Nacka miljövårdsråd avstyrker planförslaget då de anser att området kan göras tillgängligt utan Nacka Marinstad. Nacka behöver billiga bostäder och inte exklusiva som tar Stockholms vattenspeglar i anspråk. De ställer sig även frågande till att bygga bostäder på vatten med det klimat som vi har.

Skanska anser att planförslaget innebär ett stort och betydande ingrepp i området vilket innebär att områdets inriktning enligt Skanskas mening är förändrat och att tillfartsvägen medför ett stort och betydande ingrepp i deras fastighet. Planenheten meddelar att enligt PBL 6:17 har kommunen rätt att lösa mark som enligt detaljplan skall användas för allmänna platser för vilka kommunen är huvudman.

Antagande av detaljplan

Kommunstyrelsen föreslog den 4 april 2004 kommunfullmäktige att anta förslaget angående detaljplaneområde Nacka Marinstad (Nacka kommun 2005a).

Kommunfullmäktige antog detaljplanen den 30 maj 2005. De som röstade mot förslaget var vänsterpartiet och miljöpartiet. Planen har sedan blivit överklagad till Länsstyrelsen (Nacka kommun 2005b).

Markförvärv

Sicklaön 13:1

Marinstaden AB köpte fastigheten av en privat ägare 1999-02-10 av en privat ägare för 3,75 miljoner (fastighetsregistret 2005) då möjligheten uppstod. Vid köpet fanns inte någon direkt idé liknande Marinstaden i tankarna. Det var möjligheten att köpa fastigheten eftersom att finna liknande fastigheter i centralt läge till salu är väldigt sällsynt.

Exploatören överläter till Kommunen utan ersättning de delar av fastigheten Sicklaön 13:1 som enligt detaljplaneförslaget ska utgöra allmän platsmark.

Sicklaön 39:1

För att kunna genomföra den nya tillfartsvägen till området genom Skanskas fastighet Sicklaön 39:1 krävs det att kommunen löser in de nödvändiga delarna av fastigheten. Då vägen skall utgöra allmän platsmark för gata och natur kan kommunen använda sig av expropriation enligt PBL. Samtliga kostnader som uppkommer i samband med lösendet av marken kommer att påföras exploatören.

Sicklaön 39:8 och 39:9.

De delar av Vägverkets fastigheter Sicklaön 39:8 och 39:9 som utgör utrymme för lokalgata kommer genom avtal med Vägverket att utan ersättning överföras till Kommunen. Skulle Vägverket kräva någon ersättning för denna marköverlåtelse ska denna ersättning erläggas av Exploatören.

Finansiering

Exploatör

Finansieringen av projektet Marinstaden AB har skett genom Långasjösockens Sparbank och pantbrev i fastigheten Sicklaön 13:1.

Mikael Hansson delägare och drivande kraft inom Marinstaden AB kunde genom sina goda kontakter inom banken erhålla de nödvändiga krediter som krävdes för projektet. Kommunen debiterar exploatören för alla utgifter som projektet innebär för kommunen.

Boende

Inga priser eller kostnader är sluträknade och fastställda. Kostnaden att bygga en bostad på en plattform kan dock jämföras med nyproduktion av en motsvarande villa och prisbildningen på lägenheter kan jämföras med motsvarande storlek på bostadsrätter i attraktiva citylägen. Enligt Lantmäteriverket låg medelpriset på en villa i Nacka mellan april- och september 2005 på 3,5 miljoner. Bostadsrättspriserna på attraktiva citylägen i Stockholm ligger runt 40 000 kr/m² under samma period enligt mäklarstatistik.

Exploateringsavtal

Utöver sedvanliga villkor i exploateringsavtal innebär avtalsförslaget med exploatören, Marinstaden AB, följande enligt exploateringsavtalet (Nacka kommun 2005a):

- exploatören överlåter till kommunen utan ersättning områden för allmän platsmark för gata och natur
- kommunen löser in mark för gata inom fastigheten Sicklaön 39:1 och exploatören bekostar löseskilling och kommunens omkostnader
- exploatören projekterar, utför och bekostar allmänna gator, allmän gångväg utmed stranden och allmänna va- och dagvattenledningar
- kommunen ersätter exploatören för kostnaden för utbyggnad av allmänna va-ledningar i lokalgatan och avloppspumpstation med ett belopp om 1,9 miljoner kr
- kommunen träffar avtal med Vägverket angående ombyggnadsåtgärder i vägtunnel under väg 222, Värmdöleden, och exploatören förbinder sig överta kommunens skyldigheter enligt detta avtal
- exploatören ersätter kommunen för kostnaden för kontroll, besiktningar och granskning av handlingar med 400 000 kr
- exploatören ersätter kommunen för trafiksäkerhetshöjande åtgärder m. fl gemensamma anläggningar i Finntorp och strandpromenad utmed Svindersviken med ett sammanlagt bidrag om 2,9 miljoner kr
- när exploatören utan kostnad för kommunen bygger ut samtliga gator erlägger denne inte gatukostnadsersättning
- exploatören erlägger va-anläggningsavgift i enlighet med gällande taxa
- exploatören lämnar säkerhet för samtliga sina åtaganden enligt avtalet

Projektekonomin innebär att exploatören genom avtalet övertar kommunens samtliga kostnader för allmänna anläggningar och kostnader för kommunens administration.

6.4.6 Analys av aktörer, intressen, strategier och relationer

Hur kommer en förändring av markanvändningen till?

Det finns flera exempel på upprustning och skifte av markanvändning av vattennära industrifastigheter, efter nedgången i varvindustrin i Sverige i modern tid exempelvis BoO1 i Malmö. Dessa området som förut hade sitt värde för merkantilt företagande har i senare tid förlorat sitt värde som viktiga transportknutpunkter, till förmån för attraktiva bostäder vilket ökat värdet för områden som legat i träda och förfallit.

Intressant är att området har en historisk koppling bakåt till svensk husbåtstradition. En av de största pråmstationerna låg i området i början av 1900-talet. Dessa pråmstationer fungerade också som bostäder för de som jobbade där med att lossa lasten från inkommande fartyg och skicka den vidare till de närliggande kajerna. Svindersvikens industriella hamnanläggning och oljedepå upphörde under 1900-talets första hälft. Det har ej skett någon exploatering av området från det att den tidigare verksamheten upphörde fram till 1999. Ett år efter området såldes till Mikael Hansson påbörjade han en ändring av markanvändningen i området. Hans vision var att skapa ett attraktivt boende på vatten. Han presenterade sitt förslag för kommunen 2000 som fann områdets karaktär olämpligt för bostadsändamål. En ambitiös plan för området gjordes och en exklusiv visningshusbåt byggdes för att skapa uppmärksamhet. Detta ambitiösa entreprenörskap fick gensvar av politikerna i områdesnämnden. Efter politiskt intresse från områdesnämnden återupptogs ärendet 2001 då de fann att en ändring av markanvändningen enligt Mikael Hanssons planer skulle ge ett mervärde åt området.

Vilka är de inblandade parterna

- Marinstaden AB
- Områdesnämnden Sicklaön,
- Stadsbyggnadskontoret
- Länsstyrelsen
- Övriga ex Vägverket, Skanska, privata bostadsägare

Inom vilka ramar av prioriteringar har påverkat deras engagemang.

Marinstaden AB

Marinstaden AB är ett helsvenskt, privatägt företag. De fyra initiativtagarna och ägarna har alla ett genuint och väldokumenterat intresse och engagemang för sjöliv och skärgård samt stor erfarenhet att driva seriösa affärsprojekt, både i Sverige och internationellt. De har som syfte att öka värdet på företaget genom att investera i projekt de tror på och har intresse för. Detta är en nödvändighet som inte återfinns hos kommunerna. Dock visar Marinstaden AB:s handlade på ett mer komplext förhållande än så. Marinstaden har inte givit frågan om möjligheten att sälja/hyra ut de färdiga produkterna största prioritet. De juridiska frågeställningarna har förlagts till ett senare skede, möjligtvis för att det redan genom Pampas Marina är en realitet, och har visat exploitören att boende på vatten går att genomföra och det finns en efterfrågan. Vidare har Marinstaden ej analyserat slutanvändarnas ekonomiska

förutsättningar. Marinstadens drivkraft har genomgående varit knutit till planen, vilken är mycket ambitiöst. Planen är påkostad, funktionell, omfattande och estetiskt nyskapande och föreget har haft som största prioritering att genomdriva sin vision oberoende av kostnaderna. Marinstaden AB har visat tro på att projektet kommer att sälja sig själv genom sin exklusivitet och speciella kvaliteter.

Områdesnämnden Sicklaön

Inom Nacka kommun har fyra områdesnämnder varav Sicklaön är en, skapats för att öka närheten mellan politiker och invånarna i respektive område. Nämnderna skall utveckla den demokratiska beslutsprocessen genom att ge medborgarna möjlighet att hävda sig i lokala frågor. Varje områdesnämnd har ansvaret för att finansiera verksamheter i den egna kommundelen avseende: byggplaner, gator och vägar, natur- och parkmark, tillsyn av miljö, livsmedel och hälsoskydd samt kultur. Områdesnämndernas beslut grundar sig på existerande lagar och förordningar såsom Plan- och bygglagen, Miljöbalken, kulturminneslagen.

Områdesnämnden har lagt stor vikt av att planområdet rustas upp, saneras och det skapas en strandpromenad för allmänheten. Andra prioriteringar har varit områdets infrastrukturella förhållande avseende tillfartsvägens utformning och placering avseende minsta möjliga miljöpåverkan, räddningstjänstens krav på tillgänglighet och slutanvändarnas boendemiljö uppfyller de krav som finns avseende klimatfaktorer inom området.

Anders Österlunds insatser inom ramarna för områdesnämndens verksamhet har spelat en avgörande roll för exploateringen genom sitt personliga maritima intresse och att han ansåg att planförslaget skapade ett mervärde för området.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för fysisk planering, exploatering, fastighetsbildning, byggande bygglöv, exploatering, lantmäteri och planfrågor.

Vägverket

Riksdag och regering bestämmer inriktning för vägverket och de arbetar för att ge medborgare och näringsliv goda förutsättningar att göra resor och genomföra transporter genom att infrastrukturen håller en god standard och är tillgänglig för alla

Skanska

Sveriges största byggnadsföretag, exploaterar områden såväl själva som till beställare genom att bygga bostäder och anläggningar. De är intresserade av att exploatera sin fastighet men blir pga. den nya tillfartsvägen tvungna att anpassa sin projektering för området om de får tillstånd till exploatering för sin fastighet.

Privata bostadsägare

Personliga intressen präglar deras engagemang vid exploateringen av planområdet. En förändring bidrar i de allra flesta fall till både positiva och negativa förändringar för boende i närområdet. De positiva åsikterna gällde upprustning av området och tillgänglighet längs strandpromenaden och de negativa grundade sig på själva exploateringen och det ökade trafikflöde och påverkan på naturen som det skulle medföra.

Vilka relationer har utvecklats för att projektet skall kunna genomföras.

Marinstaden AB (Mikael Hansson) ansöker om bygglov för ändring av markanvändningen på sin fastighet hos kommunen då de har detaljplanmonopol. Tjänstemännen på stadsbyggnadskontoret som handlägger ärendet finner områdets karaktär som olämpligt pga. norrläge, saneringsbehov, avsaknad av tillfredsställande anslutningsväg och avstånd till kollektivtrafiknätet. Fortsatt lobbyverksamhet gav till slut gensvar hos den nya ordföranden i områdesnämnden Sicklaön, Anders Österlund. Han började jobba politiskt för projektet och hade för avsikt att område skulle saneras och bebyggas enligt Marinstaden AB:s planer, då det skulle skapa ett mervärde åt området. Kommunen valde då att ta upp frågan igen och se över ärendet. Kommunstyrelsen godkände en starpromemoria för detaljplanarbetet där exploitören stod för alla kostnader och stadsbyggnadskontoret utför planarbetet.

Husbåtsboendet omedelbara närhet till naturen är del av ett specialintresse för många. Detta återspeglas i såväl det privat som det kommunala i exploateringsprocessen. Dels hos exploitörens vilja att driva genom något nytt, dels hos slutanvändarna, som aktivt söker sig till denna typ av boende, trots de olägenheter det kan innebära i jämförelse med boende på land. Även inom kommunen leder intresset av husbåtsboende till prioriteringsskifte och personliga ställningstaganden. Områdesnämndens Anders Österlunds personliga intresse för Marinstaden som bostadsområde inom kommunen ledde till ett prioriteringsskifte inom kommunen.

6.4.7 Sammanfattning av fallstudie Marinstaden, Svindersviken

Vad ger en analys av intressen och relationer mellan aktörer förslag på vilka är de drivande krafterna bakom förändrings aktiviteterna?

Utvecklandet av en extraordinär produkt och plan för produkt

En drivande kraft har varit uppmärksamheten och det intresse som skapats av projektets stora ambitioner. Produkten är både innovativ och exklusiv och har följts upp av en nyskapande plan.

Personligt intresse

Det personliga intresset för projektet av Mikael Hansson och Anders Österlund har varit drivande. Mikael Hansson har profilerat sig som en ambitiös och seriös exploatör som hämtat inspiration från USA till det här projektet. Utan Anders Österlunds insats och intresse för båtar och för denna vattennära boendeform hade detta projekt aldrig genomförts.

Politiskt intresse

Exploateringsprocessen har genomgående präglats av diskussioner om områdets lämplighet som bostadsområde inom kommunen: enligt Angela Jonasson på Nacka kommun var tjänstemännen negativa pga. områdets karaktär, kommunalpolitikerna inom miljö och vänsterpartiet var skeptiska pga. projektets karaktär. Boende ansågs för exklusivt för de existerande behoven på marknaden och ingreppet i naturen. Denna exploateringsprocess har gjorts möjligt pga. politiskt intresse för projektet. Den senare tillsatte kommunalpolitikern Anders Österlund var båtintresserad och positiv till projektet. Tjänstemännen som till en början avsåg projektet fick senare direktiv från kommunens politiker att återuppta fallet.

Svindersviken faller under Kalbros typfall 2.

Utifrån Healeys analys av de ingående aktiviteterna framstår att det som drivit exploateringsprocessen framåt är utvecklandet av en extraordinär produkt och plan för produkten, politiskt- och personligt intresse.

7 Diskussion

7.1 Metoddiskussion

Det finns flera typer av studier som använder fallstudier för den teori som diskuteras, t ex låter Healey (1992) en fallstudie i ett hamnområde i Hebburn fungera som referensram för sin institutionella modell. Det är dock svårt att finna en lämplig balans mellan empiri och teori (Healey 1991 & Hooper 1992), detta kan leda till att flera studier får en ensidig karaktär av det ena eller andra slaget. Andra studier som använder sig av fallstudier i exploateringsprocessen är i t ex Cars (1992) undersökning om vilken roll förhandlingar spelar vid samverkan mellan privata och offentliga aktörer i samhällsbyggandet. Faktainsamlingen har gjorts genom en kombination av genomgångar av skriftliga dokument och intervjuer med olika aktörer. Sahlin-Andersson (1986) framhåller betydelsen av att kombinera dessa två metoder för faktainsamling, eftersom metoderna kan komplettera och justera varandras bilder. Analysen av en exploateringsprocess beror på den egna förmågan att tolka den information som lämnas muntligt och skriftligt. En fördel med att vara en utomstående och opartisk observatör, är att man kan analysera exploateringsprocessen på ett mer objektivt sett. Nackdelen är den att man inte känner till alla detaljer som föregåtts genom mer eller mindre hemliga överenskommelse, och det kan vara svårt att få tillgång till informell information. För att ändå få en inblick i trögheterna och drivkrafterna i processerna har personliga intervjuer, besök på plats och Healeys modell varit till stor hjälp.

7.2 Kalbros modell

Syftet med Kalbros fyra typfall för exploateringsprocessens genomförande är att ge en grundläggande struktur för hur markexploateringar kan genomföras och är en aktivitetsmodell (Kalbro, 2002). Metoden är inte så lämpad för att finna trögheter och drivkrafter inom processen som Healeys institutionella modell då den analyserar de inbördes förhållandena mellan aktörerna djupare.

7.3 Fallstudierna

Pampas Marina är den första detaljplanerade marina i Sverige där det är tillåtet att bo på husbåtar. Varvsholmen är det första exemplet med fastigheter för boende på vatten i kombination med lägenheter och hus på land. Svindersviken är det första detaljplanerade bostadsområde för byggnader på prämar och pålar i kombination med husbåtar i Sverige.

Av dessa tre har Pampas Marinas exploateringsprocess varit den mest konfliktfyllda pga. att detaljplanen gjordes i efterhand och fick anpassas efter redan existerande förhållanden. I processens gång blev denna nya boendeform mer och mer reglerad

vilket medförde att kostnaderna för de boende inom Marinan steg avsevärt. Kommunikationen mellan exploatör- kommun, exploatör- boende var otydlig. Förtroendet dem emellan var dåligt och fördröjde processen. Boende på husbåt saknar lagreglerat skydd (se 6.4) likvärdigt för det som finns för boende på land. På Pampas Marina fick det här olyckliga konsekvenser. Båtboendeföreningen hävdar att Pampas Marina tog ut höga avgifter och att de otydliga reglerna användes för att få bort de båtboende till förmån för boende på Aquavilla. Kommunen hade svårt att kontrollera och förutse var problemen skulle uppstå.

Exploateringsprojekten på Varvsholmen och i Svindersviken kännetecknas av ett mer problemfritt samarbete mellan kommun och exploatör. De tre exploateringsprojekten är alla knutna till utvecklandet av en specifik produkt. Speciellt vid Varvsholmen och Svindersviken har produkten uppskattats av kommunen och varit drivande i exploateringen. De estetiska värderingarna skiljer sig. Solna Kommun krävde ett maritimt utseende, Kalmar kommun såg endast positivt på den mer husliknande karaktären hos Sjövillan och slutligen eftersträvade Nacka kommun ett eget uttryck för bostäderna som varken skulle vara hus- eller båtliknande.

Finansieringen hos exploatörerna av de tre projekten har skett med hjälp av egna medel och goda personliga kontakter med mindre banker. Enligt Pia Chudi på AP Fastigheter, Fredrik Olsson och Johan Trotsig på Folksam och www.aktivhavn.dk är försäkringar för husbåtar fortfarande ett oklart område i Skandinavien. Exploatörerna har vid ett flertal tillfällen förhandlat med utländska försäkringsbolag. De tre exploateringarna präglas av stora visioner och vid Pampas och Kalmar också av politisk enighet och välvilja till den nya boendeformen och tro på att det skapar mervärde till kommunen.

Ett problem i samtliga exploateringsfallen har varit den otillräckliga lagstiftningen och avsaknad av försäkringsformer. De enskilda kommunerna verkar ha haft ett ringa erfarenhetsutbyte inom t.ex. räddningstjänst och lagtolkningar. Exploatörerna har inspirerats av utländska exempel vilket kommunerna inte gjort. Enligt Larsson och Palm på Boverket finns inget eget utformat regelverk eller erfarenhetsåterföring av existerande utländska regelverk att följa på nationell nivå. I detta fall blir införandet av en ny boendeform mer problematiskt om myndigheterna inte identifierar problem på förhand och inte lägger resurser på att göra lösningar innan problemen blir aktualiserade.

7.4 Juridiska aspekter

Före domen i regeringsrätten 1998 (SFS 1998: 196) om bygglov för husbåtar, fanns få prejudicerande lagar rörande husbåtar (RÅ 1970 c 126 och 1974 ref 36). Prejudicerande fall kan vara svåra att applicera då definitioner för "husbåt", "byggnad" och "fartyg" utifrån storlek och användande är oklara och bedömda från fall till fall.

Jordabalkens regler om äganderätt av själva vattnet kan inte uppnås men däremot kan det vattentäckta markområdet ägas. I fallet Pampas måste husbåtarna inom Marinan på begäran av kommunen registreras som båt eller skepp. Det gör att de faller in under

sjölagen, vilket gör fastighetstillbehörsfrågan komplicerad. Enligt Anders Victorin är en möjlighet att införa ett undantag i sjölagen om att skepp som ligger förankrat och nyttjas som permanent boende skall räknas som tillbehör till fastighet. En förutsättning för resonemanget är att husbåten och fastigheten ägs av samma person (Victorin 2000). Vidare komplikationer finns i att fartyg under 12 x 4 meter inte anses som "skepp", men "båt" vilket gör att de måste pantsättas enligt reglerna för lösöreköp. En annan möjlighet är att behandla husbåten mer som "hus" än "båt" genom tolkning av begreppet "husbåt" och omformulering av kraven för boende på båt inom pampas, och på det sättet få husbåten till att räknas som byggnad tillhörande vattenfastighet. Idag är den juridiska situationen osäker, få prejudicerande fall och inga tydliga tolkningar av begreppet "husbåt" finns att tillgå. Husbåtar faller mellan Sjölagen och Jordabalken och enligt Anders Victorin föreligger ett behov av lagstiftning.

I exploateringsprocesserna är det enskilda inom kommunen, företagare och skatteverket som utifrån egna tolkningar av lagen författat dokument, men de är ej prövade i domstol. Det kan vara olämpligt att lägga rätten att bedöma vilken upplåtelseform som anses vara relevant i enskilda exploatörers händer, då kommunen har ett ansvar gentemot sina invånare enligt socialtjänstlagen och plan- och bygglagen att verka för en hållbar bostadsförsörjning. I fallet Pampas Marina är det noterbart att när kommunen ställt flera krav på boendeformen ej behandlat de boendes juridiska situation. Boverket har inte tagit någon aktiv roll för att skapa ett hållbart och enhetligt regelsystem för husbåtsboende i Sverige. Bankerna är generellt försiktiga mot nya idéer och har inte drivet processen framåt. Riksskatteverket har författat en skrivelse för hur husbåtar skall kunna taxeras och deras vilja att driva in skattemedel till staten förmodas därför bli en drivande kraft i det juridiska arbetet. I styrsignalen konstateras att begreppet "byggnad" och "fartyg" är oklara, men att den under vissa förutsättningar betraktas som byggnad vid fastighetstaxering.

Den juridiska processen har drivits framåt främst genom individuella ansträngningar från exploatör, ex har Pampas Marina AB beställt lagtekniska undersökningar av Anders Victorin, och arbete från enskilda inom kommunen, jmf Gunilla Thorvaldsson i Kalmar Kommun.

7.5 Kommun

Kunskap om hur systemet fungerar på bägge sidor av det privata och det offentliga är viktig. Det gagnar exploatören att ha förmågan och kunskapen att vidareutveckla sin idé gentemot kommunen på bästa sätt. En anledning till att exploateringsprocessen för Varvsholmen har fungerat så bra kan vara att MMH hade tillgång till kunskap om hur planprocessen fungerar och hur man förhandlar med kommunen.

Det finns en del som tyder på att dagens förhandlingssätt kan förbättras. Det har visats att handläggningstiden för mindre exploatörer är längre än för stora enligt Jennerhed & Uhrberg (2002) och en av de främsta anledningarna är personliga relationer inom kommunen. I Sverige har inget övergripande arbete gjorts på det sätt som gjorts i Köpenhamn i Danmark, där det finns en större plan för att husbåtsområden och aktiviteter kring vatten skall kunna integreras i hela staden (Köpenhamns Kommun

2003). I fallstudierna har det inte förekommit något uttalat samarbete mellan kommuner som stått inför samma typ av problem gällande boende på husbåt.

Kommunernas ansvar för bostadspolitiken fastställdes genom bostadsförsörjningslagen och lagen om kommunal bostadsanvisningsrätt. Dessa lagar upphävdes 1993 och idag är det kommunala ansvaret huvudsakligen fastställt genom kommunallagen, socialtjänstlagen och plan- och bygglagen. Enligt socialtjänstlagen har kommunen det yttersta ansvaret för invånarna får den hjälp och det stöd de behöver och enligt plan- och bygglagen har kommunen genom sitt planmonopol ett allmänt ansvar för att goda boendemiljöer skapas. Enligt Siv Ann Andermyr (2003) visade situationen på bostadsmarknaden efter upphävandet 1993 av lagarna, att det fanns en osäkerhet i många kommuner om vilket ansvar man hade för att trygga boendeförsörjningen. I många kommuner byggdes det ingenting alls trots att det fanns ett stort behov. Vidare förekom missuppfattningen att bostadsförsörjningen inte var ett kommunalt ansvar. Regeringen införde Lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar 2001 där det bland annat står att varje kommun är skyldig att främja ändamålsenliga åtgärder för att bostadsförsörjningen förbereds och genomförs (. Länsstyrelsen skall lämna kommunerna råd, information och underlag för kommunernas planering.

8 Slutsatser

Inom en institution kan en enskild individs inställning vara avgörande för vad som senare blir institutionens beslut. Fallet med marinstaden visar hur enskilda personers åsikter påverkar om och hur exploateringen sker. En ny ordförande i områdesnämnden fick till slutlig följd att exploateringen återupptogs efter först ha fått avslag. Ett gemensamt maritimt intresse från parterna har varit en drivkraft.

Existerande lagar är inte tillräckliga. I dagsläget faller husbåtsboendet mellan Sjölagen och Jordabalken. Husbåten måste registreras som skepp enligt sjölagen och faller då utanför de regler som gäller för boende på land. Enda prejudicerade fall är kravet om bygglov. Husbåtar är i lagen ett odefinierat begrepp. Konsekvenserna det för med sig är bl. a. osäkerhet som investeringsobjekt, oklarheter kring försäkringsformer och mindre förmånliga lånevillkor. Det bidrar i sin tur till trögheter i exploateringsprocesser för nya områden med husbåtsboplatser.

En tydlig drivkraft i alla fallstudierna har varit ett starkt personligt intresse från exploatörens sida. Deras visioner har utmynnat i innovativa produkter och deras envishet och har varit en avgörande faktor för exploateringarnas tillkomst. I de tre fallen har individuella ansträngningar från exploatör och enskilda kommunanställda varit drivkraften - snarare än tilltag från grupper, företag eller samhället.

Exploatör gagnas av kunskap om hur kommunsystemet fungerar. Fallstudien av Varvsholmen i Kalmar visar att goda kunskaper och kontakter med kommunen har varit en stor drivkraft i exploateringsprocessen.

En ny boendeform innebär nya frågor att ta ställning till, ny information att införskaffa, ansvar för de nya lösningarna som framtas, osäkerhet i investeringar av tid och pengar. Nacka, Kalmar och Solna kommun har alla hanterat sina husbåtsfrågor utan att påverkas nämnvärt av de erfarenheter som gjorts i de olika kommunerna.

Husbåtsboende möts av hinder i den existerande samhällsstrukturen och behöver samordnas från central nivå då exploatören agerar inom förutsättningar vilka bestäms från central nivå. Kommunerna har planmonopol och förutsättningarna för en exploatering grundar sig på ett flertal statliga och kommunala lagar. Om en ny boendeform inte täcks av existerande lagstiftning uppstår konflikt och osäkerhet för inblandade parter. Det krävs en stor insats och envishet från exploatören och kommunen som skiljer sig från normen. Det hade gynnat samhället om instanser som Boverket handlar förutseende och skapat enhetliga regler som kommunerna och övriga aktörer kan lita på istället för att vänta och handla i efterhand. Då vårt samhälle grundar sig på ett regelsystem så måste det inom systemet finnas möjlighet att vara förutseende och verka för nya initiativ som gagnar samhällsutvecklingen.

I fallet med Pampas kan det konstateras att planprocessen blir mer komplicerad om den reglerar redan existerande bosättningar. Då planförutsättningar inte kan göras om från början blir det ad-hoc lösningar.

Det finns ett utbrett intresse och efterfrågan för boende på vatten, det har visat sig genom det stora intresse som allmänheten visat för områdena för fallstudierna i det här arbetet. Det ligger därför en stor latent drivkraft som hämmas av de oklara förhållandena på marknaden för husbåtsboplatser i dagsläget.

9 Referenser

9.1 Litteratur

- Adams, CD, Baum, A.E, Mcgregor, B, 1985, The influence of valuation practices on the price of inner city vacant land, *Land Development Studies* 2, s 157-73.
- Andermyr Siv Ann, 2003, *Hyseslagen*, Kommentus
- Bergström, Richard, 2003, *AquaVilla Historik*, Solna
- Blücher, Gösta, 2001, *PM Bo på vatten I PBL och Miljöbalken*, Gösta Blücher
- Bosch, Udo, 2001, *Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Kv Marinan*, J&W Trafik-Plan-Landskap
- Brandskyddslaget, 2004, *Erforderliga brandskyddsåtgärder som underlag för detaljplan Marinstaden*, Brandskyddslaget
- Bäckman, Lena, 1997, *Husbåtsboken*,
- Cars, Göran, 1993, *Förhandlingar mellan private och offentliga aktörer I samhällsbyggandet*. Avdelningen för regional planering, KTH. Trita/RP-92/1007. Stockholm
- Fastighetsregistret 2005, *utdrag ur fastighetsregistret*, Inskrivningsmyndigheten Norrtälje
- Form, W.H, 1954, The place of social structure in the determinants of land use. *Social Forces* 32, s 317-23.
- Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238.
- Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar P. Ambrose, *Whatever Happened to Planning?*, Methuen, London, 1986.
- Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar M Boddy, *The property sector in late capitalism: the case of Britain*, in *Urbanisation and Urban Planning in Capitalist Society*, Methuen, London, 1981.
- Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar E.A Craven, *Private residential expansion in Kent 1956-1964: a study of pattern and process in urban growth*, *Urban Studies* 6, s 1-16, 1969

Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar Cadman, D and Austin-Crowe, L, 1995, *Property Development 4th edition* Spon, London, reprinted 2004.

Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar Goodchild, R and Munton, R, 1985, *Development of the Landowner*, Allen and Unwin, London.

Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar Barrett, S.M, Stewart, M and Underwood, J, 1978, *The Land Market and the Development Process: A Review of Research and Policy*. Occasional Paper No. 2, school for Advanced Urban Studies, University of Bristol

Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar Ball, M, 1983, *Housing Policy and Economic Power*, Methuen, London.

Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar Bryant, C.R, Russworm, L.H and McLellan, A.G, 1982, *The City's Countryside*, Longman, London

Healey, Patsy, 1991, Models of the development process: a review. *Journal of Property Research*, vol 8, s 219-238. Citerar Harvey, D, 1985, *The Urbanisation of Capital*, Blackwells, Oxford.

Healey, Patsy, 1992, *An institutional model of the development process*. *Journal of Property Research*, vol 9, s 33-34.

Hooper, Alan J, 1992, The construction of theory: a comment, *Journal of Property Research*.

Howells, P.G.A and Rydin, Y, 1990, The case for property investment and the implications of a unitized property market, *Land Development Studies* 7 s15-30

Jennerhed & Uhrberg, 2002, *Planprocessen för mindre exploatörer*, ex.arbete KTH

Kaiser, E.J and Weiss, S, 1970, Public policy and the residential development process, *Journal of the American Institute of Planners* 36 s 30-37.

Kalbro, Thomas, 2002, *Markexploatering*.

Kalbro, Thomas & Mattsson, Hans, 1995, *Urban land & property markets in Sweden*. UCL Press, London.

Köpenhamns Kommun, 2003, *Debatoplæg til den blå plan for Københavns havn*.

Larsson, 1997, *Land Management*

Larsson, Nils och Synnergren, Stieg, 2005, *Arrende- och andra nyttjanderättsavtal i praktiken*, Norstedts Juridik AB

McNamara, P:F, 1983 Towards a classification of land developers, *Urbans Law and Policy* 6 s. 87-94.

McNamara, P:F, 1988, Interests in land an planning in action, in *Land Use Planning and the Mediation of Urban Change*, *Cambridge University Press*, Cambridge, s. 152-73.

Neutze, M, 1987, The supply of land for a particular use, *Urban Studies* 24 s 379-88

Nunn, Samuel, 1991, Formal and Informal Processes in Infrastructure Policy-Making: How Fort Worth Assembled Capital for Alliance Airport. *Journal of the American Planning Association*, vol. 57, nr 3.

Ogus, A. I.1994, Regulation. Legal Form and Economic Theory. *Oxford University Press*.

Sahlin-Andersson, Kerstin, 1986, *Beslutsprocessens komplicitet*. Doxa. Lund.

Schumacher, Zandra, 2001, *Husbåt – ny boendeform? En analys om lämplig upplåtelseform*. Examensarbete, Stockholms Universitet.

Skaburskis, A, 1988, Speculation and houseprices: a study of Vancouver's boom-bust cycle, *Urban Affairs Quarterly* 23 s 556-80.

Thornly, Andy, 1993, Ideology and the By-passing of the Planning System: Case Studies of Canary Wharf, London, and the Globe, Stockholm. *European Planning Studies*, vol 1, nr 2.

Upplev Kalmar, 2005, *tomter på vatten*, KalmarSund Tryck AB

Uulas, Martin & Hällstorp, Erik 2001, *Riskutredning av permanent boende på vattnet vid Pampas Marina*, Riskteknik Martin Uulas AB

Victorin, Anders, 2000, *Husbåt – hus eller båt? (elektroniskt)*, PM, Tillgänglig: <<http://www.juridicum.su.se> (2003-09-18)

9.2 Kommunala dokument

- Kalmar kommun, 2000, *Program för Varvsholmen*, Politiska ledningsgruppen för det parallella uppdraget
- Kalmar kommun 2004a, *planbeskrivning, Entréområdet Norr om Varvsgatan på varvsholmen i Kalmar*, Samhällsbyggnadskontoret
- Kalmar kommun, 2004b, *samrådsredogörelse för detaljplan för entréområdet norr om Varvsgatan på Varvsholmen i Kalmar*, Samhällsbyggnadskontoret
- Kalmar kommun, 2004c, *utlåtande efter utställning för detaljplan för entréområdet norr om Varvsgatan på Varvsholmen i Kalmar*, Samhällsbyggnadskontoret
- Kalmar kommun, 2004d, *Sammanträdesprotokoll 2004-04-15 Detaljplan för entréområdet norr om Varvsgatan på Varvsholmen*, Samhällsbyggnadskontoret
- Kalmar kommun 2004e, *Genomförandebeskrivning Entréområdet Norr om Varvsgatan på Varvsholmen i Kalmar*, Samhällsbyggnadskontoret
- Kalmar kommun 2005, *Protokoll angående avstyckning av fastigheten Ängö 2:7 samt bildande av gemensamhetsanläggning*, Lantmäterimyndigheten Kalmar kommun
- Nacka kommun 1999, *Kvalitetsprogram för "Nackas norra kust"*, Nacka kommun
- Nacka kommun, 2001, *Startpromemoria för planläggning av Marinstaden i Svindersviken*, Miljö & Stadsbyggnad
- Nacka kommun, 2002a, *Program för detaljplan för Nacka Marinstad*, Miljö & Stadsbyggnad
- Nacka kommun, 2002b, *Detaljplaneavtal mellan Marinstaden och Nacka kommun*, Nacka kommun
- Nacka kommun, 2003, *Sammanträdesprotokoll kommunstyrelsen 03-06-02 Program för detaljplan för Nacka Marinstad*, Kommunstyrelsen
- Nacka kommun, 2004a, *Planbeskrivning Detaljplan för Nacka Marinstad*, Stadsbyggnad
- Nacka kommun, 2004b, *Miljökonsekvensbeskrivning Detaljplan för Nacka Marinstad*, Planenheten

- Nacka kommun, 2004c, *Samrådsredogörelse Detaljplan för Nacka Marinstad, Stadsbyggnad*
- Nacka kommun, 2004d, *Utlåtande efter utställning Detaljplan för Nacka Marinstad, Stadsbyggnad*
- Nacka kommun, 2005a, *Sammanträdesprotokoll 05-04-04 Exploateringsavtal för detaljplaneområde Nacka Marinstad i Svindersviken, Kommunstyrelsen*
- Nacka kommun, 2005b, Tillgänglig:< http://infobanken.nacka.se/www/bo_bygga/planer/pagaende_planer/projekt/svindersviken_husbatar/index.htm> (2005-11-12)
- Solna kommun, 1991, *samrådsredogörelse Ekelunds Marina, Stadsarkitektkontoret*
- Solna kommun, 1994a, *Genomförandebeskrivning för Ekelunds Marina upprättad 1991 rev 1994, Stadsarkitektkontoret.*
- Solna kommun, 1994b, *Planbeskrivning för Ekelunds Marina upprättad 1991 rev 1994, Stadsarkitektkontoret.*
- Solna kommun, 1994c, *protokoll 1994-01-26, Byggnadsnämnden*
- Solna kommun, 1994d, *tjänsteutlåtande 1994-01-18, Stadsarkitektkontoret*
- Solna kommun, 1994e, *sammanträdesprotokoll 1994-08-29, Kommunfullmäktige*
- Solna kommun, 1994f, *avtal mellan Solna kommun och Pampas Marina KS256/94, Solna kommun*
- Solna kommun, 1997a, *Plan- och genomförandebeskrivning för Ekelunds småbåtshamn, Stadsarkitektkontoret*
- Solna kommun, 1997b, *Samrådsskrivelse 1997-03-25, Stadsbyggnadsdivisionen*
- Solna kommun 1997c, *protokoll 1997-04-7, yttrande från vänsterpartiet, Centerpartiet och miljöpartiet, Kommunstyrelsen*
- Solna kommun 1997d, *Avtal om arrende mellan Solna kommun och Pampas Marina AB, Solna kommun*
- Solna kommun, 2000, *tjänsteskrivelse 2000-05-11 Huvudsta 4:25 Pampas Marina, husbåtar, Stadsarkitektkontoret*
- Solna kommun, 2001a, *Plan- och genomförandebeskrivning Detaljplan för Kv Marinan, Stadsarkitektkontoret*
- Solna kommun, 2001b, *Samrådsredogörelse Detaljplan för Kv Marinan, Stadsarkitektkontoret*

Solna kommun, 2001c, *Utlåtande efter utställning Detaljplan för Kv Marinan*,
Stadsarkitektkontoret

Solna kommun, 2002, *Avtal mellan Solna kommun och Pampas Marina AB*,
Solna kommun

9.3 Lagar och offentligt tryck

Fastighetslagen SFS 1970:988

Kulturminneslagen SFS 1988:950

Lagen om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. SFS 1979:377

Jordabalken SFS 1970:994

Miljöbalken SFS 1998:808

Plan-och Bygglagen, SFS 1987:10

Regeringsrätten, RÅ SFS 1998: 196

Sjölagen, SFS 1994:1009

Skatteverkets skrivelse om husbåtar, Dnr 130 9471-05/111

SOU SFS1998:160. Reglering och tillsyn av banker och kreditmarknadsföretag.

Väglag SFS 1971:948

9.4 Intervjuer

Intervjuerna har skett mellan 2003-10-12 och 2005-05-09. Vissa personer har intervjuats flera gånger under perioden.

Bergström, Rikard VD för Pampas Marina AB

Chudi, Pia AP Fastigheter

Ekegren, Anders ordförande byggnadsnämnden, Solna Kommun

Evang, Tore tidigare ordförande i Svensk Båtboendeförening

Honkaranta, Liisa räddningstjänsten, Solna – Sundbyberg

Jonasson, Angela detaljplanavdelningen, Nacka Kommun

Kalbro, Thomas Bitr. Professor, Fastighetsvetenskap

Larsson, Dick enhetschef planenheten Boverket

Linder, Per stadsarkitekt, Solna Kommun

Olsson, Fredrik Folksam, Malmöavdelningen

Palm, Ingemar Boverket

Strindberg, Staffan arkitekt, delägare i Modern Marin Homes

Svärd, Håkan detaljplanansvarig för Pampas Marina, Solna Kommun

Torvaldsson, Gunilla, lantmäterichef, Kalmar Kommun

Trotsig, Johan Folksam, Stockholmsavdelningen

Victorin, Anders Professor i fastighets-, byggnads- och värderingsrätt

Österlund, Anders kommunalpolitiker, Nacka kommun

9.5 Internet

Aquavilla, 2005 Tillgänglig:< <http://www.aquavilla.se/>> (2005-11-13)

Marinstaden, 2005 Tillgänglig:< <http://www.marinstaden.se/>> (2005-11-12)

Pampas Marina, 2005 Tillgänglig:<<http://www.pampas.se/pris.htm>> (2005-11-12)

Varvsholmen, 2005 Tillgänglig:<<http://www.varvsholmen.se/>>(2005-11-12)

www.aktivhavn.dk Tillgänglig:<[http://www.aktivhavn .dk](http://www.aktivhavn.dk) > (2003-11-25)

Bilaga 1

