



## KALLELSE

### Kommunfullmäktige kallas till sammanträde

Dag Måndagen den 12 september 2016  
 Tid **Kl. 18.00 OBS starttiden**  
 Plats Nacka stadshus, Nackasalen  
 Ordförande Lars Stenholm  
 Sekreterare Liselotte Lexén

Kl. 17.30 Fullmäktigecafé

**Kl. 18.00 Sammanträdet inleds med besvarande av eventuella enkla frågor. Därefter fortsätter sammanträdet med behandling av beslutsärenden.**

### Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Sammanträdets öppnande	
2.	<b>Upprop</b>	
3.	Val av justeringsman	
4.	<b>Eventuella enkla frågor</b>	
	<b>Valärenden</b>	
5.	Val av ledamot (S) i utbildningsnämnden för tiden intill utgången av 2016 Bordlagt KF 20/6-16	
6.	Val av ny nämndeman (MP) för tiden intill utgången av 2019 Bordlagt KF 20/6-16	
7.	Val av ny nämndeman för tiden intill utgången av 2019 efter Louise Sjöblom (M) som entledigats från sitt uppdrag	
8.	Begäran om entledigande från uppdrag som ledamot (NL) i kulturnämnden från Kerstin Barve samt val av ny ledamot för tiden intill utgången av 2016	



	<b>Beslutsärenden</b>	
9.	Omreglering av tomträttsavgäld och erbjudande om friköp för fastigheten Sicklaön 15:7, småhus i Duvnäs Utskog	
10.	Tomträttsupplåtelse genom direktanvisning av del av fastigheten Älta 109:6 vid Apelvägen, Älta, för hyresrättsändamål	
11.	Förvärv av fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet, ”KKV-huset”	
12.	Upplåtelse av fastighet Kummelnäs 1:1117 med tomträtt för förskoleändamål inom Solviksområdet	
13.	Beslut om finansiering av vägplaner för trafikplats Skvaltan, Kvarnholmen samt Nacka	
14.	Strategi ”Framkomlighet i Nacka”	
15.	Kommunal bostadsförmedling i Nacka <i>Motion den 16 november 2015 av Rolf Wasteson, m.fl (V)</i> Bordlagt KF 20/6 2016	
16.	Utredande av förutsättningar för båtpendling <i>Motion den 1 februari 2016 av Christina Ståldal m.fl (NL)</i> Bordlagt KF 20/6 2016	
17.	Tågstation vid Finntorp <i>Motion den 14 mars 2016 av Erik Svanfeldt m.fl.(S)</i> Bordlagt KF 20/6 2016	
18.	Grön placering policy för medel avsatta för pensionsförpliktelser <i>Motion den 14 mars 2016 av Sidney Holm (MP)</i> Bordlagt KF 20/6 2016	
19.	Hållbara investeringar via gröna obligationer <i>Motion den 14 mars 2016 av Sidney Holm (MP)</i> Bordlagt KF 20/6 2016	
20.	Nära och tillgängliga återvinningstationer <i>Motion den 14 mars 2016 av Rolf Wasteson m.fl (V)</i> Bordlagt KF 20/6 2016	
21.	Hyresräatter med rimliga hyror <i>Motion den 16 november 2015 av Rolf Wasteson, Camilla Carlberg och Birgit Hansson (V)</i>	
22.	Projekt om ett bilfritt år <i>Motion den 14 december 2015 av Sidney Holm (MP)</i>	
23.	Utformande av plan för äldre i Nacka kommun <i>Motion den 1 februari 2016 av K Farmanbar, M Raner och M Swärd (S)</i>	



24.	Senarelagda skoldagar i högstadiet <i>Motion den 1 februari 2016 av Magnus Söderström (MP)</i>	
25.	Begränsat antal elever i kommunala skolor <i>Motion den 14 mars 2016 av Camilla Carlberg, Barbro Sörman och Rolf Wasteson (V)</i>	
26.	Ökat skydd för groddjur <i>Motion den 14 mars 2016 av Magnus Söderström (MP)</i>	
27.	Handlingsplan mot extremism <i>Motion den 23 maj 2016 av Bosse Ståldal med flera (NL)</i>	
28.	Anmälningar, meddelanden och tillkännagivanden	
29.	Anmälningar från revisorerna	
30.	Inkomna motioner, interpellationer och enkla frågor	



NACKA  
KOMMUN

§ 230

Dnr KFKS 2016/358

## **Omreglering av tomträtsavgäld och erbjudande om friköp för fastigheten Sicklaön 15:7 – tomtmark för småhus i Duvnäs Utskog**

### **Beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige fastställer den årliga tomträtsavgälden för fastigheten Sicklaön 15:7 till 39 910 kr per år att gälla fr.o.m. den 1 november 2017 och under kommande 10-årsperiod.
2. Kommunfullmäktige beslutar erbjuda tomträttshavaren friköpa tomträdden för 1 228 000 kr. Detta pris förutsätter att framställan om friköp görs före omregleringstidpunkten den 31 oktober 2017 och att köpekontrakt har undertecknats av tomträttshavaren senaste tre månader efter nämnda tidpunkt

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt ovan, följande:

1. Kommunstyrelsen befullmäktigar stadsjuristen eller den hen i sitt ställe sätter, att föra kommunens talan i domstol i mål om omreglering av tomträtsavgäld för fastigheten Sicklaön 15:7.

### **Ärendet**

Fastigheten Sicklaön 15:7, är uppläten med tomträtt för bostadsändamål sedan den 1 november 1977. Omregleringstidpunkten är 31 oktober 2017. Tomträtsavgälden för fastigheten Sicklaön 15:7 föreslås höjas från 30 000 kr/år till 39 910 kr/år.

### **Handlingar i ärendet**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 juni 2016 § 107

Enheter för fastighetsutvecklings tjänsteskrivelse den 31 maj 2016

Bilaga 1 Karta

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

## Ärendets tidigare behandling

### Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 juni 2016 § 107

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.  
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige fastställer den årliga tomträttsavgälden för fastigheten Sicklaön 15:7 till 39 910 kr per år att gälla fr.o.m. den 1 november 2017 och under kommande 10-årsperiod.
  2. Kommunfullmäktige beslutar erbjuda tomträttshavaren friköpa tomrätten för 1 228 000 kr. Detta pris förutsätter att framställan om friköp görs före omregleringstidpunkten den 31 oktober 2017 och att köpekontrakt har undertecknats av tomträttshavaren senaste tre månader efter nämnda tidpunkt
- Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt ovan, följande:
2. Kommunstyrelsen befullmäktigar stadsjuristen eller den hen i sitt ställe sätter, att föra kommunens talan i domstol i mål om omreglering av tomträttsavgäld för fastigheten Sicklaön 15:7.

## Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

## Protokollsanteckningar

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

”Vänsterpartiet är emot att tomträttsmark säljs ut till tomträttshavarna. Systemet med tomträtt har en god bakgrund med att medge att bostäder ska kunna byggas utan att marken behöver ägas. För att marken nu ska vara intressant att övertas av tomträttshavarna så säljer kommunen marken till ett underpris. Det får betraktas som stötande att kommuninvånarnas gemensamma egendom slumpas bort på detta sätt.”

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

”Miljöpartiet tycker det är fel att tomträttsinnehavare i Nacka slentrianmässigt erbjuds att köpa loss sina villatomter till halva marktaxeringsvärdet. Det är långt under marknadspriiset och en synnerligen dålig förvaltning av kommuninvånarnas gemensamma egendom.”

Khashayar Farmanbar (S) lät anteckna följande Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



NACKA  
KOMMUN

6

10 (69)

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

”Det ter sig inte rimligt att erbjuda villatomter till halva marktaxeringsvärdet som är långt under marknadsvärdespriset. Det verkar vara oklart vilken nytta det ger för Nackaborna att deras gemensamma egendom kraftigt rabatteras.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande för Nackalistans kommunstyrelsegrupp.

”Nackalistan stöder den föreslagna tomträtsavgälden.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## **Omreglering av tomträtsavgäld och erbjudande om friköp för fastigheten Sicklaön 15:7 – tomtmark för småhus i Duvnäs Utskog**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige fastställer den årliga tomträtsavgälden för fastigheten Sicklaön 15:7 till 39 910 kr per år att gälla fr.o.m. den 1 november 2017 och under kommande 10-årsperiod.
2. Kommunfullmäktige beslutar erbjuda tomträttshavaren friköpa tomträdden för 1 228 000 kr. Detta pris förutsätter att framställan om friköp görs före omregleringstidpunkten den 31 oktober 2017 och att köpekontrakt har undertecknats av tomträttshavaren senaste tre månader efter nämnda tidpunkt

Kommunstyrelsen beslutar för egen del, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt ovan, följande:

1. Kommunstyrelsen befullmäktigar stadsjuristen eller den hen i sitt ställe sätter, att föra kommunens talan i domstol i mål om omreglering av tomträtsavgäld för fastigheten Sicklaön 15:7.

### **Sammanfattning**

Fastigheten Sicklaön 15:7, är upplåten med tomträtt för bostadsändamål sedan den 1 november 1977. Omregleringstidpunkten är 31 oktober 2017. Tomträtsavgälden för fastigheten Sicklaön 15:7 föreslås höjas från 30 000 kr/år till 39 910 kr/år.



## Ärendet

### Bakgrund

Fastigheten Sicklaön 15:7 är upplåten med tomträtt för bostadsändamål sedan den 1 november 1977 och belägen vid Gustaf Hööks väg 3 i Duvnäs Utskog, se bilaga 1. Avgäldsperiodens längd är 10 år och den nuvarande avgälden uppgår till 30 000 kr/år.

Innevarande avgäldsperiod löper ut den 31 oktober 2017. För att kommunen skall kunna utnyttja sin rätt att höja nuvarande avgäld, måste överenskommelse om ny avgäld vara träffad med tomträttshavarna senast ett år före angiven omregleringstidpunkt, d.v.s. senast den 31 oktober 2016.

I samband med avgäldsreglering erbjuds tomträttshavarna att friköpa tomträdden. Enligt gällande program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal som beslutades av kommunfullmäktige den 18 april i år ska friköpsspriset för mark upplåten med tomträtt för småhus beräknas som 50 procent av det gällande marktaxeringsvärdet. Marktaxeringsvärdet för fastigheten Sicklaön 15:7 är 2 456 000 kr. I linje med ovanstående föreslår enheten för fastighetsutveckling att tomträttshavaren erbjuds friköpa tomträdden för 1 228 000 kr, vilket är 50% av marktaxeringsvärdet.

### Metod för fastställande av ny avgäld

Tomträttsavgäld fastställs genom att avgäldsunderlaget (marknadsvärde för marken) multipliceras med en avgäldsränta som är för närvarande 3,25 %.

Med utgångspunkt i samma tillämpning som vid beräkning av friköpsspris för mark upplåten med tomträtt för småhus, beräknas tomträttsavgälden på 50% av marktaxeringsvärdet: 3,25 % av 1 228 000 kr ger 39 910 kr/år.

Med anledning av ovanstående föreslås den nya avgälden för fastigheten Sicklaön 15:7 till 39 910 kr per år.

### Ekonomiska konsekvenser

Innevarande avgäldsperiod löper ut den 31 oktober 2017. För att kommunen skall kunna utnyttja sin rätt att höja nuvarande avgäld, måste överenskommelse om ny avgäld vara träffad med tomträttshavarna senast ett år före angiven omregleringstidpunkt, det vill säga senast den 31 oktober 2016. Detta innebär att kommunfullmäktige dessförinnan måste fatta beslut om justering av avgälden.

Om kommunfullmäktige inte beslutar i enlighet med förslaget innebär detta att kommunen missar chansen att justera avgälden, vilket kommer att leda till att avgälden blir oförändrad, på 30 000 kr/år istället för 39 910 kr/år. Detta i sin tur leder till inkomstbortfall för kommunen i nästkommande tioårsperiod.



## Konsekvenser för barn

Beslutsförslaget inte innebär några särskilda konsekvenser för barn.

## Bilagor

Bilaga 1 Karta

Beslutet ska skickas till

Anna Ahrling  
Markchef  
Enheten för fastighetsutveckling

Anna Anisimova  
Markingenjör  
Enheten för fastighetsutveckling



§ 231

Dnr KFKS 2016/618

## **Tomträtsupplåtelse genom direktanvisning av del av fastigheten Älta 109:6 vid Apelvägen, Älta, för hyresrätsändamål**

### **Beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att ingå föreslaget tomträtsavtal med sidoavtal.

### **Ärendet**

Nacka kommun äger fastigheten Älta 109:6. En del av fastigheten föreslås anvisas direkt till Sveafastigheter Bostad AB genom upplåtelse av tomträtt. Markanvisningsområdet utgör ännu inte en självständig fastighet, varför tomträtsavtal och sidoavtal inte kan färdigställas. En ansökan om fastighetsreglering är inlämnad. Den föreslagna tomträtsavgälden har bestämts genom två oberoende värderingar och utgör medelvärdet av värderingarna. Området, lokalisering längs Apelvägen i sydvästra Älta, saknar idag hyresrätslägenheter och föreslås bebyggas med bostäder (cirka 30 lägenheter) med upplåtelseform hyresrätt.

Sveafastigheter Bostad AB som är den tilltänkte tomträttshavaren, föreslås anvisas markområdet direkt bland annat eftersom bolaget visat att de kan och förbundit sig till att uppföra kostnadseffektiva bostadslägenheter skyndsam (målet för färdigställande av bebyggelsen är kvartal 4, 2017). Produktionstiden beräknas till 9-12 månader från lagakraftvunnet bygglov. Bolaget har föreslagit att uppföra bebyggelsen med byggtexnik som främjar låg boendekostnad, i syfte att under viss tid hyra ut bostäderna till personer som av olika skäl har avsevärt svårare att ordna en bostad på egen hand, exempelvis nyanlända.

Föreslagen bebyggelse ska vara förenlig med gällande detaljplan och ekosystemtjänster ska prioriteras. Bland annat ska åtgärder som skapar ett gynnsamt mikroklimat för olika arter prioriteras, vilka kommer att verka för en god biologisk mångfald inom området. De planerade bostadshusen ska uppfylla kraven för passivhus.

Den uppskattade kalkylen indikerar ett positivt resultat för projektet. Kommunens interna kostnader kommer att bekostas av Sveafastigheter Bostad AB och tomträtsavgälden kommer utgöra en löpande inkomst för kommunen.

Den föreslagna bebyggelsen förväntas ha begränsad negativ påverkan på barn eftersom området inte frekvent nyttjas som lekområde idag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

## Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 127

Exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 27 juli 2016

1. Tomträtsavtal.
2. Sidoavtal.
3. Nackas miljöprogram 2016-2030
4. Riktlinjer för hållbart byggande.
5. Anvisningar för dagvattenhantering i Nacka kommun.
6. Dagvattenpolicy.
7. Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal.
8. Handbok för avfallsutrymmen.
9. Definition ljus BTA
10. Detaljplan 96
11. Idéskiss till markanvisningsansökan, daterad 19 juli 2016

## Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 127

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen att fatta följande beslut, förutsatt att 1) tomträts- och sidoavtalet huvudsakligen överensstämmer med utkasten i bilaga 1 respektive 2 till exploateringsenhetens tjänsteskrivelse, daterad den 27 juli 2016, 2) erforderlig fastighetsreglering skett och 3) avtalen färdigställts samt 4) undertecknats av den tilltänkte tomträttshavaren:

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att ingå föreslaget tomträtsavtal med sidoavtal.

## Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

## Protokollsanteckningar

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

Bilaga 1

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

”I en tidigare markanvisning gällande infartsparkering i Orminge, ansåg Alliansen att det var helt ok att subventionera avgiften för 43 kvm i ett parkeringshus till ca 1500 kr/mån, en klart större subvention än här där man subventionerar samma yta bostad till ca 6500 kr/mån. Miljöpartiet tycker det generellt är fel att mer pengar går till att subventionera p-

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

platser än bostäder. Här i Nacka är det ju inte bilar utan bostäder som saknas. Vi ställer oss dock positiva till denna direktanvisning, eftersom man här ansträngt sig för att få fram lägenheter som håller en lägre hyresnivå än normalt, samtidigt som de ska uppfylla kraven för passivhus.”

Khashayar Farmanbar (S) lät anteckna följande Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

”Bristen på hyreslägenheter till rimliga priser skadar vår region. Den ideologiska ökenvandring som borgerligheten ibland presenterar i form av marknadshyror skulle leda till att en stor del av den målgrupp som behöver hyreslägenheter inte skulle ha råd till det. Vår lösning är att möta den kraftiga efterfrågan genom att utöka utbudet, dvs bygga fler hyresrätter, och låta kommunen vara en aktiv aktör på marknaden genom att erbjuda en sund konkurrens när det gäller kvalitet och pris genom ett kommunalt bostadsbolag.”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande för Nackalistans kommunstyrelsegrupp.

”Årendet innehåller många positiva inslag för byggande, att det blir hyresrätter, den miljövänliga profilen och ambitionen om att hålla kostnadsnivån nere. Det sistnämnda är problematiskt eftersom kostnaden ändå är så hög. Alla insatser måste till för att sänka kostnadsnivån på byggmarknaden, inklusive bildande av ett kommunalt bostadsföretag i Nacka eller annan likvärdig insats.”

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

## Ärende 5, § 231

Tomrättsupplåtelse genom direktanvisning av del av fastigheten Älta 109:6 vid Apelvägen, Älta, för hyresrättsändamål

**Protokollsanteckning**

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

"Bostadsbristen är stor på många håll i Sverige, det gäller särskilt i Stockholmsregionen. Nacka är inte den kommun i länet som varit sämst på att bygga bostäder men byggnationen har under många år haft en ensidig inriktning på bostadsrätter och villor.

I och med att Nacka sålde sitt kommunala bostadsföretag Nackahem för ca 20 år sedan tappade kommunen ett verktyg att uppfylla skyldigheten att se till att alla invånare har en bostad. Både andelen och antalet hyresrätter har sedan dess minskat i kommunen, detta trots att behovet och efterfrågan på hyresrätter är större än någonsin.

Hyresrätter efterfrågas självklart av många som inte har råd att betala för en bostadsrätt men det är långt fler än så som gör det.

Många nuvarande och presumtiva Nackabor efterfrågar bostäder till låga, eller i varje fall, rimliga priser.

Summan av allt detta är att Nacka måste bygga mer än vad som gjorts under många år vilket nu ser ut att kunna uppfyllas i och med tunnelbaneavtalet och "Nacka bygger stad". Ännu återstår dock att se om målet att 30% av de nybyggda lägenheterna ska vara hyresrätter kommer att uppfyllas. Lägger man samman de planer som antagits senaste åren eller är i framskridet skede finns inget som tyder på att så kommer att bli fallet. Och oavsett det kommer de nybyggda lägenheterna, bostadsrätter som hyresrätter, inte att bli några billiga bostäder.

Kommunen ställer numer krav på att varje plan ska innehålla en viss andel bostäder som kommunen ska kunna anvisa till personer med särskilda sociala behov. Det är utmärkt, särskilt också som dessa bostäder kommer att finnas utspridda i hela det nya bostadsbeståndet, det minskar risken för stigmatisering och bristande integration för de personer som kommer att bo där.

Men dessa sociala bostäder som troligen inte ens täcker det långsiktiga behovet täcker definitivt inte de stora akuta behov av bostäder som uppstår när många flyktingar kommer till Nacka under en kort tid. För att täcka behovet av bostäder till dem så kan självklart mer kortslikt lösningar tas fram. Då är det utmärkt med modulbostäder mm som snabbt kan sättas upp med tillfälliga bygglov på platser som på sikt ska få en annan användning.

Men dessa bostäder får inte bli en långvarig lösning för dessa personer. De är Nackabor med likvärdiga behov och rättigheter som alla vi andra. Hyresrätter och bostäder med låga boendekostnader får inte byggas på "dåliga" platser medan övriga invånare ska bo i bostäder på "fina" platser. Inte heller får det bli bostäder som håller en extra låg standard. Nacka är redan idag Sveriges fjärde eller femte mest segregerade kommun och sådana lösningar leder till ökad segregation, bristande integration och stigmatisering. Istället måste det till lösningar som leder till minskad segregation och inom ramen för kommunens normala planering av bostadsbyggande finnas plats för just sådana bostäder i en volym som är tillräcklig.

At bygga billiga hyresrätter är mycket svårt idag då lagar lägger hinder i vägen förutom oligopolsituationen på byggmarknaden. Till yttermera visso subventioneras dessutom bostadsrätter och villor med skatteavdrag, det är en ren kapitalöverföring från mindre till mer bemedlade. Kommunen har dock möjligheter att se till att inflyttningshyrorna i nya hyresrätter hamnar på en rimlig nivå, tyvärr gör inte Nacka något i den riktningen, istället upplåts tomtmark, även för hyresrätter, till högst budande. Det bästa verktyget för att få fram goda hyresbostäder till rimliga hyror vore dock genom ett allmännyttigt bostadsbolag. Nacka har inget men Vänsterpartiet har krävt att kommen åter skapar ett. Eventuellt skulle det kunna ske i form av kommunalförbund tillsammans med andra kommuner. Då skulle också ett långsiktigt arbete med att täcka behovet av bostäder för alla gamla och nya Nackabor, nyanlända som infödda, kunna klaras av.”

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2016/618

Stadsbyggnadsprojekt 9631  
Apelvägen, Älta

Kommunstyrelsen

## **Tomträtsupplåtelse genom direktanvisning av del av fastigheten Älta 109:6 vid Apelvägen, Älta, för hyresrätsändamål**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen att fatta följande beslut, förutsatt att 1) tomträts- och sidoavtalet huvudsakligen överensstämmer med utkasten i bilaga 1 respektive 2 till exploateringsenhetens tjänsteskrivelse, daterad den 27 juli 2016, 2) erforderlig fastighetsreglering skett och 3) avtalet färdigställts samt 4) undertecknats av den tilltänkte tomträttshavaren:

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att ingå föreslaget tomträtsavtal med sidoavtal.

### **Sammanfattning**

Nacka kommun äger fastigheten Älta 109:6. En del av fastigheten föreslås anvisas direkt till Sveafastigheter Bostad AB genom upplåtelse av tomträtt. Markanvisningsområdet utgör ännu inte en självständig fastighet, varför tomträtsavtal och sidoavtal inte kan färdigställas. En ansökan om fastighetsreglering är inlämnad. Den föreslagna tomträtsavgälden har bestämts genom två oberoende värderingar och utgör medelvärdet av värderingarna. Området, lokaliserat längs Apelvägen i sydvästra Älta, saknar idag hyresrätslägenheter och föreslås bebyggas med bostäder (cirka 30 lägenheter) med upplåtelseform hyresrätt.

Sveafastigheter Bostad AB som är den tilltänkte tomträttshavaren, föreslås anvisas markområdet direkt bland annat eftersom bolaget visat att de kan och förbundit sig till att uppföra kostnadseffektiva bostadslägenheter skyndsam (målet för färdigställande av bebyggelsen är kvartal 4, 2017). Produktionstiden beräknas till 9-12 månader från lagakraftvunnet bygglov. Bolaget har föreslagit att uppföra bebyggelsen med byggtteknik som främjar låg boendekostnad, i syfte att under viss tid hyra ut bostäderna till personer



som av olika skäl har avsevärt svårare att ordna en bostad på egen hand, exempelvis nyanlända.

Föreslagen bebyggelse ska vara förenlig med gällande detaljplan och ekosystemtjänster ska prioriteras. Bland annat ska åtgärder som skapar ett gynnsamt mikroklimat för olika arter prioriteras, vilka kommer att verka för en god biologisk mångfald inom området. De planerade bostadshusen ska uppfylla kraven för passivhus.

Den uppskattade kalkylen indikerar ett positivt resultat för projektet. Kommunens interna kostnader kommer att bekostas av Sveafastigheter Bostad AB och tomträtsavgälden kommer utgöra en löpande inkomst för kommunen.

Den föreslagna bebyggelsen förväntas ha begränsad negativ påverkan på barn eftersom området inte frekvent nyttjas som lekområde idag.

## Ärendet

### Bakgrund

Markanvisningsområdet är beläget i sydvästra Älta och utgörs av en del av fastigheten Älta 109:6 ("Fastigheten") som ägs av Nacka kommun. Området har inte bedömts vara av strategisk betydelse. Omgivningen domineras av friliggande villabebyggelse om en till två våningar och fastigheten har angränsande naturmark både åt söder och väster. Idag utgörs Fastigheten av kuperad naturtomt med både löv och barrskog.

Sydvästra Älta saknar idag hyresrädder. Mot bakgrund av kommunens strävan att uppnå en variation av upplåtelseformer och ambition att verka för att minst en tredjedel av bostäderna inom detaljplaneområden för huvudsakligen bostadsändamål upplåts med hyresrätt, bedöms det lämpligt att upplåta markanvisningsområdet med tomrätt för att uppföra hyresrätslägenheter. Dessutom har Fastigheten sedan tidigare utpekats som lämplig för bebyggelse för sociala ändamål, se kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beslut av den 8 december 2015, § 248. Fastigheten och därmed markanvisningsområdet har de rätta förutsättningarna för att bebyggas utan detaljplaneändring, vilket är positivt eftersom kommunen konstaterats ha ett dramatiskt ökat behov av bostäder för specifika målgrupper.

Markanvisningsområdet utgör idag inte en självständig fastighet. Detta utgör ett hinder för att upplåta området med tomrätt. En ansökan om fastighetsreglering är inlämnad enligt vilken markanvisningsområdet ska utgöra en egen fastighet. Så fort fastighetsreglering skett, kan föreslaget tomträtsavtal med sidoavtal färdigställas.



Figur 1. Markanvisningsområdets lokalisering i Älta.

## **Metod för markanvisning**

Det aktuella området har redan detaljplanlagts och föreslås anvisas direkt till genom tomträttsupplåtelse till Sveafastigheter Bostad AB. För området har uppställts mycket projektspecifika krav. Sveafastigheter Bostad AB har påvisat en vilja att bygga och långsiktigt förvalta hyresrättslägenheter där bostäderna uppförs med låg boendekostnad i syfte att upplåta dem för sociala ändamål som ett led i bolagets arbete med social hållbarhet. Bolaget har dessutom visat att de kan och förbundit sig till att uppföra kostnadseffektiva bostadslägenheter skyndsamt (målet för färdigställande av bebyggelsen är kvartal 4, 2017). Produktionstiden beräknas till 9-12 månader från lagakraftvunnet bygglov.

Vidare föreslås byggnaderna uppföras med en byggtteknik som är fokuserad på ekonomiskt rationella materialval och utformning vilket medger en låg boendekostnad för de boende. Hyresnivån för lägenheterna kommer att vara cirka 1800 kr/boarea och år för fastighetens genomsnittliga fastighetsbestånd.

Den föreslagna direktanvisningen sker med stöd av kommunens ”Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal”. Anpassningar har gjorts efter områdesspecifika förutsättningar, exempelvis att området är planlagt och medger bebyggelse.



Figur 2. Situationsplan med föreslagen bebyggelse för Älta 109:6. Markanvisningsområdet markerat med rött. (Källa: LINK arkitektur/Sveafastigheter Bostad AB)

## Principer för prissättning

Den föreslagna upplåtelsen av markanvisningsområdet är på marknadsmässiga villkor. Tomrättsavgälden för upplåtelsen har bestämts till 336 000 kronor utifrån markanvisningsområdet marknadsvärde. Två oberoende värderingsmän har värderat markanvisningsområdet utifrån byggrätten i området och den angivna avgälden utgör ett medelvärde av de två värderingarna. Anläggningsavgifter för bland annat vatten och avlopp ingår inte i avgälden och debiteras separat.

Förutsatt att samtliga bostadslägenheter upplåts med hyresrätt, har avgälden, med ledning av de två oberoende värderingsutlåtandena, bestämts till 187 200 kronor.

## Krav på anbudsgivare

Ett villkor för upplåtelsen av den aktuella marken är att Sveafastigheter Bostad AB uppfyller kommunens krav på ekonomisk ställning samt teknisk och yrkesmässig kapacitet. Bolaget ska vidare vara villig att genomföra kommunens beslutade styrdokument och generella krav.

Vid valet av Sveafastigheter Bostad AB har kommunen beaktat bolagets förmåga att hålla tidplaner och produktionstakt. Kommunen ser med fördel på att bolaget har uttryckt en vilja att bygga bostäder med låg boendekostnad med upplåtelseform hyresrätt samt att upplåta dessa för sociala ändamål.

## Kommunala villkor och situationsanpassade villkor

### Gröna värden

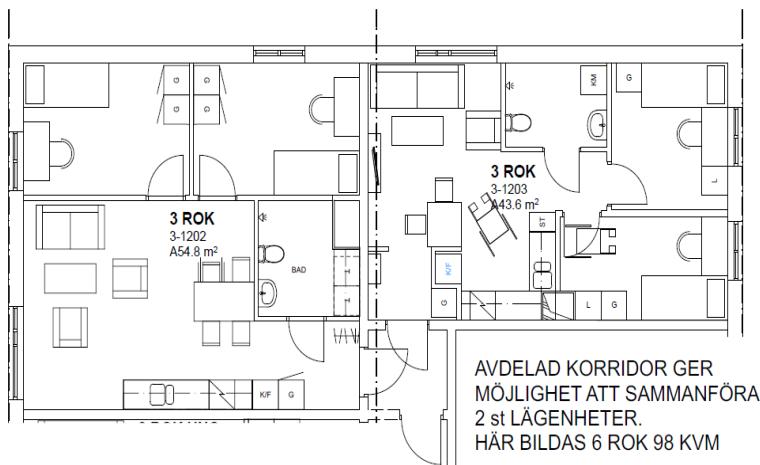
Kommunen ställer krav på att ekosystemtjänster som bidrar till dagvattenhantering och biologisk mångfald prioriteras i bebyggelsen inom markanvisningsområdet.

De rekreativa värden som idag finns i markanvisningsområdet kommer även i framtiden att tillgodoses. Föreslagen bebyggelse kommer ta viss mark i anspråk, men tillgången till naturområden kommer även fortsättningsvis vara god då fastigheten omges till stor del av väl sammanhängande naturmark.

I anslutning till föreslagen bebyggelsen uppställs krav att förutsättningarna för en rik biologisk mångfald ska upprätthållas med hjälp av åtgärder som exempelvis en damm för groddjur, gamla trädstammar för insekter eller holkar för fjärilar, bin, fladdermöss och fåglar. Dessutom ställs krav på att sedumtak eller motsvarande används för att arbeta in gröna värden i den föreslagna bebyggelsen, samtidigt som en positiv inverkan på dagvattenhanteringen åstadkoms.

### Parkeringsplatser

Inom området för detaljplaneprogrammet för Älta centrum råder det idag ett överskott av parkeringsplatser, varav 170 platser är lokaliserade vid Circle K, på gångavstånd från Apelvägen. Ett avsiktligt lågt antal parkeringsplatser har därför valts för den föreslagna bebyggelsen. Inom gångavstånd från markanvisningsområdet finns goda kommunikationer i form av buss till knypunkter som exempelvis Gullmarsplan eller Slussen. Detta tillsammans med god tillgång till cykelparkering inom området verkar för att främja användandet av cykel som transportmedel.



Figur 2. Exempel på flexibel planlösning inom föreslagen bebyggelse. (Källa: Sveafastigheter Bostad AB)

### Gestaltning

Bebygelse inom markanvisningsområdet ska ske i enlighet med gällande detaljplan. Markanvisningsområdet ingår i detaljplan 96 som vann laga kraft den 24 juni 1993.

Detaljplanen medger följande bebyggelse:

- Grupphusbebyggelse för bostadsändamål i maximalt två plan.
- Högst 1650 m<sup>2</sup> bruttoarea för bostadsbyggnad samt 500 m<sup>2</sup> för komplementbyggnader.
- Huvudbyggnad skall placeras minst 4,5 meter från tomtgräns.
- Bullerskydd skall anordnas så att ekvivalent ljudnivå 55 dB(A) vid fasad klaras av.

Föreslagen bebyggelse innehåller cirka 30 lägenheter om 2-3 rum och kök, med möjlighet att sammanföra lägenheter för att skapa större lägenheter vid behov. Arkitekturen är småskalig med putsade fasader i naturnära nyanser och inslag av trä. De planerade bostadshusen ska uppfylla kraven för passivhus.



*Figur 4. Visionsbild från korsningen Apelvägen/Björnvägen mot markanvisningsområdet. De två buskropparna är lägre och tillbakadragna från gathörnet där naturmark kommer att sparas. (Källa: LINK arkitektur/Sveafastigheter Bostad AB)*

### Varierade upplåtelseformer



Kommunen eftersträvar en variation av upplåtelseformer. Inom detaljplaneområden för bostadsändamål ska kommunen verka för att minst en tredjedel av bostäderna upplåts med hyresrätt. På markanvisningsområdet föreslås hyresränter att uppföras, vilket bidrar till kommunens strävan mot varierade upplåtelseformer då det idag inte finns några hyresränter i området i sydvästra Älta.

#### ***Bebyggnelse inom viss tid***

Kommunen ställer krav på inom vilken tid bebyggelse och anläggningar på kvartersmark ska påbörjas och senast vara avslutade. I föreslagna avtal föreslås att bebyggelsen inom markanvisningsområdet ska vara färdigställd senast nio till tolv månader efter lagakraftvunnet bygglov. Till detta krav har vitesskyldighet kopplats.

#### ***Sociala boenden och låg boendekostnad***

Inom detaljplaneområden för huvudsakligen bostadsändamål vill kommunen verka för att integrera olika former av socialt boende i nya bostadsprojekt.

Sveafastigheter Bostad AB har föreslagit att bebygga markanvisningsområdet med en byggtteknik som främjar rationella materialval och utformning vilket medger en låg boendekostnad för de boende, i syfte att under viss tid hyra ut bostäderna till personer som av olika skäl har avsevärt sämre förutsättningar att ordna med bostad på egen hand, exempelvis nyanlända. Detta som ett led i deras arbete med social hållbarhet. Hyresnivån för lägenheterna kommer att vara cirka 1800 kr/boarea och år för fastighetens genomsnittliga fastighetsbestånd.

Sveafastigheter Bostad AB föreslår skapa en öppen och transparent bostadskö för sin uthyrningsprocess.

#### ***Praktikanter och lärlingar i byggskedet***

Sveafastigheter Bostad AB föreslår tillhandahålla praktik – och lärlingsplatser för personer som står långt från arbetsmarknaden under byggtiden, främst för nyanlända.

#### ***Övriga villkor***

Kommunen kan under genomförandet komma att kalla Sveafastigheter Bostad AB till gemensamma kommunikationsmöten och kommunikationsaktiviteter. Detta kommunikationsarbete leds och samordnas av Nacka kommun. Sveafastigheter Bostad AB ska delta med representant på kommunikationsmötena.

Åtgärder och kommunikationsaktiviteter som ska genomföras och budget för dessa ska bestämmas gemensamt av Nacka kommun och Sveafastigheter Bostad AB. Exempel på kommunikationsaktiviteter är framtagandet av illustrationer, informationsmaterial och informationsmöten.



## **Den föreslagna politiska processen och tidplan**

1. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott (KSSU) beslutar enligt förslag till beslut. – 9 augusti 2016
2. Kommunstyrelsen beslutar - 29 augusti 2016
3. Kommunfullmäktige beslutar - 12 september 2016
4. Projektering – september - november 2016
5. Bygglovsansökan – december 2016 - februari 2017
6. Byggnation – nio till tolv månader
7. Färdigställande av föreslagen bebyggelse - kvartal 4 2017.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Kommunens interna kostnader kommer att bekostas av Sveafastigheter Bostad AB. Tomrättsavgälden kommer utgöra en löpande inkomst för kommunen. Den uppskattade kalkylen indikerar ett positivt resultat för projektet.

En eventuell försäljning är inte aktuell då kommunen i markanvisningsområdet vill bygga hyresrätter och därfor upplåter marken med tomrätt. Den föreslagna bebyggelsen förväntas ha begränsad negativ påverkan på barn eftersom området inte frekvent nyttjas som lekområde idag.

## **Konsekvenser för barn**

Den föreslagna bebyggelsen förväntas ha begränsad negativ påverkan på barn eftersom området inte frekvent nyttjas som lekområde idag.

## **Bilagor**

1. Tomrättsavtal.
2. Sidoavtal.
3. Nackas miljöprogram 2016-2030
4. Riktlinjer för hållbart byggande.
5. Anvisningar för dagvattenhantering i Nacka kommun.
6. Dagvattenpolicy.
7. Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal.
8. Handbok för avfallsutrymmen.
9. Definition ljus BTA
10. Detaljplan 96
11. Idéskiss till markanvisningsansökan, daterad 19 juli 2016.



Exploateringschef  
Exploateringenheten

Projektledare  
Exploateringenheten

Projektingenjör  
Exploateringenheten

Mellan Nacka kommun, org.nr. 212000-0167, genom dess kommunstyrelse ("Kommunen"), och Sveafastigheter Bostad AB, org.nr. 556985-1271 ("Tomrättshavaren"), har träffats följande

## TOMRÄTTSAVTAL

Nedan benämnt "Tomrättsavtalet" eller "detta avtal"

### § 1 GRUNDFÖRUTSÄTTNING FÖR TOMRÄTTSAVTALET

Det är av väsentlig betydelse att Kommunens beslutade styrdokument för bebyggelse är väl förankrade hos Tomrättshavaren i dess fortsatta arbete och att hänsyn till dessa styrdokument tas vid planering, projektering och utbyggnad i enlighet med detta avtal. Följande styrdokument åsyftas bland annat; av Kommunen antaget miljöprogram "Nackas miljöprogram 2016-2030", antagna "Riktlinjer för hållbart byggande", antaget "Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal" och antagen "Dagvattenpolicy", se bilaga 1-7. Tomrättshavaren är medveten om vilka styrdokument som åsyftas och innehållet i dem. Tomrättshavaren är även införstådd med vad respektive styrdokument innebär för det fortsatta arbetet och är villig att genomföra styrdokumenten. Föreligger motstridigheter mellan styrdokumenten, har Kommunens tolkning företräde framför Tomrättshavarens tolkning. Tomrättshavaren ska vid osäkerhet i viss fråga begära förtydligande av Kommunen.

### § 2 TOMRÄTTSHAVARENS GARANTIER

I och med undertecknatet av detta avtal garanterar Tomrättshavaren att;

- Tomrättshavaren har erforderlig befogenhet och behörighet för att ingå detta avtal och att detta avtal och alla andra tillhörande dokument som ingår av Tomrättshavaren utgör giltiga och bindande förpliktelser för Tomrättshavaren;
- Fullgörandet av Tomrättshavarens förpliktelser enligt detta avtal inte kommer att strida mot Tomrättshavarens bolagsordning eller något annat för Tomrättshavaren grundläggande eller styrande dokument;
- Tomrättshavaren har erforderligt kapital för att genomföra bebyggelsen enligt detta avtal; och
- Tomrättshavaren inte är medveten om några omständigheter eller faktorer som berättigar Tomrättshavaren att framställa anspråk på grund av kontraktsbrott enligt detta avtal mot Kommunen.

### § 3 FASTIGHETEN

Kommunen är lagfaren ägare till fastigheten Älta 109:6 ("Fastigheten"). I och med Kommunens undertecknande av detta avtal ("Upplåtelsedagen") upplåter Kommunen tomrätt till Fastigheten till Tomrättshavaren på de villkor som närmare framgår av detta avtal, under förutsättning att Tomrättshavaren dessförinnan undertecknat detta avtal. Tomrättshavaren tillträder Fastigheten på Upplåtelsedagen.

### § 4 AREA

Fastigheten har enligt fastighetsregistret en total areal om cirka 4 940 (fyrtusenniohundrafyrto) kvadratmeter. Mindre avvikelse från den uppgivna arealen berättigar inte Tomrättshavaren till nedsättning av avgälden eller någon annan form av kompensation från Kommunen.

### § 5 ÄNDAMÅL

Fastigheten får enbart nyttjas för bostadsändamål i enlighet med gällande detaljplan och beviljat bygglov.

### § 6 AVGÄLD

Den årliga tomräddsavgälden är, om inte annat överenskommes eller bestäms av domstol, 336 000 (trehundratrettiosextusen) kronor.

Den ovan angivna tomräddsavgälden har bestämts med ledning av utlåtanden som två oberoende värderingsman tagit fram och utgör medelvärdet av de två värderingarna.

Avgälden betalas kvartalsvis i förskott och ska vara Kommunen tillhanda sista vardagen före varje kvartals början. Om avgälden inte betalas inom föreskriven tid ska dröjsmålsränta utgå på förfallet belopp till dess betalning sker.

Har genom dom eller annars bestämts att avgäld från viss tidpunkt ska utgå med högre eller lägre belopp, ska dröjsmålsränta betalas på skillnaden mellan erlagda belopp och de belopp som ska utgå efter nyss nämnda tidpunkt från respektive förfallodag till dess betalning sker.

Om dröjsmålsränta gäller vadränta vid varje tidpunkt i lag stadgas.

### § 7 ÄNDRING AV AVGÄLD

För avgäldesträning gäller de i lagen angivna minimiperioderna om tio år, varvid den första perioden räknas från den dag som infaller tio år efter Upplåtelsedagen.

### § 8 SKÖTSEL AV FASTIGHETEN

Byggnader och övriga på Fastigheten uppförda anläggningar, eller annars till Fastigheten hörande byggnader och anläggningar, ska underhållas väl av Tomrättshavaren. Om

byggnader eller anläggningar förstörs eller på annat sätt skadas ska de inom skälig tid, vilken Kommunen bestämmer, återuppbygglas eller repareras, såvida inte annat överenskommes mellan Kommunen och Tomrättsråvaren. Byggnad eller anläggning får inte rivas utan Kommunens medgivande.

Även obebyggd del av Fastigheten ska hållas i vårdat skick.

## **§ 9 MILJÖSTÖRANDE NYTTJANDE**

Tomrättsråvaren ansvarar för att nyttjandet av Fastigheten inte är miljöstörande. Tomrättsråvaren svarar för de kostnader som kan påfordras enligt gällande hälso- och miljöskyddsregelstiftning eller dylikt. Om sådana åtgärder inte vidtas äger Kommunen rätt att utföra dessa på Tomrättsråvarens bekostnad.

## **§ 10 TRÄD OCH BUSKAR**

Trädfällning får inte ske utan medgivande av Kommunen. Tomrättsråvaren är skyldig att på egen bekostnad ta bort nerskurna träd och buskar som är till besvärs för grannar, trafik och liknande.

## **§ 11 YT- OCH GRUNDVATTEN**

Tomrättsråvaren ansvarar för att, på egen bekostnad, vidta nödvändiga åtgärder för att avleda ytvatten från Fastigheten så att grannar inte besvärs. Fastighetsägaren ansvarar inte för skada orsakad av vattenavrinning från allmän plats. Om det visar sig nödvändigt, ska Tomrättsråvaren ta hand om avrinningen av yt- och grundvatten från allmän plats. Ersättningsskyldighet för Kommunen uppstår endast om Kommunen orsakat ökad vattenavrinning efter att Fastigheten upplåtits med tomrätt.

## **§ 12 UPPLÅTELSE**

Tomrättsråvaren får utan Kommunens medgivande upplåta panträtt och nyttjanderätt i tomrätten. Servitut eller annan särskild rättighet får däremot inte upplåtas utan sådant medgivande.

## **§ 13 UPPLÅTELSE I TOMTRÄTTEN**

Tomrättsråvaren åtar sig härmed att upplåta avtalsservitut i tomrätten, till förmån för Kommunens fastighet [fastighetsbeteckning], om Kommunen så begär. Upplåtelsen ska då avse en rätt att nyttja [beskriv den del av fastigheten som upplåts, ev med kartbilaga] för [beskriv ändamålet, ex ”gångväg”]. Upplåtelsen ska vara vederlagsfri.

Tomrättsråvaren åtar sig att upplåta nyttjanderätt i tomrätten, till förmån för Kommunen. Upplåtelsen avser en rätt att nyttja [beskriv den del av fastigheten som upplåts, ev med kartbilaga] för [beskriv ändamålet, ex ”båtplats”]. [Upplåtelsen är vederlagsfri.]

## **§ 14 LEDNINGAR M. M.**

Tomrättshavaren är införstådd med att Kommunen kan komma att ansöka om ledningsrätt för att anlägga, underhålla, förnya och för all framtid bibehålla allmänna vatten- och avloppsledningar med tillbehör inom Fastigheten. Tomrättshavaren åtar sig tillstyrka sådan(a) ansökning(ar) från Kommunen för Fastigheten.

Allmänna vatten- och avloppsledningars dragning kommer bestämmas i sitt definitiva läge vid lantmäteriförrättning.

Kommunen ska äga tillträde till Fastigheten för tillsyn, underhålls- och reparationsarbeten samt nedläggande och ombyggnad av ledningar och tillbehör.

Kommunen ska vid utövandet av ledningsrätten i största möjliga mån tillse att skada på berörd egendom undviks samt att Fastigheten inte belastas mer än nödvändigt. Sedan ledningsarbetena avslutats ska Kommunen i görligaste mån återställa mark och berörda anläggningar i förut befintligt skick.

Kommunen ska vid normalt underhåll inom skälig tid informera Tomrättshavaren om tilltänkta åtgärder.

Kommunen får vid akuta behov utföra erforderliga åtgärder utan att på förhand informera Tomrättshavaren. Kommunen ska snarast informera Tomrättshavaren om vilka åtgärder som vidtagits samt om eventuellt behov av följdåtgärder.

Tomrättshavaren får inte inom Fastigheten, utan Kommunens skriftliga medgivande borra, spränga, schakta eller på annat sätt förändra befintlig marknivå, uppföra byggnad eller anläggning, plantera träd och växtlighet på närmare avstånd från ledning än [ANTAL] meter, anordna upplag, eller annars utföra arbeten som kan medföra skada på ledningarna eller i övrigt väsentligt försvära utövandet av ledningsrätten.

Fastigheten får i övrigt inte användas så att skador eller olägenhet onödigvis uppstår på ledningarna eller att Kommunen hindras vid nedläggande, tillsyn, underhålls-, reparations- eller ombyggnadsarbeten.

Tomrättshavaren har inte rätt till någon ersättning för upplåten ledningsrätt, vare sig vad avser redan befintliga ledningar eller sådana ledningar som i enlighet med detta avtal anläggs i framtiden inom Fastigheten.

## § 15 BYGGLOV

Vad avser den byggnation som Tomrättshavaren ska uppföra inom Fastigheten ska Tomrättshavaren ha sökt och beviljats bygglov samt erhållit starbesked från Kommunens bygglovsenhet innan byggnationen påbörjas.

Ritningar samt tillhörande beskrivningar till varje byggnadsåtgärd, för vars utförande bygglov behövs, ska underställas Kommunen i egenskap av upplåtare, för godkännande innan bygglov söks.

## **§ 16 ANLÄGGNINGAR OCH BEBYGGELSE PÅ KVARTERSMARK**

Gällande detaljplan för området, Detaljplan 96 ("Detaljplanen"), utgör tillsammans med företagen bullerutredning och av Tomrättshavaren ingiven idéskiss till markanvisningsansökan ("Idéskissen"), daterad den 19 juli 2016, del av detta avtal, se bilaga 1-2. Om inget annat skriftligen överenskommits mellan parterna eller har föranletts av Detaljplanen ska sådana särskilda krav på utbyggnaden som anges i detta avtal följas av Tomrättshavaren vid utbyggnaden på Fastigheten.

Anläggningarna på kvartersmark ska byggas ut i enlighet med de gestaltningskrav som anges i Detaljplanen och de gestaltningsförslag som Tomrättshavaren lämnat i sin Idéskiss.

De planerade bostadshusen på Fastigheten ska uppfylla kraven för passivhus. Ambitionen är att bostadshusen ska bli plusenergihus, vilket innebär att bostadshusen ska producera mer energi än vad de använder. Tomrättshavaren är införstådd med vilka krav som behöver uppnås för att bostadshusen ska utgöra passivhus.

Tomrättshavaren ska prioritera ekosystemtjänster och gröna värden vid och för planerad bebyggelse på kvartersmark. Åtgärder som skapar ett gynnsamt mikroklimat för olika arter och verkar för en god biologisk mångfald samt bidrar till bättre dagvattenhantering ska prioriteras. De rekreativa värdena i form av tillgång till närliggande naturområden ska även fortsättningsvis vara god med gröna gårdar och en hög växtlighet i omgivningen kring de planerade byggnaderna. En rik biologisk mångfald ska gynnas med hjälp av åtgärder som anläggning av damm för groddjur, placering av gamla trädstammar för insekter eller holkar för fjärilar, bin, fladdermöss och fåglar. Sedumtak eller motsvarande ska användas för de planerade byggnaderna, i syfte att bidra med positiv inverkan på hanteringen av dagvatten.

Tomrättshavaren svarar för att redogöra för hur ovan angivna krav har uppfyllts.

## **§ 17 TIDPLAN FÖR BEBYGGELSEN**

Tomrättshavaren ska senast 4 (fyra) månader från Upplåtelsedagen ha inkommit med en komplett bygglovshandling och inom 9-12 (nio-tolv) månader från tidpunkten för lagakraftvunnet bygglov ha färdigställt och erhållit slutbesked för respektive byggnad inom Fastigheten i enlighet med av Tomrättshavaren upprättat förslag till bebyggelse i bilaga 2.

## **§ 18 ETABLERING M.M.**

Etablering för Tomrättshavaren och dennes entreprenör/-er ska enbart ske på Fastigheten. Upplagsplats och övrigt utrymme som behövs för bebyggelsen ska ordnas inom Fastigheten. Byggtrafik ska välja väg in till Fastigheten som innebär minst störning för kringliggande fastigheter och boenden.

Vad som anges i första stycket ovan gäller om inte annat överenskommes skriftligen med Kommunen.

## **§ 19 SAMORDNINGS- OCH KOMMUNIKATIONSFRÅGOR**

Tomrättshavaren ska samråda med Kommunen vid förändrad utformning av planerad bebyggelse. Tomrättshavaren ska även samordna sina arbeten under utbyggnadsskedet med Kommunens byggnation på närliggande fastighet, Älta (beteckning).

Kommunen kan under utbyggnadsskedet komma att kalla Tomrättshavaren till gemensamma kommunikationsmöten och kommunikationsaktiviteter. Detta kommunikationsarbete leds och samordnas av Kommunen. Tomrättshavaren ska delta med representant på kommunikationsmötena.

Åtgärder och kommunikationsaktiviteter som ska genomföras och budget för dessa ska bestämmas gemensamt av Kommunen och Tomrättshavaren. Exempel på kommunikationsaktiviteter är framtagandet av illustrationer, informationsmaterial och informationsmöten.

## **§ 20 KOSTNADER MED ANLEDNING AV BEBYGGELSEN**

Tomrättshavaren ska svara för samtliga kostnader med anledning av bebyggelsen inom Fastigheten, såsom kostnader som hänför sig till projekterings-, bygg- och anläggningsåtgärder, till anslutning av Fastigheten till omgivande allmän platsmark och övriga kvarter, till bygglovavgifter, upplåtelse av servitut eller bildande av gemensamhetsanläggning samt Kommunens samtliga interna administrations- och övriga kostnader (projektledning, avtalsskrivning m.m.) som hänför sig till bebyggelsen på Fastigheten.

Samtliga kostnader för anslutning av t.ex. vatten, avlopp, fjärrvärme, el, fiber, tele, eller liknande ska betalas av Tomrättshavaren.

Vardera parten står sina egna kostnader för deltagande på eventuella samordnings- och kommunikationsmöten. Kostnader som uppstår i samband med kommunikationsaktiviteter ska Kommunen och Tomrättshavaren svara för till lika delar.

## **§ 21 AVGIFTER, FÖRPLIKTELSER M. M.**

Det åligger Tomrättshavaren att svara för och fullgöra alla skatter, avgifter och andra förpliktelser som kan komma att belasta Fastigheten och tomträdden från och med Upplåtelsedagen.

## **§ 22 KONTROLL**

För kontroll av detta avtals tillämpning är Tomrättshavaren pliktig att lämna Kommunen erforderliga upplysningar och tillfälle till besiktning.

## § 23 INSKRIVNING, ÖVERLÅTELSE

Kommunen ska för Tomrättshavarens räkning på sätt som anges i jordabalken söka inskrivning av tomrätten. Tomrättshavaren ska betala för samtliga kostnader som följer av inskrivningen.

Vid överlåtelse av tomrätten ska Tomrättshavaren omedelbart skriftligen informera Kommunen om överlåtelsen.

## § 24 VITE I FÖRHÅLLANDE TILL TIDPLAN M.M.

Vite ska utgå enligt nedan.

1. Vid Tomrättshavarens underlåtelse att lämna sådan tillstyrkan som följer av § 14 första stycket, ska Tomrättshavaren utge vite till Kommunen med 100 000 kronor. Vitet utgår från och med 1 (en) månad efter begäran om tillstyrkan från Kommunen eller annan behörig myndighet lämnats till Tomrättshavaren.
2. Har en komplett bygglovshandling inte inkommit inom 4 (fyra) månader enligt § 17 ovan ska Tomrättshavaren utge vite till Kommunen motsvarande 20 procent av den i Tomrätsavtalet årliga tomrätsavgälden per påbörjad månad som startbesked försenas.
3. Har slutbesked inte meddelats inom 12 (tolv) månader enligt § 17 ska Tomrättshavaren utge vite till Kommunen med 20 procent av den i Tomrätsavtalet årliga tomrätsavgälden per påbörjad månad som slutbesked försenas.
4. Om byggnader eller anläggningar inte har utförts i enlighet med Detaljplanen eller vad parterna ovan överenskommit om enligt § 16, ska Tomrättshavaren utge vite till Kommunen med 25 % av den i Tomrätsavtalet årliga tomrätsavgälden. Vitet ska utgå för varje månad som förflyttit från att Kommunen påkallar avvikelsen till dess att rättelse vidtagits och vidtagen åtgärd godkänts av Kommunen, dock längst under 12 månader.

Vitesbelopp enligt punkt 1 är förfallet till omedelbar betalning då 1 (en) månad förflyttit från att begäran om tillstyrkan lämnats till Tomrättshavaren. Vitesbeloppen enligt punkt 2-4 är förfallna till omedelbar betalning när det förhållande som föranleder att vite ska utgå föreligger.

Tidpunkten för när vitesskyldigheten enligt punkt 2-3 ska inträda, ska flyttas fram om Tomrättshavaren hindras att erhålla startbesked eller slutbesked på grund av:

- a) omständighet som beror på Kommunen eller något förhållande på Kommunens sida,
- b) myndighetsbeslut som medför allmän brist på hjälpmittel, material eller vara eller begränsning av arbetskraft,
- c) krig, försvarsberedskap, epidemi, strejk, blockad eller lockout, dock inte strejk eller blockad till följd av Tomrättshavarens, eller någon som Tomrättshavaren anlitats, underlåtenhet att fullgöra sina skyldigheter gentemot anställd,

- d) väderleks- eller vattenståndsförhållande som är osedvanliga för byggnadsorten och inverkar särskilt ogynnsamt på Tomrättshavarens möjligheter att erhålla starbesked respektive slutbesked,
- e) annat av Tomrättshavaren ej vållat förhållande som Tomrättshavaren inte bort räkna med och vars menliga inverkan Tomrättshavaren inte rimligen kunnat undanröja.

## **§ 26 DRÖJSMÅLSRÄNTA**

Erlägger inte Tomrättshavaren ersättningar och viten enligt detta avtal i rätt tid utgår dröjsmålsränta enligt lag.

## **§ 27 FRISKRIVNING**

Kommunen har utöver vad som direkt framgår av detta avtal inte lämnat någon garanti eller utfästelse beträffande Fastighetens skick, vare sig explicit eller implicit, och Tomrättshavaren har inte förlitat sig på någon lämnad garanti eller utfästelse beträffande Fastigheten.

Fastigheten upplåts i det skick den har på Upplåtelsedagen. Tomrättshavaren, som har uppmanats att besiktiga Fastigheten, avstår med bindande verkan från alla anspråk på grund av fel eller brister i Fastigheten. Tomrättshavaren friskriver således Kommunen från allt ansvar vad gäller Fastighetens skick, inklusive faktiska fel och brister, brister i miljöhänseende, rådighetsfel och s.k. dolda fel. Tomrättshavaren påtar sig vidare allt ansvar och alla kostnader för utredningar och saneringar av eventuella föroreningar på Fastigheten som med stöd av reglerna i Miljöbalken kan åläggas Kommunen i egenskap av fastighetsägare/verksamhetsutövare eller som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med gällande detaljplan för Fastigheten. Tomrättshavaren ska således hålla Kommunen ekonomiskt skadeslös för kostnad enligt ovan som kan drabba Kommunen.

## **§ 28 UPPSÄGNING AV AVTALET**

Enligt lag äger endast Kommunen uppsäga tomrätsavtalet vid utgången av vissa tidsperioder. Den första perioden omfattar sextio (60) år räknat från Upplåtelsedagen. De därför följande perioderna ska omfatta fyrtio (40) år. Detta gäller enligt 13 kapitlet Jordabalken.

## **§ 29 LÖSEN AV BYGGNAD M.M.**

Om tomrätten på grund av uppsägning enligt § 11 upphör, är Kommunen skyldig att lösa byggnader och annan egendom som utgör tillbehör till tomrätten. Löseskillingen ska utgå i pengar och motsvara byggnadernas och övriga anläggningars marknadsvärde vid lösentillfället.

Detta värde ska beräknas på sådant sätt att från Fastighetens totala marknadsvärde avdrages markens marknadsvärde i obebyggt skick, varvid restbeloppet ska utgöra byggnadsvärdet. Det totala marknadsvärdet och markvärdet ska bedömas av utomstående värderingsman.

I övrigt gäller beträffande lösen vad som stadgas i lag.

## § 30 BILAGOR

1. Nackas miljöprogram 2016-2030
  2. Riktlinjer för hållbart byggande
  3. Anvisningar för dagvattenhantering i Nacka kommun
  4. Dagvattenpolicy
  5. Program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal
  6. Handbok för avfallsutrymmen
  7. Definition ljus BTA
  8. Detaljplan 96
  9. Idéskiss till markanvisningsansökan, daterad den 19 juli 2016
- 
- 

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den

För NACKA KOMMUN

Kommunstyrelsens ordförande

Kommunens namnteckningar bevitnas:

Nacka den

För [TOMRÄTTSHAVAREN]

Tomrättshavarens namnteckning/-ar  
bevitnas:

*Kommentar till Tomrättshavaren: Tomrättshavaren ska först underteckna detta avtal. Kommunen beslutar därefter om Tomrätsavtalet ska ingås med Tomrättshavaren. Om Kommunen godkänner att Tomrätsavtalet ingås med Tomrättshavaren, kommer avtalet därefter att skrivas under av kommunstyrelsens ordförande samt Exploateringschefen, eller annan som kommunstyrelsen utser.*

UTKAST

Mellan Nacka kommun, org.nr. 212000-0167, genom dess kommunstyrelse ("**Kommunen**"), så som upplåtare av tomrätten till fastigheten Älta 109:6 ("**Fastigheten**"), och Sveafastigheter Bostad AB, org.nr. 556985-1271, så som innehavare av tomrätten till Fastigheten ("**Tomrättshavaren**"), har träffats följande

## SIDOAVTAL

Nedan benämnt "**detta avtal**"

### § 1 BAKGRUND

Detta avtal utgör ett så kallat sidoavtal till mellan parterna ingången tomrätsavtal av den [datum] ("**Tomrätsavtalet**"). De villkor som framgår av detta avtal ska gälla vid sidan av de villkor som framgår av Tomrätsavtalet. I den mån en bestämmelse i detta avtal står i strid med en bestämmelse som framgår av Tomrätsavtalet äger regleringen i detta avtal företräde.

### § 2 AVGÄLD ENLIGT TOMRÄTTSAVTALET

Den årliga avgälden för den första avgäldsperioden, från [år-månad-datum] till [årmånaddatum], har i Tomrätsavtalet bestämts till 336 000 (trehundratrettiosextusen) kronor.

Tomrätsavgälden enligt Tomrätsavtalet har bestämts med ledning av utlåtande som två oberoende värderingsmän har tagit fram och utgör medelvärdet av de två värderingarna. Värderingsmännen har vid angivande av vad som utgör skälig tomrätsavgäld inte beaktat de villkor som följer av detta avtal.

### § 3 REVIDERAD AVGÄLD UNDER FÖRSTA AVGÄLDSPERIODEN

Tomrättshavaren har tagit initiativ till att uppföra bostadslägenheter inom Fastigheten till låg boendekostnad och att under viss tid upplåta samtliga bostadslägenheter på Fastigheten till resurssvagare personer som ett led i Tomrättshavarens arbete med social hållbarhet. Den initiala hyresnivån för lägenheterna ska vara cirka 1800 kr/boarea och år för fastighetens genomsnittliga fastighetsbestånd

Tomrättshavaren åtar sig i och med undertecknandet av detta avtal att upplåta samtliga bostadslägenheter som uppförs på Fastigheten med hyresrätt samt att, i åtminstone 6 (sex) år från upplåtelsedagen enligt Tomrätsavtalet ("Upplåtelsedagen"), upplåta samtliga hyreslägenheter, om inte Kommunen skriftligen medger annat, till personer som befinner sig i

en utsatt eller annars svår situation. Med personer i en utsatt eller annars svår situation avses bland annat personer som av hälso-, sociala eller ekonomiska skäl har sämre förutsättningar att på egen hand ordna en bostad.

Så länge som samtliga bostadslägenheter på Fastigheten upplåts med hyresrätt samt, i åtminstone 6 (sex) år från Upplåtelsedagen, upplåts, om inte Kommunen skriftligen medger annat, till personer som befinner sig i en utsatt eller annars svår situation, ska den årliga avgälden under den första avgäldsperioden (tio år från Tomträtsavtalets ingående) vara 187 200 (ethundraåttiosjutusentvåhundra) kronor.

Denna reviderade avgälden har bestämts med ledning av utlåtanden som två oberoende värderingsmän tagit fram och utgör medelvärdet av de två värderingarna.

Vid förändrad upplåtelseform, från hyresrätt till bostadsrätt, eller om uthyrning, under de första 6 (sex) åren från Upplåtelsedagen och utan Kommunens skriftliga medgivande, sker till andra än sådana som befinner sig i en utsatt eller annars svår situation, ska tomträtsavgäld utgå enligt Tomträtsavtalet från och med den dag som förhållandet inträder.

#### **§ 4 REVIDERAD AVGÄLD, ANDRA AVGÄLDSPERIODEN**

Så länge som samtliga bostadslägenheter på Fastigheten upplåts med hyresrätt, ska den årliga avgälden, för den andra avgäldsperioden, nedsättas till ett belopp som beräknas enligt nedan.

Avgälden ska baseras på markens värde med de begränsningar som följer av detta avtal. Värdetidpunkt utgör den dag som infaller ett år före den nya avgälden börjar att gälla. Kommunen ska senast ett halvår före den innevarande avgäldsperiodens utgång låta en oberoende värderingsman värdera marken och meddela tomträttshavaren den nya avgäld som ska gälla för kommande tioårsperiod.

#### **§ 5 NEDSÄTTNING AV AVGÄLD UNDER EXPLOATERINGEN M.M.**

Under den period då Tomträttshavaren uppför överenskommen bebyggelse, ska Tomträtsavgälden sättas ned till 0 (noll) kronor. Detta gäller dock som längst i 12 månader från tidpunkten för lagakraftvunnet bygglov. När bebyggelsen är färdigställd ska tomträtsavgäld utgå enligt detta avtal.

#### **§ 6 PRAKTIKANTER OCH LÄRLINGAR I BYGGSKEDET**

Tomträttshavaren åtar sig att tillhandahålla praktik- och lärlingsplatser under byggnationen. Praktik- och lärlingsplatser ska främst erbjudas nyanlända.

#### **§ 7 ÖPPET OCH TRANSPARENT KÖSYSTEM**

Tomträttshavaren ska tillse att de hyreslägenheter som byggs inom Fastigheten förmedlas genom ett öppet och transparent kösystem. Det kösystem Tomträttshavaren avser tillämpa, ska godkännas av Kommunen innan det faktiskt tillämpas.

## **§ 8 KRAV PÅ BEBYGGELSEN OCH TIDPLAN**

Tomrättshavaren har åtagit sig att uppföra överenskommen bebyggelse på visst sätt och inom viss tid, enligt §§ 16-17 Tomrättsavtalet. Tomrättshavaren ska inom 4 (fyra) månader från Upplåtelsedagen ha inkommit med en komplett bygglovshandling och inom 9-12 (nio-tolv) månader från tidpunkten för lagakraftvunnet bygglov ha färdigställt och erhållit slutbesked för respektive byggnad inom Fastigheten i enlighet med av Tomrättshavaren upprättat förslag till bebyggelse. Bebyggelsen ska överensstämma med de krav som överenskommit mellan Tomrättshavaren och Kommunen vad beträffar bland annat gestaltning och gröna värden.

## **§9 SERVITUT M.M.**

I den mån behov av allmän anläggning eller gemensamhetsanläggning framgent skulle uppstå, ska Tomrättshavaren upplåta servitut, eller ansöka om att få gemensamhetsanläggning inrättad, inom Fastigheten. Tomrättshavarens åtgärd ska tillgodose det behov som uppstått. Tomrättshavaren ska bekosta den eller de åtgärder som behöver vidtas för att upplåtelsen av servitutet eller bildandet av gemensamhetsanläggningen ska komma till stånd.

## **§ 10 KONTAKTORGAN**

Kommunens kontaktorgan vad gäller detta avtal och Tomrättsavtalet är Kommunens exploateringsenhet. För myndighetsfrågor hänvisas till respektive myndighet. För frågor om gestaltning hänvisas till Kommunens planenhet och bygglovenhet.

## **§ 11 LÖPTID OCH GILTIGHET**

Detta avtal löper under Tomrättsavtalets första två avgäldsperioder (totalt tjugo år från Tomrättsavtalets ingående), varefter det utan uppsägning uppgör att gälla.

För det fall att Tomrättshavaren skulle åsidosätta sina skyldigheter enligt 3, 6, 7 eller 8 §§ i detta avtal, så äger Kommunen rätt att omedelbart säga upp detta avtal i förtid utan föregående uppsägningstid.

## **§ 12 ÖVERLÄTELSE**

Vid överlätelse av tomträdden ska Tomrättshavaren verka för att förvärvaren övertar Tomrättshavarens samtliga förpliktelser enligt detta avtal samt eventuella tillägg till detsamma.

## **§ 13 INSKRIVNING**

Denna överenskommelse får inte inskrivas.

## **§ 14 TVIST**

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

## § 15 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Ändringar och tillägg till detta avtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

.....

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den

Nacka den

För NACKA KOMMUN

[TOMTRÄTTSHAVAREN]

Kommunstyrelsens ordförande

*Kommentar till Tomrättshavaren: Tomrättshavaren ska underteckna detta avtal vid samma tillfälle som Tomrätsavtalet undertecknas. Kommunen beslutar därefter om Tomrätsavtalet och detta avtal ska ingås med Tomrättshavaren. Om Kommunen godkänner att Tomrätsavtalet och detta avtal ingås med Tomrättshavaren, kommer avtalet därefter att skrivas under av kommunstyrelsens ordförande samt exploateringschefen, eller annan som kommunstyrelsen utsett.*

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 232

Dnr KFKS 2016/250

## Förvärv av fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet, "KKV – huset"

### Beslut

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att förvärva fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet för upp till 80 000 000 kronor från Nysätra Fastighets AB.
2. Kommunstyrelsen beslutar för egen del att, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt punkten 1 ovan, bemyndiga markchefen inom enheten för fastighetsutveckling att genomföra erforderliga åtgärder med anledning av fastighetsförvärvet.

### Ärendet

Den 14 december 2015 beslutade kommunfullmäktige att Nacka kommun skulle förvärva del av fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet från Nysätra Fastighets AB. Köpet gick dock åter på grund av gällande fastighetsindelningsbestämmelser för fastigheten. Kommunfullmäktige föreslås nu besluta att kommunen istället förvärvar hela fastigheten Sicklaön 269:1 för upp till 80 000 000 kronor. På fastigheten ligger det så kallade KKV-huset. Det rör sig om ett strategiskt förvärv av en fastighet i viktigt skede i planprocessen. Fastigheten berörs av ett pågående detaljplaneprogram, Planiaområdet på västra Sicklaön, och ska planläggas för användningsändamålet bostäder. Markanvisningstävling planeras till hösten 2016/våren 2017 och för att kunna hålla tidsplanen i projektet är det viktigt att fastigheten förvärvas under hösten 2016.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 128

Enheter för fastighetsutvecklings tjänsteskrivelse den 27 juli 2016

Bilaga 1 Tomtkarta

Bilaga 2 Värderingsutlåtande som avser del av fastigheten Sicklaön 269:1, cirka 800 kvm

Bilaga 3 Värderingsutlåtande som avser resterande del av fastigheten Sicklaön 269:1 inklusive en byggnad

### Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 128

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att förvärva fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet för upp till 80 000 000 kronor från Nysätra Fastighets AB.
2. Kommunstyrelsen beslutar för egen del att, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt punkten 1 ovan, bemynndiga markchefen inom enheten för fastighetsutveckling att genomföra erforderliga åtgärder med anledning av fastighetsförvärvet.

### Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

### Protokollsanteckningar

Mikael Carlsson (NL) lät anteckna följande för Nackalistans kommunstyrelsegrupp.

"Då man läser detta ärende så är det svårt att förstå alla bakomliggande faktorer. De frågor som Nackalistan ställde under sammanträdet gav ett visst ljus över ärendet och vissa oklara formuleringar men många frågetecken kvarstår vilket inte är helt tillfredsställande för beslutsfattande."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



2016-07-26

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
 KFKS 2016/250

Kommunstyrelsen

## Förvärv av fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet, "KKV – huset"

### Förslag till beslut

1. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att förvärva fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet för upp till 80 000 000 kronor från Nysätra Fastighets AB.
2. Kommunstyrelsen beslutar för egen del att, under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut enligt punkten 1 ovan, bemyndiga markchefen inom enheten för fastighetsutveckling att genomföra erforderliga åtgärder med anledning av fastighetsförvärvet.

### Sammanfattning

Den 14 december 2015 beslutade kommunfullmäktige att Nacka kommun skulle förvärva del av fastigheten Sicklaön 269:1 inom Planiaområdet från Nysätra Fastighets AB. Köpet gick dock åter på grund av gällande fastighetsindelningsbestämmelser för fastigheten. Kommunfullmäktige föreslås nu besluta att kommunen istället förvärvar hela fastigheten Sicklaön 269:1 för upp till 80 000 000 kronor. På fastigheten ligger det så kallade KKV-huset. Det rör sig om ett strategiskt förvärv av en fastighet i viktigt skede i planprocessen. Fastigheten berörs av ett pågående detaljplaneprogram, Planiaområdet på västra Sicklaön, och ska planläggas för användningsändamålet bostäder. Markanvisningstävling planeras till hösten 2016/våren 2017 och för att kunna hålla tidsplanen i projektet är det viktigt att fastigheten förvärvas under hösten 2016.

### Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 14 december 2015, KFKS 2015-684/252, att förvärva del av fastigheten Sicklaön 269:1. Tanken var att förvärva del av fastigheten Sicklaön 269:1, cirka 800 kvm, och avstycka den köpta delen till en egen fastighet. Köpet gick inte att fullfölja med anledning av fastighetsindelningsbestämmelser som gäller för fastigheten



Sicklaön 269:1. De gällande bestämmelserna om tomtindelning innebär att fastigheten inte går att dela. Köpet gick åter enligt villkor som var inskrivna i köpekontrakten.

Det aktuella förslaget innebär att Nacka kommun istället förvärvar hela fastigheten Sicklaön 269:1 med adress Planiavägen 28-32, bilaga 1. Fastigheten ligger inom södra delen av Sickla-Plania, är bebyggd med en byggnad, KKV-huset, har en areal om cirka 6 073 kvm och är planlagd för industriändamål. Fastigheten ägs idag av Nysätra Fastighets AB och ingår i stadsbyggnadsprojekt för sydvästra Plania. Av oberoende värdeutlåtande, bilaga 2 och 3, framgår att fastigheten Sicklaön 269:1 värderas till 36 000 000 kronor som industrifastighet. Värderingen har gjorts med utgångspunkten att fastighetens användning är industri, den pågående planläggningen medför att det uppstår så kallade förväntningsvärde för marken. Nysätra Fastighets AB har indikerat att de ser ett värde upp till 80 000 000 kronor för fastigheten.

Enheten för fastighetsutveckling har bedömt att det är av strategiskt värde för områdets fortsatta utveckling att fastigheten Sicklaön 269:1 är i kommunal ägo. Ägande av hela fastigheten Sicklaön 269:1 skapar större möjligheter för kommunen när det gäller bostadsplanering. Fastigheten ska enligt detaljplaneprogrammet planläggas för användningsändamålet bostäder. Förvärvet av denna fastighet möjliggör för kommunen att markanvisa ca 22.500 kvm BTA bostäder. Vid intern bedömning har man uppskattat att marken kan upplåts med fri upplåtelseform med ett pris på 15.000kr/kvm vilket innebär en intäkt för kommunen på ca 330 000 000 kronor. Kostnaderna för rivning av byggnad, marksanering, plankostnader och exploateringsbidrag avgår och genererar sammantaget ett plus vid förvärv för 80 000 000 kr. Markanvisningstävling planeras till hösten 2016/våren 2017 och för att kunna hålla tidsplanen i projektet är det viktigt att fastigheten förvärvas under hösten 2016.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Den pågående planläggningen av fastigheten Sicklaön 269:1 till bostäder förväntas medföra en positiv prisutveckling. Intern bedömning påvisar att förvärv av fastigheten för ca 80 000 000 kr skapar positiva förutsättningar för kommande exploateringsprojekt. Med anledning av detta är det strategiskt viktigt att förvärva fastigheten så snart som möjligt. Även om förvärv av fastigheten innebär en kostnad för kommunen bedöms intäkterna till följd av exploatering överstiga denna kostnad. Om kommunstyrelsen inte beslutar i enlighet med förslaget medför detta att utvecklingen av området försvåras. Investeringsmedel för förvärv av denna fastighet har sökts vid tertialbokslut 1 år 2016 och kompletteras vid tertialbokslut 2 2016.

## **Konsekvenser för barn**

Beslutet om förvärv av fastigheten Sicklaön 269:1 i Planiaområdet bedöms inte innebära några särskilda konsekvenser för barn.



## Bilagor

Bilaga 1 Tomtkarta

Bilaga 2 Värderingsutlåtande som avser del av fastigheten Sicklaön 269:1, cirka 800 kvm

Bilaga 3 Värderingsutlåtande som avser resterande del av fastigheten Sicklaön 269:1 inklusive en byggnad

## Beslutet ska skickas till

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Anna Anisimova  
Markingenjör  
Enheter för fastighetsutveckling

**Bilaga 1**

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 233

Dnr KFKS 2016/617

## Upplåtelse av fastighet Kummelnäs 1:1117 med tomrätt för förskoleändamål inom Solviksområdet

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att Nacka kommun ingår föreslaget tomträtsavtal i bilaga 2 till enheten för fastighetsutvecklings tjänsteskrivelse, daterad den 18 juli 2016.

### Ärendet

Fastigheten Kummelnäs 1:1117 ligger inom Solviksområdet och föreslås upplåtas med tomrätt till CM infra AB med ändamål förskoleverksamhet. Fastigheten upplåts i befintligt skick och tomrättshavaren bekostar grovplanering av tomtten, inskrivningsavgift och samtliga anslutningsavgifter så som gällande taxa för anslutning av vatten och avlopp, el, fjärrvärme, fiber etc. Enligt tomträtsavtalet är tomrätsavgälden 99 000 kr/år och tillträdesdagen den 25 september 2016. Tomträtsupplåtelsen bedöms möta det behov av förskoleplatser som finns inom det aktuella geografiska området i kommunen.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 129

Enheden för fastighetsutvecklings tjänsteskrivelse den 18 juli 2016

Bilaga 1. Kartskiss

Bilaga 2. Tomträtsavtal

Bilaga 3. Detaljplan

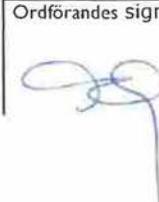
### Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 129

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att Nacka kommun ingår föreslaget tomträtsavtal i bilaga 2 till enheten för fastighetsutvecklings tjänsteskrivelse, daterad den 18 juli 2016.

### Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Upplåtelse av fastighet Kummelnäs 1:1117 med tomträtt för förskoleändamål inom Solviksområdet**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att Nacka kommun ingår föreslaget tomträttsavtal i bilaga 2 till enheten för fastighetsutvecklings tjänsteskrivelse, daterad den 18 juli 2016.

### **Sammanfattning**

Fastigheten Kummelnäs 1:1117 ligger inom Solviksområdet och föreslås upplåtas med tomträtt till CM infra AB med ändamål förskoleverksamhet. Fastigheten upplåts i befintligt skick och tomträttshavaren bekostar grovplanering av tomtten, inskrivningsavgift och samtliga anslutningsavgifter så som gällande taxa för anslutning av vatten och avlopp, el, fjärrvärme, fiber etc. Enligt tomträttsavtalet är tomträttsavgälden 99 000 kr/år och tillträdesdagen den 25 september 2016. Tomträttsupplåtelsen bedöms möta det behov av förskoleplatser som finns inom det aktuella geografiska området i kommunen

### **Ärendet**

Fastigheten Kummelnäs 1:1117 ("Fastigheten") har en areal om 5 351 kvm och är belägen längs med Kummelnäsvägen i Kummelnäs. Fastigheten föreslås upplåtas med tomträtt till CM infra AB, org nr: 556584-5772, som ska bedriva förskoleverksamhet på fastigheten. Tomträttsavgälden uppgår till 99 000 kr/år. Företaget CM infra AB har ansökt om namnbyte hos Bolagsverket till Solklippans fastighets AB.

Gällande detaljplan för området vann laga kraft den 21 oktober 2010 och har en genomförandetid på 15 år. I närområdet finns främst småhusbebyggelse och för Fastigheten är ändamål förskola angivet. Fastigheten bildades under våren 2016 och kommunen stod för kostnaden för fastighetsbildningen. Fastigheten föreslås upplåtas i befintligt skick och tomträttshavaren bekostar grovplanering av tomtten, inskrivningsavgift och samtliga anslutningsavgifter så som gällande taxa för anslutning av vatten och avlopp, el, fjärrvärme, fiber etc.



Den föreslagna tomträtsavgäldden har bestämts utifrån ett markvärde på 150 kr/kvm BTA och reglerar enligt föreslaget avtal vart tionde år. Tillträdesdagen föreslås bli den 25 september 2016.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Den föreslagna tomträtsavgäldden om 150 kr/kvm BTA bedöms avspeglar marknadsvillkor för tomträttensändamål, vilket genererar en intäkt om 99 000 kr/år till kommunen.

## **Konsekvenser för barn**

Tomträtsupplåtelsen bedöms möta det behov av förskoleplatser som finns inom det aktuella geografiska området i kommunen. I övrigt bedöms upplåtelsen inte medföra några konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

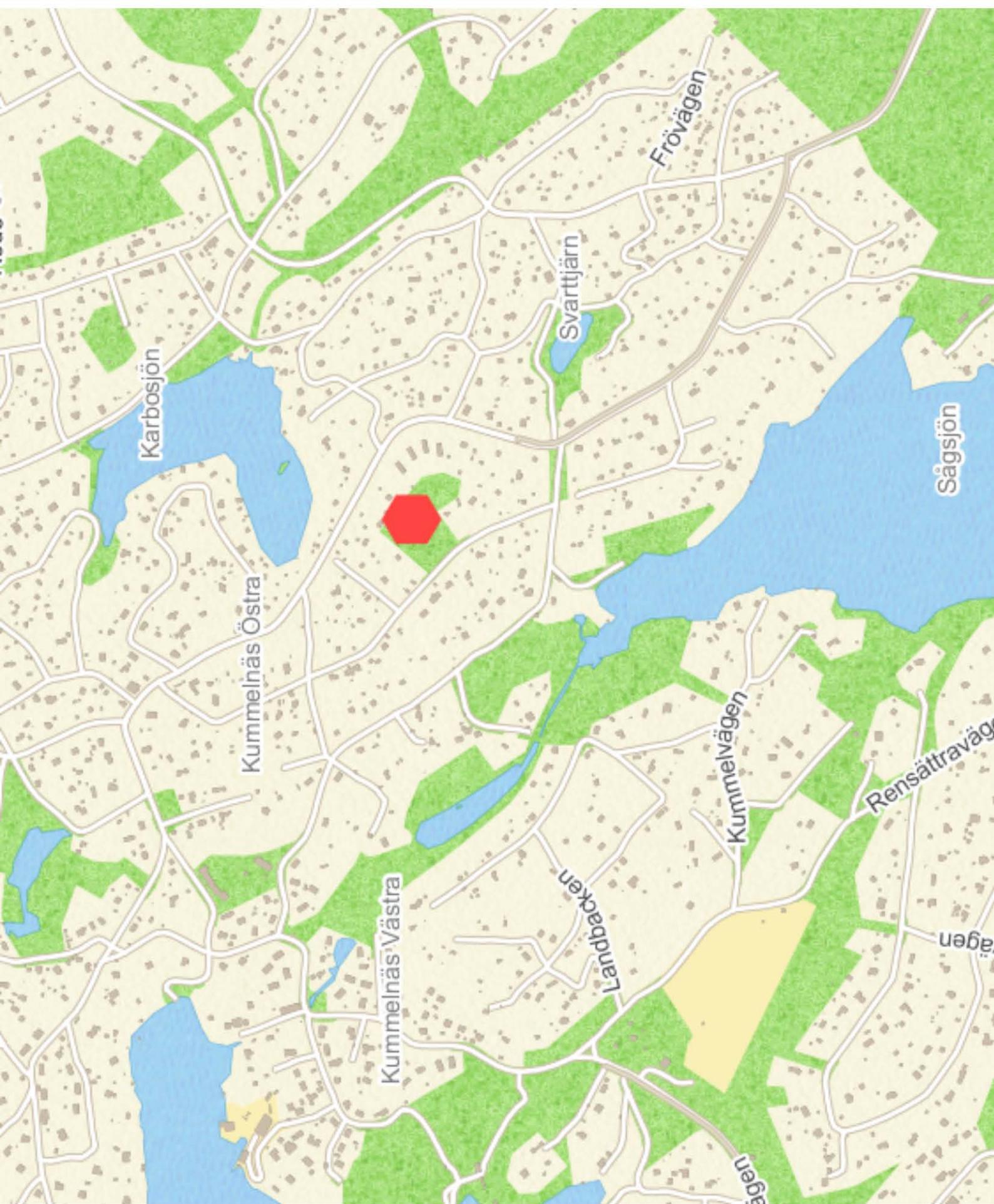
Bilaga 1. Kartskiss

Bilaga 2. Tomträtsavtal

Bilaga 3. Detaljplan

Anna Ahrling  
Gruppchef mark  
Enheten för fastighetsutveckling

Claes Hielte  
Markingenjör  
Enheten för fastighetsutveckling



Mellan Nacka kommun, 212000-0167, genom dess kommunstyrelse nedan kallad **Kommunen**, och Solklippans fastighets AB (CM infra AB), Långbrodalsvägen 49, org nr 556584-5772, nedan kallad **Tomrättshavaren** har träffats följande

## TOMTRÄTTSAVTAL

### § 1 FASTIGHET

Kommunen upplåter från och med 2016-10-01 (nedan benämnd **upplåtelsedagen**) till Tomrättshavaren med tomrätt fastigheten Kummelnäs 1:1179 i Nacka kommun med en areal om 5 351 kvm i det skick fastigheten har dagen för Tomrätts havarens undertecknande av detta avtal. Tomrättshavaren, som har besiktigat fastigheten, avstår med bindande verkan från alla anspråk på grund av fel eller brister i egendomen.

### § 2 AVGÄLD

Den årliga tomrättsavgälden är, om inte annat överenskoms eller bestäms av domstol, NITTIONIOTUSEN (99 000) kronor. Avgälden beräknas genom att antalet kvadratmeter ljus BTA multipliceras med priset per kvadratmeter ljus BTA, vilket ger 660 kvm BTA]\*150 kr/kvm BTA] = [99 000 kronor]).

Avgälden betalas kvartalsvis i förskott senast sista vardagen före varje kvartals början. Om avgälden inte betalas inom föreskriven tid ska dröjsmålsränta utgå på förfallet belopp till dess betalning sker.

Har genom dom eller annars bestämts att avgäld från viss tidpunkt ska utgå med högre eller lägre belopp, ska dröjsmålsränta betalas på skillnaden mellan erlagda belopp och de belopp som ska utgå efter nyss nämnda tidpunkt från respektive förfallodag till dess betalning sker.

Om dröjsmålsränta gäller vad därom vid varje tidpunkt i lag stadgas.

### § 3 ÄNDRING AV AVGÄLD

För avgäldsreglering gäller de i lagen angivna minimiperioderna om tio år, varvid den första perioden räknas från den dag som infaller tio år efter upplåtelsedagen.

### § 4 ÄNDAMÅL

Fastigheten får enbart nyttjas för skola och förskola i enlighet med gällande detaljplan och beviljat bygglov.

## § 5 BYGGLOV OCH FASTIGHETENS SKICK

Ritningar samt tillhörande beskrivningar till varje byggnadsåtgärd, för vars utförande bygglov behövs, ska underställas Kommunen i egenskap av upplåtare, för godkännande innan bygglov söks.

Byggnader och övriga på fastigheten uppförda anläggningar, eller annars till fastigheten hörande byggnader och anläggningar, ska underhållas väl av Tomrättshavaren. Om byggnader eller anläggningar förstörs eller på annat sätt skadas ska de inom skälig tid, vilken Kommunen bestämmer, återuppbyggas eller repareras, såvida inte annat överenskommes mellan Kommunen och Tomrättshavaren. Byggnad eller anläggning får inte rivas utan Kommunens medgivande.

Även obebyggd del av fastigheten skall hållas i vårdat skick.

## § 6 UPPLÅTELSER

Tomrättshavaren får utan kommunens medgivande upplåta panträtt och nyttjanderätt i tomrätten. Servitut eller annan särskild rättighet får däremot inte upplåtas utan sådant medgivande.

## § 7 UPPSÄGNING AV AVTALET

Enligt lag äger endast Kommunen uppsäga tomrättsavtalet inom vissa perioder. Den första perioden omfattar sextio (60) år räknat från upplåtelsedagen. De därpå följande perioderna ska omfatta fyrtio (40) år.

## § 8 LÖSEN AV BYGGNAD M.M.

Om tomrätten på grund av uppsägning enligt § 7 upphör, är Kommunen skyldig att lösa byggnader och annan egendom som utgör tillbehör till tomrätten. Löseskillingen skall utgå i pengar och motsvara byggnaders och övriga anläggningars marknadsvärde vid lösentillfället.

Detta värde ska beräknas på sådant sätt att från fastighetens totala marknadsvärde avdrages markens marknadsvärde i obebyggt skick, varvid restbeloppet ska utgöra byggnadsvärdet. Det totala marknadsvärdet och markvärdet skall bedömas av utomstående värderingsman.

I övrigt gäller beträffande lösen vad som stadgas i lag.

## § 9 KOSTNADER, FÖRPLIKTELSER M. M.

Det åligger Tomrättshavaren att svara för och fullgöra alla skatter, avgifter och andra förpliktelser som kan komma att belasta fastigheten och tomrätten från och med upplåtelsedagen.

## § 10 FÄRDIGSTÄLLANDE

Har bebyggelsen inte färdigställts senast 2018-10-31 ska Tomrättshavaren utge vite till Kommunen motsvarande 30 procent av den årliga tomträtsavgälden per påbörjad månad som slutbesked försenas. Syftet med vitet är att säkerställa att marken blir bebyggd inom skälig tid så att Kommunen kan fullfölja sitt ansvar att tillhandahålla erforderlig skolplatskapacitet samt ur stadsbilds- och miljösynpunkt.

Om Tomrättshavaren inte håller tidsfristerna för färdigställande är viten omedelbart förfallna till betalning. Inget vite ska utgå om förseningen beror på Kommunen eller andra omständigheter som ligger utanför Tomrättshavarens kontroll. Tidpunkten för när startbesked, respektive slutbesked, ska ha erhållits kan efter förhandling med Kommunen flyttas fram om Tomrättshavaren hindras att erhålla startbesked eller slutbesked på grund av:

- a) omständighet som beror på Kommunen,
- b) myndighetsbeslut som medför allmän brist på hjälpmedel, material eller vara eller begränsning av arbetskraft, krig, försvarsberedskap, epidemi, strejk, blockad eller lockout, dock inte strejk eller blockad till följd av Tomrättshavaren eller att någon som Tomrättshavaren anlitat inte fullgjort sina skyldigheter gentemot anställd,
- c) väderleks eller vattenståndsförhållande som är osedvanliga för byggnadsorten och inverkas särskilt ogynnsamt på Tomrättshavarens möjligheter att erhålla starbesked respektive slutbesked,
- d) annat av Tomrättshavaren ej vållat förhållande som Tomrättshavaren inte bort räkna med och vars menliga inverkan Tomrättshavaren inte rimligen kunnat undanröja.

## § 11 ANSLUTNINGSAVGIFTER M.M.

Samtliga kostnader för anslutning av vatten, avlopp, fjärrvärme, el, fiber, tele, och liknande ska betalas av Tomrättshavaren.

## § 12 INSKRIVNING, ÖVERLÅTELSE

Kommunen ska för tomrättshavarens räkning på sätt som anges i jordabalken söka inskrivning av tomrätten. Tomrättshavaren ska betala för samtliga kostnader som följer av inskrivningen.

Vid överlätelse av tomrätten ska Tomrättshavaren omedelbart skriftligen informera Kommunen om överlätelsen.

## § 13 LEDNINGAR M. M.

Tomrättshavaren medger att Kommunen eller annan som har kommunens tillstånd, får dra fram och bibehålla fjärrvärme-, vatten-, avlops-, el-, fiber och teleledningar i eller över fastigheten med erforderliga kabelbrunnar och andra anordningar som hör till ledningarna, där så kan ske utan avsevärd olägenhet uppstår för Tomrättshavaren. Detta gäller även infästningsanordningar på byggnader.

Kommunen eller annan som har kommunens tillstånd medges rätt att anlägga och för all framtid bibehålla tunnlar för kommunikationsändamål samt vatten och avlopp i fastigheten, där så kan ske utan avsevärd olägenhet uppstår för Tomrättshavaren.

Kommunen eller annan som har kommunens tillstånd ska äga tillträde till fastigheten för skötsel och underhåll av ifrågavarande anläggningar. Tomrättshavaren är skyldig att utan ersättning tåla det intrång och nyttjande som nämns i denna paragraf. Dock är Tomrättshavaren berättigad till ersättning för skada på byggnad eller annan anläggning på fastigheten.

Kommunen ska vid tillämpning av denna bestämmelse agera så att skadan begränsas för Tomrättshavaren.

#### **§ 14 MILJÖSTÖRANDE NYTTJANDE**

Tomrättshavaren ansvarar för att nyttjandet av fastigheten ej är miljöstörande.

Tomrättshavaren svarar för de kostnader som kan påfordras enligt gällande hälso- och miljöskyddslegitifftning eller dylikt avseende tillkommande föroreningar på Fastigheten efter upplåtelsedagen. Om sådana åtgärder ej vidtas äger Kommunen rätt att utföra dessa på tomrättshavarens bekostnad.

Kommunen ansvarar för eventuella befintliga föroreningar på Fastigheten per upplåtelsedagen innefattande samtliga kostnader som kan påfordras enligt gällande hälso- och miljöskyddslegitifftningen för att avlägsna förekommande föroreningar på Fastigheten per upplåtelsedagen.

#### **§ 15 TRÄD OCH BUSKAR**

Trädfällning får inte ske utan medgivande av Kommunen. Tomrättshavaren är skyldig att ta bort nedskurna träd och buskar som är till besvär för grannar, trafik och liknande.

#### **§ 15 YT- OCH GRUNDVATTEN**

Tomrättshavaren ansvarar för att, på egen bekostnad, vidta nödvändiga åtgärder för att avleda ytvatten från Fastigheten så att grannar inte besväras. Fastighetsägaren ansvarar inte för skada orsakad av vattenavrinning från allmän plats. Om det visar sig nödvändigt, ska Tomrättshavaren tar hand om yt- och grundvattnet från allmän plats.

Ersättningsskyldighet för Kommunen uppstår endast om Kommunen orsakat ökad vattenavrinning efter upplåtelsedagen.

#### **§ 16 KONTROLL**

För kontroll av detta avtals tillämpning är Tomrättshavaren pliktig att lämna Kommunen erforderliga upplysningar och tillfälle till besiktning.

#### **§ 17 FRISKRIVNING**

Fastigheten upplåts i befintligt på upplåtelsedagen. Tomrättshavaren, som har uppmanats att besiktiga Fastigheten och även gjort det på plats,

avstår med bindande verkan från alla anspråk på grund av fel eller brister i Fastigheten med undantag för fel eller brister i av kommunen lämnade garantier. Med undantag för nämnda garantians var friskriver Tomrättshavaren således Kommunen från allt ansvar vad gäller fastighetens skick, inklusive faktiska fel och brister, brister i miljöhänseende, rådighetsfel och s.k. dolda fel.

.....

Detta avtal har upprättats i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

.....

Nacka den

För NACKA KOMMUN

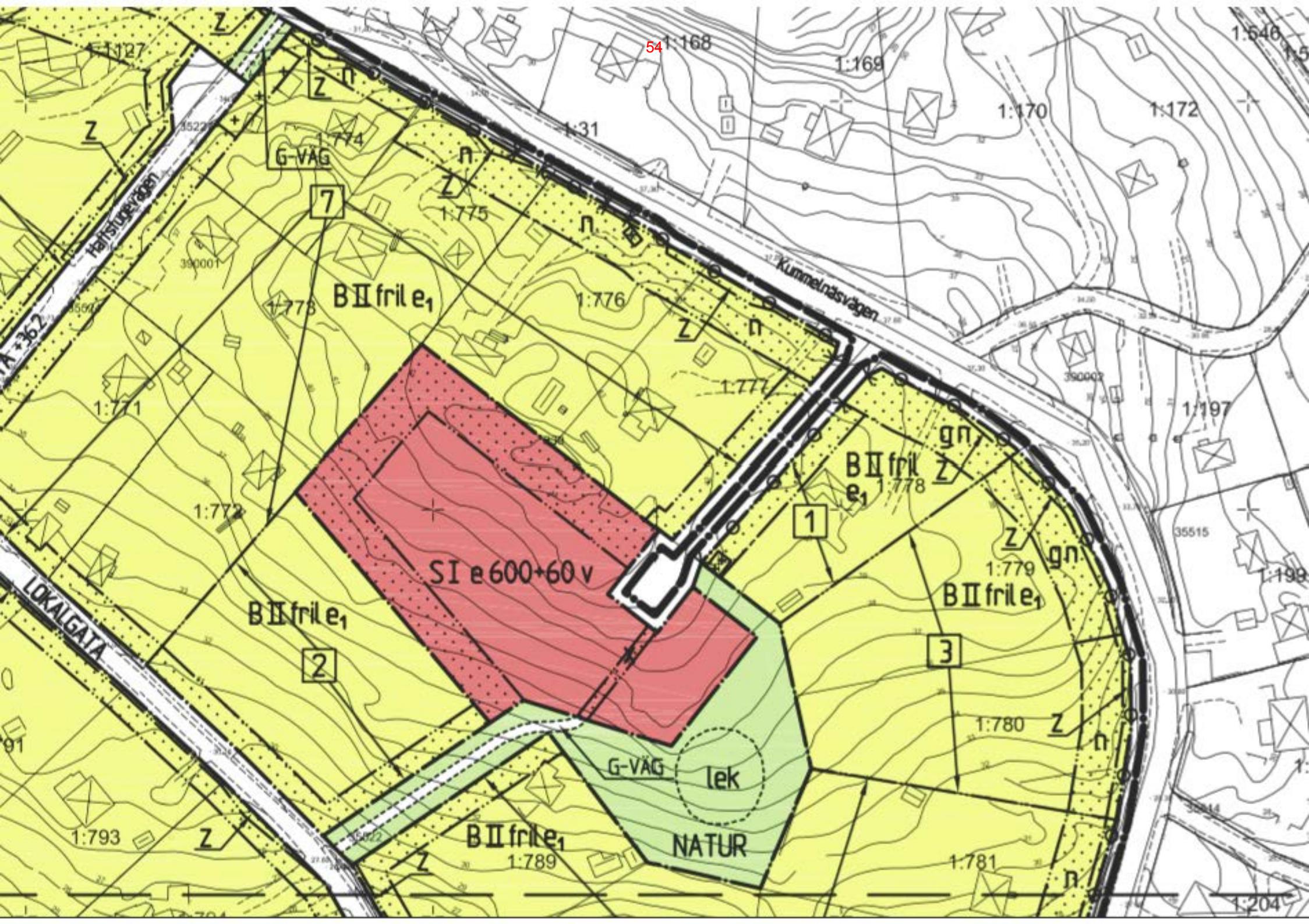
Kommunstyrelsens ordförande

Kommunens namnteckningar bevitnas:

Nacka den

För CM INFRA AB

Tomrättshavarens namnteckning/ar bevitnas:



29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 234

Dnr KFKS 2015/304-224

## Beslut om finansiering av vägplaner för trafikplats Skvaltan, Kvarnholmen samt Nacka

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att ingå föreslaget finansieringsavtal i bilagan till exploateringsenhetens tjänsteskrivelse, daterad den 30 juni 2016.

### Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade den 9 maj 2016 att den fortsatta planeringen i centrala Nacka ska utgå från att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka stängs. Vidare beslutades att en förutsättning för dessa åtgärder är att avtal tecknas med Trafikverket.

Detta beslut avser finansiering av framtagande av vägplaner för trafikplats Skvaltan, trafikplats Kvarnholmen och stängning av trafikplats Nacka.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 130  
Exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 30 juni 2016  
Finansieringsavtal daterat 2016-06-30

### Ärendets tidigare behandling

**Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 9 augusti 2016 § 130**  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.  
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att ingå föreslaget finansieringsavtal i bilagan till exploateringsenhetens tjänsteskrivelse, daterad den 30 juni 2016.

### Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Beslut om finansiering av vägplaner för trafikplats Skvaltan, Kvarnholmen samt Nacka**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att ingå föreslaget finansieringsavtal i bilagan till exploateringsenhetens tjänsteskrivelse, daterad den 30 juni 2016.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen beslutade den 9 maj 2016 att den fortsatta planeringen i centrala Nacka ska utgå från att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka stängs. Vidare beslutades att en förutsättning för dessa åtgärder är att avtal tecknas med Trafikverket.

Detta beslut avser finansiering av framtagande av vägplaner för trafikplats Skvaltan, trafikplats Kvarnholmen och stängning av trafikplats Nacka.

### **Ärendet**

I september 2015 antogs en startpromemoria för förstudie och överdäckning av Värmdöleden och bussterminal inom planprogrammet för centrala Nacka. Inom ramen för förstudien ska enligt startpromemorian även en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) om samordnad trafikplanering i centrala Nacka utföras. I ÅVS:en rekommenderas att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka stängs.

Kommunstyrelsen beslutade den 9 maj 2016 att den fortsatta planeringen i centrala Nacka ska utgå från att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka stängs. Vidare ska planeringen utgå från en överdäckning och bussterminal i enlighet med förslaget i promemorian ”Förstudie bussterminal och överdäckning i Nacka stad”. Enligt beslutet är en förutsättning för projekten att avtal tecknas med Stockholms läns landsting och Trafikverket.



Detta beslut avser endast finansiering av framtagande av vägplaner för trafikplats Skvaltan, trafikplats Kvarnholmen och stängning av trafikplats Nacka. En principöverenskommelse ska även tecknas med Stockholms läns landsting och Trafikverket avseende överräckning av Värmdöleden samt bussterminal.

Trafikverket har inga medel för framtagande av handlingarna för trafikplatserna men kommer att föra fram trafikplatserna i arbetet med revidering av kommande länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för att erhålla finansiering för dem. En förutsättning för bussterminal och överräckning är att trafikplats Nacka stängs. Bussterminalen är planerad att tas i drift i samband med tunnelbanans öppnande och för att inte försena bussterminalen behöver arbetet med vägplanerna startas innan kommande revidering av länsplanen.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Trafikverkets uppskattade kostnader för framtagande av vägplaner för trafikplatserna är tio miljoner kronor. I det fall trafikplatserna blir finansierade genom kommande länsplan ska Trafikverket kompensera Nacka i den omfattning länsplanen medger för de kostnader som Nacka har haft med anledning av framtagandet av vägplanerna. Om trafikplatserna däremot inte omfattas av kommande länsplan ska annan part än Trafikverket vara ansvarig för finansieringen av trafikplatsernas produktion.

## **Konsekvenser för barn**

Utbyggnad av trafikplatserna Skvaltan och Kvarnholmen är en förutsättning för att trafikplats Nacka ska kunna stängas. Genom att stänga trafikplats Nacka och överräcka Värmdöleden kommer möjligheterna för barn att röra sig mellan stadsdelarna till idrottsplatser, skolor och gymnasium att bli enklare och upplevas som tryggare.

## **Bilagor**

Finansieringsavtal daterat 2016-06-30

Ulf Crichton  
Exploratorchef

Anna Ahlberg  
Projektchef

## AVTAL

Mellan Nacka kommun, org.nr: 212000-0167 nedan kallad Nacka och Trafikverket org.nr: 202100-6297 nedan kallad Trafikverket, tillsammans gemensamt kallade Parterna, har träffats följande finansieringsavtal för ombyggnad av trafikplatserna Skvaltan och Kvarnholmen utmed väg 222 Värmdöleden inom Nacka kommun, Stockholms län.

### **§ 1 Bakgrund**

En gemensam Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) mellan Nacka, Trafikverket och Trafikförvaltningen har genomförts för de föreslagna åtgärderna, kallad *Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering i centrala Nacka* (KFKS 2015/304-224). Syftet med ÅVS-arbetet har varit att utifrån förutsättningarna om bebyggelseutvecklingen i centrala Nacka, ny tunnelbana, överläckning av väg 222 Värmdöleden med tillhörande bussterminal samt flytt av väg 222 Värmdöleden, analysera hur trafiksystemet i anslutning till väg 222 Värmdöleden ska fungera.

Parallelt med tecknandet av detta avtal kommer det också att tecknas övergripande avtal om planeringsförutsättningar, framtagande av handlingar mm för ny tunnelbana respektive överläckning av väg 222 Värmdöleden med tillhörande bussterminal samt flytt av väg 222 Värmdöleden.

Nacka och Trafikverket är eniga om att en ombyggnad av trafikplats Skvaltan inklusive komplettering av ett fjärde körfält på viss sträcka av väg 222 Värmdöleden samt trafikplats Kvarnholmen (nedan kallat Trafikplatserna), inklusive indragning av befintlig trafikplats Nacka C, på väg 222 Värmdöleden är nödvändig för att trafikförsörja centrala Nacka i enlighet med framtiden ÅVS och efterföljande principöverenskommelse. För att kunna realisera nya trafikplatskopplingar mot länsväg 222 Värmdöleden samt borttagning av befintlig trafikplats Nacka C, krävs handlingar enligt Väglagen.

Trafikverket har ingen erinran mot att handlingar tas fram för nya Trafikplatser i enlighet med ovan nämnd ÅVS, men har inga medel för finansiering av framtagande av handlingarna.

Trafikplatserna finns inte med i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025.

### **§ 2 Ikraftträdande och giltighet**

Villkoren i detta avtal träder i kraft först när följande förutsättningar är uppfyllda:

Principöverenskommelse efter slutförd ÅVS undertecknas av samtliga parter, och

Kommunfullmäktige i Nacka kommun beslutar att godkänna detta avtal genom beslut som vinner laga kraft.

### **§ 3 Avtalets syfte**

Syftet med detta avtal är att reglera finansiering av planläggning samt framtagande av handlingar enligt Väglagen för att ge rådighet för en om- och tillbyggnad av Trafikplatserna i enlighet med framtiden ÅVS.

## § 4 Parternas åtagande

Parterna är överens om att samordna planprocesser för vägplaner och detaljplaner.

### Nacka

Nacka ansvarar för planeringsprocessen enligt Plan- och Bygglagen med framtagande av erforderliga detaljplaner för Trafikplatserna.

Nacka ska beredas möjlighet att delta i arbetet med framtagande av vägplanehandlingar.

### Trafikverket

Trafikverket ansvarar för planeringsprocessen enligt Väglagen med framtagande av vägplaner för Trafikplatserna. Trafikverket utser projektledare som leder arbetet med att ordna en projektorganisation, handla upp konsult och att i enlighet med Väglagen ta fram erforderliga handlingar fram till och med fastställelseprocess.

En förutsättning för Trafikverkets åtagande är att finansiering av föreslagna åtgärder erhålls enligt § 5.

## § 5 Finansiering

Trafikplatserna finns inte med i gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025. Trafikverket har därmed inte några medel för finansieringen av dessa. Trafikverket har ändemot ingen erinran mot att handlingar tas fram för Trafikplatserna i enlighet med ovan nämnd ÅVS, förutsatt att Nacka bekostar framtagandet av de vägplaner som erfordras för Trafikplatserna. En indikativ kostnad för de båda vägplanerna är totalt 10 miljoner SEK. Trafikverket kommer successivt i takt med att projektet fortskrider föra dialog med Nacka för mer detaljerad kännedom om vägplanernas kostnad.

Trafikverket har rätt att fakturera Nacka för de faktiska kostnader som Trafikverket har till följd av framtagandet av vägplaner, vilket utöver egen tid och utlägg också inkluderar kostnader för upphandlade konsulter. Fakturering sker månadsvis med betalning inom 30 dagar. Trafikverket ansvarar för att Trafikverkets egna kostnader samt kostnader för upphandlade konsulter redovisas så att de kan granskas av Nacka.

Nacka bekostar själva egen tid och utlägg till följd av framtagandet av vägplaner, vilket även inkluderar framtagandet av erforderliga detaljplaner inom den egna kommunen.

Nacka ska utan kostnad för Trafikverket tillhandahålla befintligt kartmaterial för framtagande av erforderliga handlingar.

Trafikverket ansvarar för att Trafikplatserna förs fram i arbetet med revidering av kommande Länsplan. I det fall Trafikplatserna blir finansierade genom kommande Länsplan ska Trafikverket, när rådighet till detta ges, kompensera Nacka i den omfattning länsplanen medger för de kostnader som Nacka har haft med anledning av framtagandet av vägplanerna. Om Trafikplatserna ändemot inte omfattas av kommande Länsplan ska annan part än Trafikverket vara ansvarig för finansieringen av Trafikplatsernas produktion.

Vägplanerna för Trafikplatserna kommer inte kunna fastställas utan att finansiering för produktion är säkerställd.

## **§ 6 Genomförande**

Parterna ska verka för att samutnyttja planeringsresurser i arbetet med vägplaner och tillhörande detaljplaner och bruka de möjligheter som ges i respektive lagstiftning till samordning av processen.

En gemensamt tillsatt styrgrupp ska tillse ett integrerat arbetssätt så att de båda projektgrupperna samordnas på ett effektivt sätt.

### Framtagande av handlingar enligt Väglagen

Trafikverket leder och samordnar arbetet med formella vägplaneprocesser för Trafikplatserna inklusive behovet av samråd mm samt tillståndsprövning.

Arbetet med framtagande av erforderliga handlingar kommer att påbörjas med projektplanering från 2016-08. Arbetet leds av Trafikverket, som utser ansvarig projektledare. Trafikverket upphandlar konsult för upprättande av handlingar i samråd med Nacka.

I samband med att kontrakt om konsultstöd ska tecknas av Trafikverket har Nacka möjlighet att ompröva eller häva detta avtal. Om Nacka häver avtalet ska de faktiska kostnader som Trafikverket har haft fram till den tidpunkten bekostas av Nacka.

### Framtagande av handlingar enligt Plan- och Bygglagen

Nacka leder och samordnar arbetet med formella detaljplaneprocesser för Trafikplatserna inklusive behovet av samråd mm samt tillståndsprövning.

Arbetet med framtagande av handlingar har påbörjats för gata mellan trafikplats Skvaltans och Skönviksvägen. Ny detaljplan för trafikplats Kvarnholmen planeras att starta under augusti 2016. Arbetena leds av Nacka, som utser erforderlig organisation. Trafikverket medverkar vid granskning av de detaljplaner och handlingar som Nacka tar fram.

### Utbyggnad av Trafikplatserna

Inför en utbyggnad av Trafikplatserna ska ett genomförandeavtal tecknas mellan Trafikverket och Nacka för Trafikplatserna. Genomförandeavtalet ska bl a reglera finansiering och Parternas ansvarsförhållande för dess utbyggnad.

## **§ 7 Tidplan**

Fastställda vägplaner respektive lagakraftvunna detaljplaner beräknas kunna vara uppfyllda till senast 20190630.

Parterna är överens om att verka för att minimera tiden för planläggning genom att till exempel utreda förutsättningar för förenklad planläggningstyp och att se över möjligheterna att prioritera formell hantering av vägplanerna hos länsstyrelsen och Trafikverkets planprövning.

## **§ 8 Parternas samarbete**

Trafikverket ska fortlöpande ge Nackas kontaktpersoner insyn i och kontinuerligt informera om arbetet med vägplaner samt kalla Nackas kontaktpersoner till gemensamma möten för avstämning av arbetet.

Nacka ska fortlöpande ge Trafikverkets kontaktpersoner insyn i och kontinuerligt informera om arbetet med detaljplan samt kalla Trafikverkets kontaktpersoner till gemensamma möten för avstämning av arbetet.

I det fall att endera Part väljer att utifrån egna omständigheter avbryta processen för planering av Trafikplatserna ska motparten kompenseras för de utlägg och kostnader som orsakas till följd av beslutet.

## **§ 9 Twist**

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

## **§ 10 Ändringar och tillägg**

Ändringar och tillägg till detta avtal ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda parter.

## **§ 11 Överlåtelse**

Detta avtal får inte utan Kommunens, genom kommunstyrelsen, eller Trafikverkets skriftliga medgivande överlätas på annan.

\*\*\*\*\*

Avtalet undertecknas i två exemplar varav parterna erhållit var sitt.

För Trafikverket Region Stockholm

Solna den

2016

För Nacka kommun

Nacka den

2016

XXX

XXX

§ 235

Dnr KFKS 2016/343

## Strategi Framkomlighet i Nacka

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta föreslagen, justerad *Strategi Framkomlighet i Nacka* med följande tillägg (nya punkter längst ned på sidan 2 i strategin):

”

- Faktiska restider till viktiga målpunkter (t ex Slussen, T-Centralen och Kista) med olika trafikslag ska mätas regelbundet, rapporteras till kommunstyrelsen och ligga till grund för åtgärdsplaneringen.
- Genom regelbundna kontakter med andra aktörer (t ex Stockholms stad, landstingets trafikförvaltning och Trafikverket) ska Nacka påtala åtgärder som de kan vidta för att för att öka framkomligheten för Nackaborna.”

Kommunstyrelsen beslutar därutöver att uppmana Stockholms stad och SL/Trafikförvaltningen att snarast vidta åtgärder för att minimera trafikstörningarna i samband med Stockholms stads ombyggnad av Slussen. Exempel på åtgärder är:

- öka antalet avstigningsplatser för bussarna vid Slussen,
- planera för att Saltsjöbanan ska kunna gå till Lokattstrappan snarast möjligt, så att tidsperioden för omstigning vid Henriksdal inte blir längre än absolut nödvändigt,
- öka turtätheten på Sjövägen under rusningstid,
- slopa biljettkontrollen vid byte mellan Saltsjöbanan och ersättningsbussarna vid Henriksdal,
- inrätta busslinjer med andra målpunkter under rusningstid än Slussen, t ex Medborgarplatsen, åtminstone i avväntan på att tvärbanans förlängning till Sickla blir klar hösten 2017.

### Ärendet

Den föreslagna strategin *Framkomlighet i Nacka* beskriver kommunens strategi och verktyg för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Fem kategorier med kommunala verktyg och åtgärder identifieras. En sjätte beskriver externa aktörers verktyg som har påverkan på kommunens trafiksystem och resande. Strategin bygger på kommunens övergripande mål samt relevanta mål från översiksplan, strukturplanen för västra Sicklaön och Nackas miljömål och följer kommunens styrprinciper. I ett stödjande dokument ges en fördjupning av faktorer som ligger bakom strategin med en beskrivning av nuläge och framtid.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen får årligen en redovisning, lämpligen i samband med handlingsplanen, av dels faktisk restid till viktiga målpunkter (t ex T-centralen, Slussen och Kista) med både kollektivtrafik, cykel och bil och dels de åtgärder som Nacka önskar att andra aktörer vidtar vid varje givet tillfälle för att öka framkomligheten för Nackaborna (t ex utbyggt båttrafik, dubbelspår för högre turfästet på Saltsjöbanan och sprinklers i Södra länken för att minska antalet avstängningar).

Kommunstyrelsen beslutar därutöver att uppmana Stockholms stad och SL/Trafikförvaltningen att snarast vidta åtgärder för att minimera trafikstörningarna i samband med Stockholms stads ombyggnad av Slussen och ger i strategin exempel på åtgärder.

### **Handlingar i ärendet**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 juni 2016 § 113

Trafikenhetens tjänsteskrivelse den 1 juni 2016

Bilaga 1. Strategi. Framkomlighet i Nacka, rev den 29 augusti 2016

Bilaga 2. Framkomlighet i Nacka – Nacka kommunens förhållningssätt för att skapa en förutsägbar och pålitlig framkomlighet i trafiksystemet

### **Ärendets tidigare behandling**

**Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 juni 2016 § 113**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott uppdrog till stadsledningskontoret att till kommunstyrelsens sammanträde den 29 augusti 2016 komplettera strategin med lämpliga delar av det som står om ”handlingsplan” (s 22) i dokumentet *Framkomlighet i Nacka*. Där bör också framgå att kommunstyrelsen ska få en årlig redovisning, lämpligen i samband med handlingsplanen, av dels faktisk restid till viktiga målpunkter (t ex T-centralen, Slussen och Kista) med både kollektivtrafik, cykel och bil och dels de åtgärder som Nacka önskar att andra aktörer vidtar vid varje givet tillfälle för att öka framkomligheten för Nackaborna (t ex utbyggt båttrafik, dubbelspår för högre turfästet på Saltsjöbanan och sprinklers i Södra länken för att minska antalet avstängningar).

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta föreslagen, justerad *Strategi Framkomlighet i Nacka*.

### **Yrkanden**

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Gunilla Grudevall-Steen (L), Jan-Eric Jansson (KD), Hans Peters (C), Sidney Holm (MP), Christina Ståldal (NL), Rolf Wasteson

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

(V) och Khashayar Farmanbar (S), bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag med följande tillägg (nya punkter längst ned på sidan 2 i strategin):

”

- Faktiska restider till viktiga målpunkter (t ex Slussen, T-Centralen och Kista) med olika trafikslag ska mätas regelbundet, rapporteras till kommunstyrelsen och ligga till grund för åtgärdsplaneringen.
- Genom regelbundna kontakter med andra aktörer (t ex Stockholms stad, landstingets trafikförvaltning och Trafikverket) ska Nacka påtala åtgärder som de kan vidta för att för att öka framkomligheten för Nackaborna.”

Kommunstyrelsen beslutar därutöver att uppmana Stockholms stad och SL/Trafikförvaltningen att snarast vidta åtgärder för att minimera trafikstörningarna i samband med Stockholms stads ombyggnad av Slussen. Exempel på åtgärder är:

- öka antalet avstigningsplatser för bussarna vid Slussen,
- planera för att Saltsjöbanan ska kunna gå till Lokattstrappan snarast möjligt, så att tidsperioden för omstigning vid Henriksdal inte blir längre än absolut nödvändigt,
- öka turtätheten på Sjövägen under rusningstid,
- slopa biljettkontrollen vid byte mellan Saltsjöbanan och ersättningsbussarna vid Henriksdal,
- inrätta busslinjer med andra målpunkter under rusningstid än Slussen, t ex Medborgarplatsen, åtminstone i avvaktan på att tvärbanans förlängning till Sickla blir klar hösten 2017.

## Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Mats Gerdau's yrkande.

## Protokollsanteckning

Mats Gerdau lät anteckna följande för Moderaternas kommunstyrelsegrupp.

”Den senaste veckans kaos för kollektivtrafiken vid Slussen måste åtgärdas omedelbart. Många resenärer vittnar om restider som förlängts med upp till 20 minuter i rusningstid. Möjligtvis är det inkörningsproblem första veckan, men situationen är oacceptabel och ohållbar.

Framkomlighet i trafiken är avgörande för människors möjlighet att kunna ta sig till jobbet och för att vardagslivet ska gå ihop. Acceptansen för det omfattande bostadsbyggandet som vi planerar i Nacka kräver att kapaciteten i trafiksystemen byggs ut i minst samma takt. Från Nackamoderaternas sida driver vi trafikfrågorna mycket aktivt, med förslag som både

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

kortsiktigt kan avhjälpa situationen idag (t ex bussar med fler målpunkter i Stockholm) och lösa framkomligheten på sikt (bl a förlängning av Tvärbanan till Sickla, utbyggnad av tunnelbana till Nacka, dubbelspår på Saltsjöbanan, en ny Skurubro och en Östlig förbindelse som binder ihop Norra och Södra länken). Det är nödvändigt att alla parter tar sitt ansvar för att bidra till att lösa framkomligheten. I synnerhet Stockholm stad, som äger Slussenprojektet som förorsakar störningarna, har ett särskilt ansvar att se utanför sin egen kommungräns.”

Gunilla Grudevall-Steen lät anteckna följande för Liberalernas kommunstyrelsegrupp.

”Liberalerna ser den nya strategin ”Framkomlighet i Nacka” som ett mycket bra och kraftfullt verktyg för vår ”bygga stad ” planering o utveckling.  
Vi förväntar oss att den kommer att ligga till grund för alla de beslut som gäller framkomlighet vad gäller gång o trafik.  
Viktigt med samordning, information, tillgänglighet och analyser.  
Våra Nackabor ska kunna förflytta sig tryggt och säkert, välja trafikslag, och trafiksystemet ska vara förutsägbart och pålitligt.”

Christina Ståldal lät anteckna följande för Nackalistans kommunstyrelsegrupp.”

”En fråga som för varje dag blir alltmer högaktuell är framkomligheten för trafiken i Nacka. De sent inkomna skrivningarna från Alliansen visar att det börjar brännas under fötterna i denna fråga. Strategin i sig är inte så mycket att säga något om utom att en koll en gång om året verkar vara för glest. Natur- och trafiknämnden får en rapport till varje nämndsammanträde men även KS borde få fler och tätare rapporter för att kunna fatta nya beslut vid behov.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Strategi Framkomlighet i Nacka**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta föreslagen *Strategi Framkomlighet i Nacka*.

### **Sammanfattning**

Den föreslagna strategin *Framkomlighet i Nacka* beskriver kommunens strategi och verktyg för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Fem kategorier med kommunala verktyg och åtgärder identifieras. En sjätte beskriver externa aktörers verktyg som har påverkan på kommunens trafiksystem och resande. Strategin bygger på kommunens övergripande mål samt relevanta mål från översiksplan, strukturplanen för västra Sicklaön och Nackas miljömål och följer kommunens styrprinciper. I ett stödjande dokument ges en fördjupning av faktorer som ligger bakom strategin med en beskrivning av nuläge och framtid.

### **Ärendet**

I enlighet med stadsdirektörens uppdrag att ta fram en framkomlighetsstrategi från beslut i kommunstyrelsen den 31 augusti 2015 har förslag till strategi för framkomlighet i Nackas trafiksystem tagits fram.

Nacka kommun växer och till 2030 ska ca 20 000 nya bostäder och ca 15 000 arbetsplatser tillkomma i kommunen samtidigt som övriga regionen också växer. 40-50 000 fler människor kommer då att röra sig i Nacka på olika sätt. Detta är en stark tillväxt på relativt kort tid vilket ställer stora krav på hur vi reser inom, till och från Nacka kommun. Den vanligaste orsaken till framkomlighetsproblem och kapacitetsbrister i trafiksystemet är att många människor vill resa till samma plats vid samma tid. Då uppstår trängsel. Att dimensionera systemet för dessa tillfälliga toppar är inte möjligt eller önskvärt i en tät och nära stad där uppskattade kvaliteter som torg, parker, lekplatser, natur-och rekreationsområden m.m. också ska få plats. Därför är köer och trängsel ett naturligt fenomen på gator, vägar och spår vid högtrafik.



För att bättre hantera framkomligheten i ett start växande Nacka föreslås en strategi med verktyg för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Förhållningssättet är att skapa tätare stadsmiljöer med närhet till det mesta där framkomligheten i trafiksystemet är förutsägbar och pålitlig.

Strategin tar upp hur Nacka kommun bör arbete, där samarbete med externa aktörer är nödvändigt. Verktygen som kommunen råder över delas in i fem kategorier; STYRA, KOMMUNICERA, TRIMMA, BYGGA och SAMORDNA. Åtgärder inom dessa kategorier kan t.ex. vara tillämpning av parkeringsavgifter, styrning genom trafikanordningsplaner, tydlig kommunikation med resenärer, utbyggnad av kollektivtrafikkörfält, anpassning av trafiksignaler och utbyggnad av gång- och cykelvägar. Inte minst inbegriper det åtgärder som intern och extern samordning mellan olika kommunala enheter och externa aktörer.

För att påvisa de externa aktörernas betydelse finns en sjätte kategori med externa aktörers verktyg. Detta eftersom åtgärder som t.ex. reglering av bensinpris och trängselskatt, liksom utbyggnad av tunnelbana och upprustning av Saltsjöbanan har påverkan på Nackas trafiksystem och framkomlighet. Även enskilda byggherrars planering för bygglogistik påverkar framkomligheten.

Den på sikt mest effektiva åtgärden för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet är att skapa tätare stadsmiljöer med närhet till det mesta. I en sådan struktur förändras målpunkterna och därmed förväntas också resmönstren se annorlunda ut. I framtidens Nacka kan fler bo och arbeta inom kommunen och även nå ett brett utbud av kultur, rekreation och service. Det innebär att de resandeströmmar in och ut från Stockholms innerstad som idag skapar de flesta köerna kan förändras.

Verktygen och åtgärderna kan användas separat, men fungerar bäst i kombination med varandra. Vilket verktyg som används när bestäms av den specifika platsen och situationen och konkretiseras allteftersom i en handlingsplan som också anpassas till den tillkommande utbyggnaden av bostäder och arbetsplatser.

Strategin bygger på kommunens övergripande mål samt relevanta mål från översiktsplan, strukturplanen för västra Sicklaön och Nackas miljömål, och följer kommunens styrprinciper. I ett stödjande dokument ges en fördjupning av mål, strategi, verktyg för att genomföra strategin, samt en beskrivning av nuläge och framtid.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Strategin ger inga omedelbara ekonomiska konsekvenser. Dock tillkommer troligen en efterfrågan på ekonomiska medel för att kunna genomföra t.ex. detaljerade kapacitetsstudier och utredningar allteftersom det konkreta byggandet inom kommunen fortskrider och fysiska åtgärder vidtas. Samhällsekonomiskt är detta troligen ändå lönsamt, då kostnader för köer och trängsel kan minimeras. Merparten av kostnaderna förväntas ingå i stadsbyggnads-



projekten, men delar kommer att ingå i kommunens roll som huvudman för det egna vägnätet.

## Konsekvenser för barn

Konsekvenserna för barn är små när det handlar om de tillfälliga flaskhalsar som uppstår i rusningstid för vuxnas pendlingsresor till jobb och utbildning. Om fler istället väljer att anpassa sina restider, resa kollektivt eller gå och cykla för att slippa trängsel skapar det dock en generell hälsovinst, något som också gynnar barn. Vidare gynnar det trafikmiljön i stort och kan uppmuntra fler barn att trafiksäkert själva ta sig till fots och med cykel till skola och fritidsaktiviteter.

## Bilagor

*Bilaga 1. Strategi. Framkomlighet i Nacka.*

*Bilaga 2. Framkomlighet i Nacka – Nacka kommuns förhållningssätt för att skapa en förutsägbar och pålitlig framkomlighet i trafiksystemet.*

Mikael Ranhagen  
Enhetschef  
Trafikenheten

Ebba Larsson  
Trafikplanerare  
Trafikenheten

# STRATEGI

## Framkomlighet i Nacka

### Dokumentets syfte

*Framkomlighet i Nacka* anger strategiska utgångspunkter för hur kommunen ska hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet när det nya Nacka växer fram. Strategin definierar kommunens verktyg för framkomlighet i trafiksystemet, med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik.

### Dokumentet gäller för

*Framkomlighet i Nacka* ska ligga till grund för alla beslut inom kommunen som på något sätt berör framkomligheten i trafiksystemet.

- - -

Framkomlighetsstrategin utgår från Nacka kommuns vision ”*Öppenhet och mångfald*” och den grundläggande värderingen ”*Förtroende och respekt för människors kunskap och egen förmåga samt för deras vilja att ta ansvar*” som speglar tilltron till den enskilda resenärens förmåga att göra effektiva och hållbara resval utifrån situation och tidpunkt. Av kommunens *Fyra övergripande mål* är det främst målet om ”attraktiva livsmiljöer i hela Nacka” med undertexten ”framkomligheten är god” som denna strategi bidrar till att uppfylla.

Mål kopplade till framkomlighet i trafiksystemet finns också i översiktsplanen ”*Hållbar framtid i Nacka*”, dokumentet ”*Utvecklad strukturplan*”, visionen för Nacka stad och i Nackas miljöprogram 2016-2030. Dessa mål lyfter fram att kommunen ska ha ett trafiksystem där alla fordonsslag är samordnade på ett hållbart och välfungerande sätt, där andelarna för kollektivtrafik, gång och cykel ska öka, där framkomligheten är säker och trygg med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik, samt där klimatpåverkan ska begränsas bland annat genom minskade utsläpp av växthusgaser per person från vägtrafik.

**Nacka skapar tätare stadsmiljöer med närbild till det mesta, där framkomligheten i trafiksystemet är förutsägbar och pålitlig.**

### Koordinering

- Sam- och motverkande aktiviteter drivs av ett flertal aktörer i olika faser i utbyggnaden av den tätare stadsmiljön. Måluppfyllelsen är beroende av att det finns system för att koordinera dessa. Detsamma gäller vid mindre, lokala utbyggnader och andra aktiviteter som riskerar att störa framkomligheten i trafiksystemet.

Diarienummer	Fastställd/senast uppdaterad	Beslutsinstans	Ansvarigt politiskt organ	Ansvarig processägare
KFKS 2016/343	2016-05-11	Kommunfullmäktige	Kommunfullmäktige	Stadsledningskontoret

## Regional samverkan

- Trafiken i Nacka är en del av ett regionalt system där möjligheterna att påverka trafikutvecklingen förutsätter samverkan med angränsande kommuner, regionala huvudmän och privata aktörer.

**För att åstadkomma förutsägbar framkomlighet, god tillgänglighet och kapacitet när det behövs, ska kommunen effektivt och samordnat nyttja de verktyg som finns.**

Nedanstående bild sammanfattar de arbetssätt och verktyg kommunen har att tillgå för att förverkliga målen för framkomlighet. Verktygen kan i viss mån användas separat, men fungerar bäst i kombination med varandra. Vilket verktyg som används när bestäms av den specifika platsen och situationen.



**Genom att konkretisera väntade störningar och åtgärder i en kontinuerligt uppdaterad handlingsplan skapas underlag för detaljerade resandeprognos och kapacitetsanalyser.**

- Tidperspektivet i handlingsplanen ska vara rullande 12 månader med utblick tre år framåt.
- Åtgärder konkretiseras och presenteras i handlingsplanen allteftersom de störningsutsatta platserna identifieras och därmed vilka resandeströmmar som riskerar att uppleva störningar och närliggande.
- De planerade åtgärderna klassas utifrån störningsgrad och redovisas på karta.

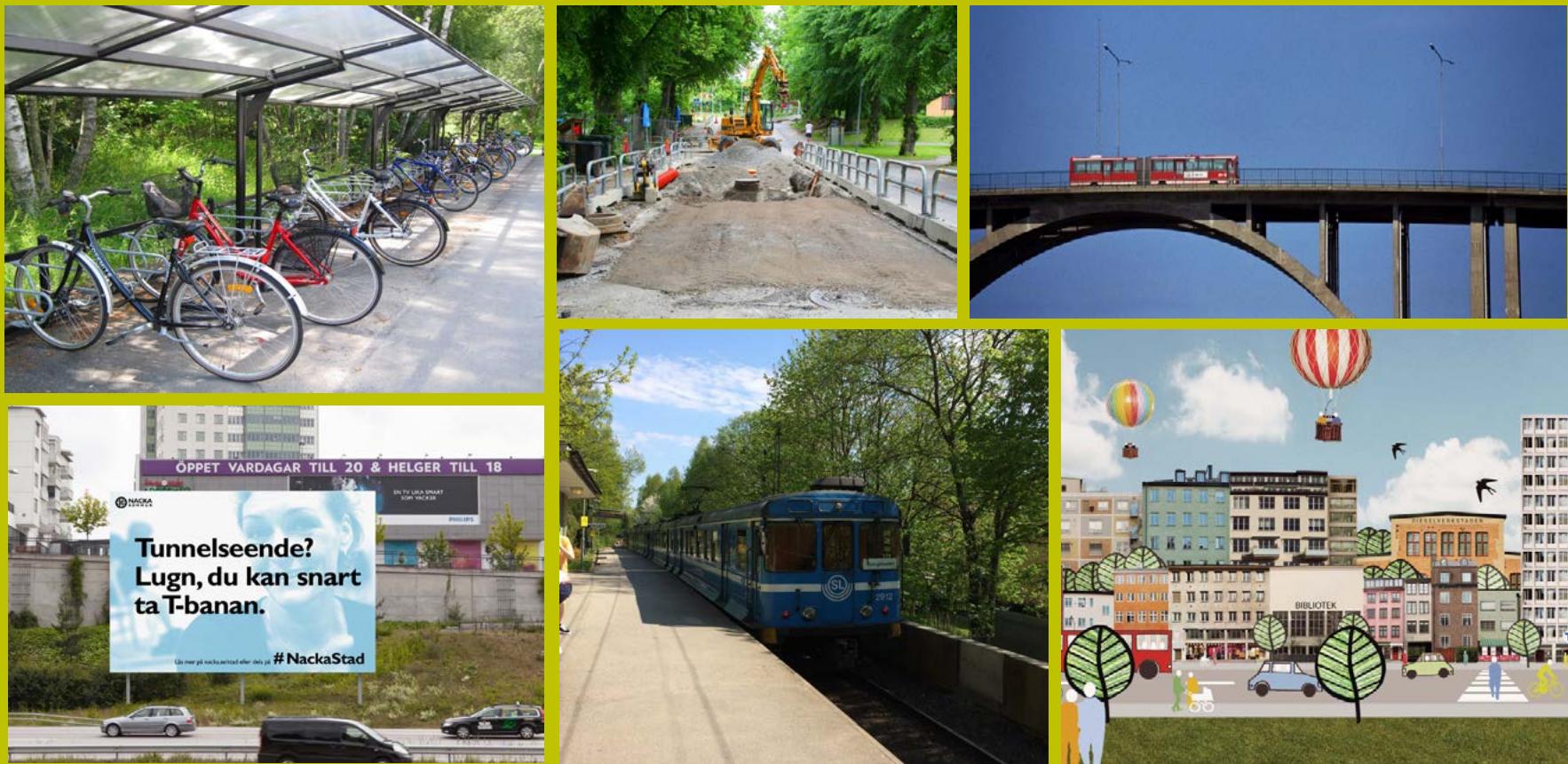
- Det ska finnas ett hållbart utbud av alternativa sätt att förflytta sig som inte handlar om att använda personbil under rusningstid, d v s öka attraktiviteten för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

## **Uppföljning**

Uppföljning sker i samband med kommunens bokslut för att säkerställa att strategin bidrar till att uppfylla de angivna målen och skapar på så sätt framkomlighet när Nacka växer och bygger stad.

# FRAMKOMLIGHET I NACKA

- Nacka kommuns förhållningssätt för att skapa en förutsägbar och pålitlig framkomlighet i trafiksystemet.



Trafikenheten • 181 31 Nacka • Telefon 08-718 80 00  
E-post: [trafik@nacka.se](mailto:trafik@nacka.se) • [www.nacka.se](http://www.nacka.se)  
Kontaktpersoner: Ebba Larsson, Emma Hirsch, Renée Klarberg

Framkomlighet i Nacka antogs av xxx 2016

**Innehåll**

1. INLEDNING .....	4
2. BEGREPP .....	6
3. MÅL .....	7
4. NULÄGE .....	8
5. TRENDER.....	10
6. FRAMTID .....	11
7. STRATEGI.....	12
7.VERKTYG.....	13
8. HANDLINGSPLAN .....	22
9. REFERENSLISTA.....	23

## I. INLEDNING

Nacka kommun växer. Till år 2030 ska ca 20 000 nya bostäder och ca 15 000 arbetsplatser tillkomma i kommunen. Redan år 2016 väntas Nacka ha 100 000 invånare och runt år 2030 bor sannolikt ca 140 000 invånare här. Detta är en stark tillväxt på relativt kort tid, vilket också ses i många andra kommuner i regionen. Denna tillväxt kommer att ställa stora krav på hur vi reser inom, till och från Nacka kommun.

Det är inte enbart Nacka som växer, hela Stockholms län växer. År 2030 beräknas länet ha drygt 2,6 miljoner invånare, en ökning med ca 400 000 personer jämfört med idag. Detta gör att de flaskhalsar som redan nu finns i trafiksystemet på vissa tider och på vissa platser kommer att bli en än större utmaning i framtiden. Tydligast upplevs dagens flaskhalsar i morgon- och eftermiddagsrusningen in och ut från Stockholms innerstad. Det märks både i kollektivtrafiken och för enskilda bilister. Men det finns även lokala problem punkter t.ex. på Järlaleden i Sickla under helgerna samt vid kommunens skolor på morgon och eftermiddag.

Kapaciteten och framkomligheten är helt enkelt ansträngd och detta beror på en mängd faktorer. Lite förenklat kan man säga att grundorsaken är att många människor vill resa till samma plats på samma tid och att trafiksystemet just då inte har tillräcklig kapacitet.

När det samtidigt också ska byggas mycket och hela stadsdelar ska förvandlas, blir ansträngningen i trafiksystemet än större. Av de 20 000 nya bostäderna, ska ca 14 000 tillkomma på västra Sicklaön, liksom 10 000 arbetsplatser av de totalt ca 15 000. Tillkommande byggtrafik

och tillfälliga omledningsvägar blir en utmaning. Å andra sidan gör just denna tillkommande tätas struktur att resanden för den enskilde invånaren underlättas på sikt. Det blir allteftersom lättare att ta sig till närmaste matbutik, apotek, skola, förskola eller granne, då fler människor ger större underlag för verksamheter. Den tätare staden kompletterat med ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät ger också möjlighet att röra sig lättare till fots och med cykel mellan platser, vilket i sin tur skapar en social närväro och en attraktiv miljö att vistas i. En sådan plats har inte ett lika stort behov av långväga resande för att utträffa dagliga ärenden och dessutom kan de resor som måste göras, i större utsträckning ske med hållbara trafikslag. Även bytespunkter för kollektivtrafik kommer att förbättras med t.ex. förlängningen av Tvärbanan till Sickla som står klar 2017, ombyggnaden av Slussen och upprustningen av Saltsjöbanan som redan påbörjats och tunnelbanans utbyggnad till centrala Nacka som ska stå klar 2025. Detta gör att även kollektivtrafikresandet efter utbyggnaderna blir avsevärt mer attraktivt.

### Syfte

Syftet med detta dokument är att presentera en nulägesbeskrivning och en framtidssbild för Nackas resande (privatresor likväl som näringslivets transporter), samt de faktorer som påverkar utvecklingen. Dokumentet visar vilket förhållningssätt och vilka verktyg kommunen har för att hantera kapacitetsbrister och framkomlighetsproblem i trafiksystemet under vissa tider och på vissa platser när det nya Nacka växer fram, och vad vi kan

göra för att skapa en pålitlig och förutsägbar framkomlighet i trafiksystemet med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik.

### Avgränsningar

Trafiken i Nacka kommun är en del i ett större trafiksystem där även regional trafik ingår. De flesta resor är kombinationsresor där en del av resan sker i Nacka, medan den fortsätter på annat sätt i en annan kommun. Hur framkomligheten i Nacka ser ut påverkas därför av hur det fungerar i t.ex. Stockholms stad eller på de större statliga vägarna genom länet. Stora fysiska infrastrukturutbyggnader är en extra stor utmaning, där den kanske mest påtagliga störningen är Slussens ombyggnad. Här är helhetsperspektivet viktigt och bytespunkter som infartsparkeringar, resecentrum eller omstigningshållplatser spelar stor roll för en god framkomlighet för hela resan.

Denna strategi presenterar ett förhållningssätt för Nacka kommun, samt vilka verktyg kommunen har. Strategin tar inte upp hur andra aktörer bör arbeta. Däremot krävs samverkan med andra aktörer för att Nackas strategi ska vara så framgångsrik som möjligt. Dessa aktörer utgörs närmast av Trafikverket, Trafikförvaltningen, Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen och Länsstyrelsen, liksom grannkommunerna Tyresö kommun, Värmdö kommun och Stockholms stad. Vägtrafikledningscentralen Trafik Stockholm är också en viktig samverkansplattform och Nackas kommande medlemskap här ger ytterligare möjligheter att påverka.

## Vad kan olika aktörer göra som kan påverka framkomligheten i Nacka kommun?

### **Vad kan kommunen göra?**

Nacka kommun ansvarar för byggande, drift och underhåll av kommunala gator och vägar, liksom för myndighetsbeslut som t.ex. trafikreglering och parkeringsavgifter. Kommunen bestämmer också hur all mark inom kommunen skall användas och bebyggas genom det kommunala planmonopolet. Genom att skapa förutsättningar för att det byggs en blandning av bostäder, arbetsplatser och service tätt och nära kollektivtrafik kan resval påverkas.

### **Vad kan landstinget göra?**

Landstinget, genom Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT), ansvarar för kollektivtrafikens utbud och rutter på väg, till sjöss och på spår. Landstinget planerar också för den regionala utvecklingen och tillväxten genom Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. De tar bl.a. fram den *Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen* (RUFS), som på en övergripande nivå pekar ut riktningen för den regionala mark- och vattenanvändningen.

### **Vad kan staten göra?**

Staten, genom Trafikverket, ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna och järnvägarna, liksom för myndighetsbeslut som t.ex. trafikreglering och flytt av fordon. Staten kan också genom Riksdagen ta beslut om t.ex. trängelskatter och skatter på bensin. En annan statlig myndighet som verkar regionalt är Länsstyrelsen. De har ett brett uppdrag, men svarar bl.a. för den regionala räddnings- och säkerhetstjänsten, yttrar sig om frågor inom miljö, transporter, infrastruktur och bostäder. Länsstyrelsen fungerar som planupprättare för den regionala länspolanen för infrastruktur där både större och mindre statliga infrastrukturinvesteringar ges finansiering. De samordnar också statliga och mellankommunala intressen i planfrågor.

### **Vad kan byggherrar och andra entreprenörer göra?**

Byggherrar och entreprenörer som verkar i kommunen genom t.ex. ledningsdragningar, fiberutbyggnad, gatu-reparationer, fastighetsutveckling, nybyggnad av bostäder och arbetsplatser har ett stort ansvar att tänka på transportlogistiken. De riktigt stora ombyggnadsområdena kräver en väl uttänkt bygglogistik med samutnyttjande av etableringsytor, allt för att minska transporterna. I de färdigställda byggnaderna är det viktigt att det t.ex. finns säker cykelparkering som enkelt går att ta sig till. De hållbara resvalen ska vara enkla att göra. Även leveranstransporter till handelsområden och gallerior kan samordnas och ske på tider när det är lugnare i trafiksystemet.

### **Vad kan den enskilde trafikanten göra?**

Enskilda trafikanter har möjlighet att göra smarta val som optimerar den egna resan likväl som andras resor. Det kan t.ex. vara att resa utanför rusningstid, åka buss och därmed dra nytta av kollektivtrafikkörfält, eller cykla och gå när det är möjligt.

Även alla exploater och byggherrar har mycket att bidra med för att omvandlingen av Nacka och dess trafiksystem under byggtiden ska fungera så bra som möjligt. Självklart behöver också de olika nämnderna och enheterna internt på kommunen samarbeta. Den kanske allra viktigaste faktorn som starkt bidrar till god framkomlighet är att varje enskild resenär hjälper till att välja det smartaste sättet att resa beroende på tidpunkt och syfte.

## 2. BEGREPP

### TILLGÄNLIGHET

- Förutsättningarna att nå ett mål eller utföra ett ärende.
- Tillgängligheten i transportsystemet beskriver med vilken uppoftning i tid och kostnad som detta kan uppnås.

### FRAMKOMLIGHET

- Trafikantens förflyttning genom trafiksystemet.
- Vid god framkomlighet är förseningarna små eller inga och restidsvariationen begränsad för olika tillfällen och sträckor.

### KAPACITET

- Hur stor nämndt trafikanter eller fordon som kan passera genom ett system, stråk eller trafikplats på bestämd tid.
- Vid störd trafik och vid köbildung går kapaciteten ned.

Justerat ur *Trafikverkets Framkomlighetsprogram, publikation 2014:140.*

Begrepp som tillgänglighet, framkomlighet och kapacitet är inte helt lätt att definiera, och det finns många skilda beskrivningar av dessa begrepp.

Kort kan ändå sägas att tillgänglighet handlar om förutsättningar att nå olika målpunkter och hur nära eller långt bort dessa ligger. Framkomlighet handlar om trafikanternas förflyttning genom trafiksystemet och där god framkomlighet innebär små eller inga förseningar med liten restidsvariation. Kapacitet beskrivs i termer av hur stor mängd trafikanter eller fordon som kan passera genom ett system eller på en plats på en bestämd tid.

Begränsad framkomlighet betyder alltså att kapaciteten är låg, eftersom trafikanterna kommer igenom systemet långsamt eller med tillfälliga stopp. Tillgängligheten kan ändå vara god, men ”dyr”, d.v.s. trafikanterna får

vänta i kö vilket kostar tid, eller får betala trängselkatt för att få nyttja vägar med reducerad trafik där kapaciteten är högre. Oavsett hur dessa begrepp definieras är orsakerna bakom dem komplexa. Det kan dyka upp plötsliga proppar till följd av olyckor eller andra oförutsedda händelser, men också bero på att det finns systemfel. Allra vanligast är dock att många människor vill resa till samma plats vid samma tid.

## 3. MÅL

Av kommunens fyra övergripande mål är det som tydligast kopplar till *Framkomlighet i Nacka* målet om ”Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka – framkomligheten är god”. Målet slår fast att bebyggelsen ska vara tät och varierad och naturen nära i hela Nacka.

De övriga mål som är kopplade till samhällsplanering, stadsbyggnad, livsmiljöer och trafikplanering är bl.a. uttryckta i översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka*, i *Utvecklad strukturplan*, i *Vision för Nacka stad*, och i *Nacka miljöprogram 2016-2030*. I urval lyder dessa:

- ”Nacka ska ha ett trafiksysteem där alla fordonsslag är samordnade på ett hållbart sätt.”
  - ”Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030.”
  - ”Här är det enkelt att leva och arbeta – att gå, cykla och åka kollektivt.”
  - ”Ökad andel kollektivtrafik och ökad andel gång och cykel.”
  - ”Väl fungerande trafiksysteem.”
  - ”Säker och trygg framkomlighet för alla trafikslag med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik framför biltrafik.”
  - ”Begränsad klimatpåverkan genom bl.a. minskade utsläpp av växthusgaser per person från vägtrafik.”



Målen stämmer också väl överens med vad Nackas invånare vill ha. Effektiv kollektivtrafik, mötesplatser och stadsliv tillsammans med natur och gång- och cykelvägar ligger högt på önskelistan.<sup>1</sup> Vad gäller kollektivtrafik är så många som 8 av 10 positiva till den kommande tunnelbanan. I av 2 tror också att de kommer att resa mer med kollektivtrafik när tunnelbanan väl börjar gå.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Nacka kommun, 2014. Samlade synpunkter från över 5000 Nackabor i undersökning från visionsarbetet med ”Nacka bygger stad”.

<sup>2</sup> Stockholms läns landsting, 2015. *Utbryggnad av tunnelbanan 2015, Söderort & Nacka*. Genomförd av CMA Research AB.

## 4. NULÄGE

Geografiska förutsättningar, befintlig infrastruktur och bebyggelseutspridning formar dagens resmönster.

Idag är Nacka en relativt glest bebyggd kommun med stadsdelar som öar med vägar, grönområden och vatten runt omkring. Dessa öar ligger ofta också på höjder.

All trafik till och från kommunen går via ett fåtal väg-, spår- och sjöförbindelser. De flesta länkar går i dalgångar i öst-västlig riktning, med en del större huvudstråk mot Jarlaberg, Orminge, Kummelnäs, Boo, Älta och Saltsjöbaden i nord-sydlig riktning. Till detta kommer lokala vägnät inom och mellan bebyggelseområden.



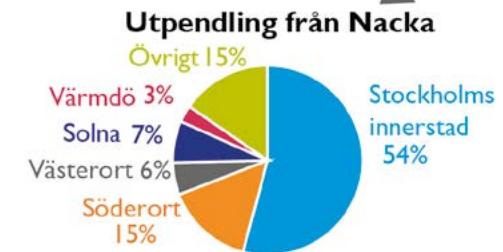
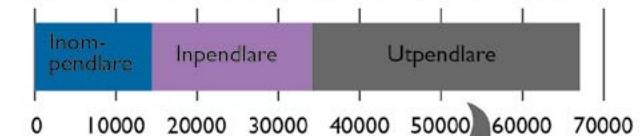
Denna struktur gäller både för vägar för bil, buss, lastbil m.m samt för gång- och cykelvägar. Den tydligaste s.k. flaskhalsen är den in och ut från Stockholm via de stora lederna Stadsgårdsleden och väg 222/Värmdöleden, samt Södra länken.

Spårtrafiken nyttjar Saltsjöbanan mellan Slussen och Saltsjöbaden/Solsidan och båttrafiken går från Värthamnen i Stockholm via Lidingö till Nacka med stopp i Nacka strand, Kvarnholmen, Finnbona och Saltsjöqvarn för vidare färd in mot Nybroplan i Stockholm.

### Resanderelationer

Det stora pendlingsresandet in och ut från Nacka går till och från Stockholms innerstad. Ca 32 000 personer pendlar ut från Nacka för att arbeta, varav nästan 70 % arbetar i innerstaden eller i söderort. En liten andel fortsätter vidare till västerort och en del reser också mot Värmdö.<sup>1</sup>

### Arbetspendling inom, till och från Nacka



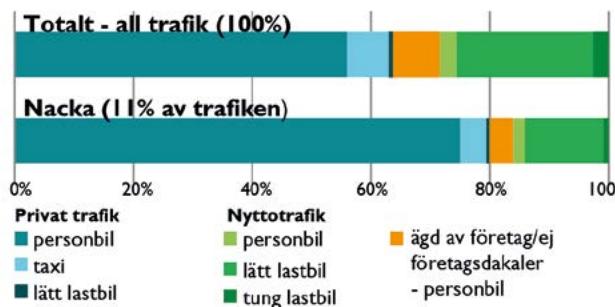
Nackabornas arbetspendling, samt lokalisering av Nackabornas arbetsplatser utanför kommunen.<sup>1</sup>

### Fördelning mellan personresande och nytoresande

Förutom privata pendlingsresor är en del av transporter också nyttotrafik som t.ex. utgörs av lastbilar och budbilar för transport av gods. Hur fördelningen ser ut är olika beroende på var man räknar. Vid en undersökning över resande i snittet förbi Slussen utgjorde

<sup>1</sup> Spolander, K., 2012. Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser. Tillväxt, miljö och regionplanering (SLL) och SCB, 2016.

## Färdmedelsfördelning uppdelad på transporttyper (som passerar Slussen)



privat trafik drygt 60 % och nyttotrafik knappt 30 % av all trafik. Jämfört med fördelningen för all trafik ligger personbilsresandet högre för Nackas resenärer.<sup>1</sup>

För att förbättra framkomligheten vid ombyggnaden av Slussen och ge bättre utrymme för nytto- och godstransporter behöver personbilsresandet minska i detta snitt.

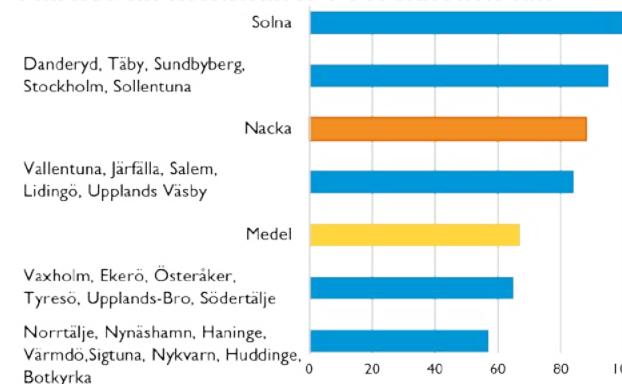
## Dagens kapacitet och tillgänglighet

Dagens kapacitetsbrister är som tydligast i morgonrusningen på vardagar. En typisk måndagmorgon kl 8 går det långsamt för biltrafiken in mot centrala Stockholm. Detta syns även i övriga delar av den inre regiondelen. Men redan vid 9.30-tiden släpper köerna och det är framkomligt igen. Andra flaskhalsar uppstår på helgerna på Järlaleden och runt Sickla när många ska till och från handelsområdet samtidigt. Detsamma gäller vid vissa skolor under vardagsmorgnar och på eftermiddagar när många föräldrar lämnar och hämtar sina barn med bil istället för att barnen själva tar sig till skolan. I övrigt är framkomligheten för bilister i Nacka god, likaså är kapaciteten det. Det gäller i stort även för fotgängare och



Rött markerar längsammare trafik.<sup>2</sup>

## Närhet till kommuner i Stockholms län



Relativ tidsåtgång (med bil) för att ta sig från kommun A (exempelvis Nacka) till de övriga 25 kommunerna.<sup>3</sup>

cyklister. I vissa resanderelationer går det till och med snabbare med cykel, främst till natur- och rekreationsområden.

Vad gäller tillgänglighet har Nacka i förhållande till många övriga kommuner nära till det mesta. Det är sällan långt till grannkommuner, kulturutbud, grönområden, handelscentra och bytespunkter för mer långväga resande.

## Trängselskatt

Stockholm har sedan 2007 haft trängselskatt permanent och syftet är att minska miljöbelastningen och förbättra framkomligheten för vägtrafik under högtrafiktid. Trängselskatten bidrar till att vissa resenärer istället väljer att resa på ett annat sätt, tar en annan väg eller åker vid ett annat tillfälle. Detta ger en mer pålitlig resa för de som väljer att betala skatten och fortsätter att resa i högtrafik.

Vid införandet av trängselskatten minskade trafiken över trängselskattsnittet med cirka 20 % jämfört med samma period 2005. Därefter har trafikmängderna varit relativt stabila trots att befolkningsmängden har ökat i regionen.

I januari 2016 höjdes taxan och skatt infördes även på Essingeleden. Effekterna hittills har varit minskad köbildung norrut på Essingeleden och i Södra länken under framförallt morgonrusningen, även om trafikminskningarna har varit något lägre än förväntat. Den minskade trafiken har ändå inneburit att Södra länken inte behövs stängas till följd av kövärningar lika ofta som under motsvarande tid tidigare år, vilket är positivt för Nackas trafikanter. Den långvariga effekten av den utökade trängselskatten återstår att följa.

1 WSP, 2015, Resvanor sydost med fokus på Nacka. Undersökning om resvanor via Slussen - våren 2014.

2 Google Maps, "Typisk trafik".

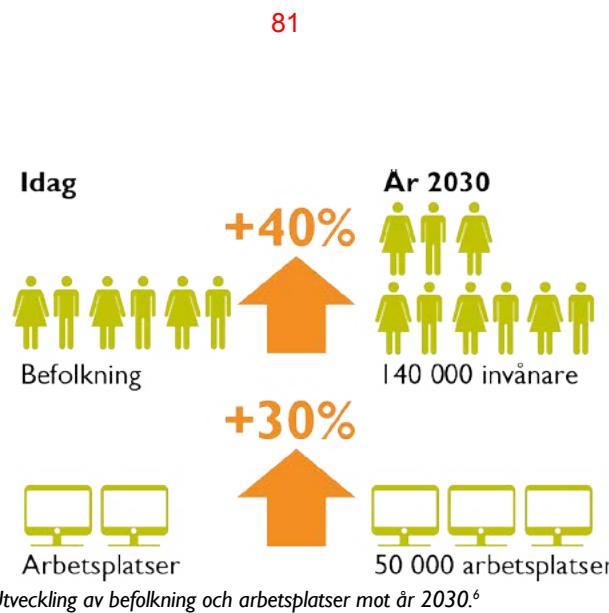
3 Nacka kommun, 2015. Yttrande till Sverigeförhandlingen, nyttotanalys.

## 5. TRENDER

Stora megatrender som förändrar samhället är bl.a. den fortsatta urbaniseringen, den växande digitaliseringen och förskjutningen i den ekonomiska geografin. Detta förändrar även transportsystemet.

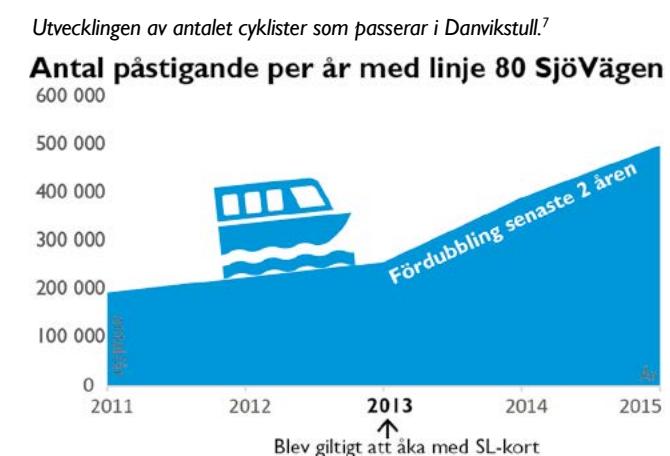
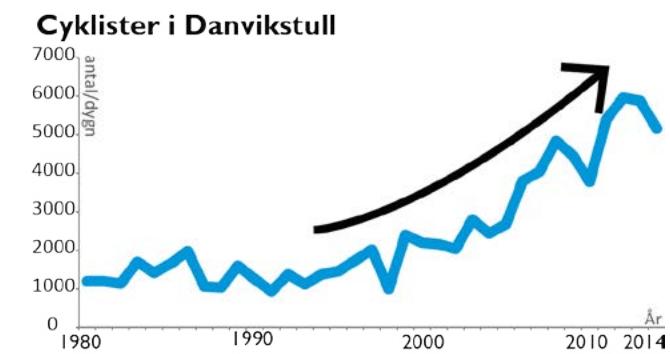
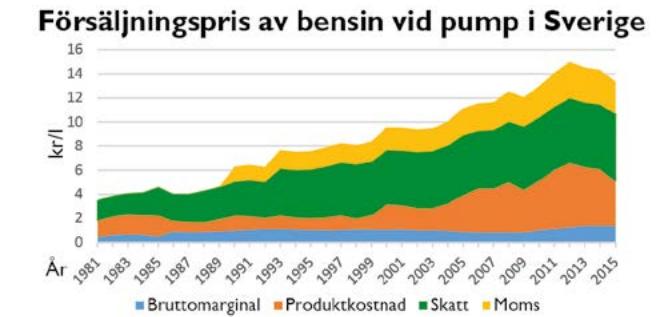
Trenden går mot att resandet i städerna koncentras och ökar, men också att det också finns en större variation bland resenärer som alla har särskilda behov. Gruppen äldre växer särskilt. Vad gäller ekonomin blir den allt mer globaliserad och vad som händer i Kina påverkar även Sverige. De senaste 15 åren har realinkomsterna ökat med ca 2,5 % per år och de förväntas fortsätta att öka fram till år 2030. Detta påverkar resandet på så sätt att fler har råd att t.ex. ha egen bil. Vidare slår digitaliseringen igenom även på transportområdet med utveckling av gps, digitala betalsystem i kollektivtrafiken, självkörande bilar och digitala reseplanerare m.m. som förenklar det dagliga resandet. Samtidigt är globala utsläpp av växthusgaser större än någonsin. Efterfrågan på biogärna ökar, men det gör den även på olja. På samma gång minskar bilberoendet i städerna och krav på anpassningar till miljö och klimat skärps.<sup>1</sup>

I Stockholmsregionen märks detta med en ökad miljö- och hälsomedvetenhet med t.ex. starkt ökande cykling, men också på bil- och körkortsinnehav. Här har bilinnehavet varit relativt konstant sedan år 2000 och det finns betydligt färre bilar per invånare i Stockholms län (ca 400 bilar per 1000 invånare) än genomsnittet för riket.<sup>2</sup> Just i Nacka har dock bilinnehavet ökat mer än



befolkningsen. Om länets nivå är permanent, om det är en tillfällig utplaning eller början på en minskning av bilinnehavet råder det delade meningar om. Likaså är forskningen inte helt överens om begreppet ”peak car”. Det syftar på att bilanvändningen per person eventuellt har passerat sin maxnivå och vänt neråt. Men även här tycks bensinpris<sup>3</sup> och ekonomisk utveckling spela in. Den kraftigt ökade befolkningstillväxten innebär ändå en ökning av antalet bilar och antalet körd kilometer även om resandet per person minskar. Vid ett fortsatt konstant bilinnehav per person tillkommer drygt 10 000 bilar/år i länet.<sup>4</sup>

För att möta efterfrågan på ökat resande tillkommer ett ökat utbud i kollektivtrafiken. Framöver ökar det betydligt mer än antalet körfältskilometer för bil. Spårtrafiken mer än fördubblas till följd av Citybanan och utbyggnad av tunnelbanan. Potential finns även för ökat resande på vattnet.



1 Trafikverket, 2014. *Trender i transportsystemet - Trafikverkets omvärldsanalys*, presentation hösten 2014 och Trafikverket. *Tillståndsbeskrivning 2030. Effekter av statliga infrastrukturplaner och förhandling i Stockholms län*.

2 Stockholms stad, 2016. *Miljöbarometern - Bilinnehav*.

3 Svenska Petroleum & Biodrivmedel institutet (SPBI), 2016 *Priser & Skatter*.

4 Trafikverket, 2015. *Tillståndsbeskrivning 2030. Effekter av statliga infrastrukturplaner och förhandling i Stockholms län*.

5 Rörby, A., SjöVägen, 2016.

6 Nacka kommun, www.nacka.se, 2016.

7 Stockholms stad, 2016. Statistik från Trafikkontoret.

## 6. FRAMTID

Omvärldsfaktorer förändrar vår miljö och vårt beteende, och i framtiden kommer Nackas resande troligen att se annorlunda ut än det gör idag.

**Under Nackas närmaste framtid till år 2025** blir utmaningarna stora med alla tillkommande byggprojekt och den trafik som samtidigt ska fram. Det gäller även läget regionalt. Dock är vi mänskcor anpassningsbara varför situationen till viss del kommer att vara självreglerande när mänskcor väljer andra vägar, andra tider eller andra målpunkter för sina resor. Många större ombyggnationer pågår dessutom redan, t.ex. i Sickla, och trafiken fungerar under omständigheterna bra. Den utökade trängeskatten efter 1 januari 2016 har fått viss effekt, regionalt som till viss del på Nacka kommunens vägar, och de till årsskiftet 2015/2016 införda parkeringsavgifterna har också gynnat framkomligheten. Potentialen för minskat bilresande är stor om avgiftsnivåerna ökar ännu mer. Det gäller även trängelskatten. Den kvarvarande trängseln, som möjligen förvärras genom längre kötider, kan till en del förklaras med att trafikanter som värderar kostnaden högt åker tidigare på morgonen för att undvika skatten, och då fylls det lediga utrymmet upp av de som kan/vill betala för att åka senare, samt av den årliga trafikökningen.

**Mellan år 2025 och 2035** kan vi förvänta oss en tätare stadsmiljö i Sickla, centrala Nacka och Orminge och till viss del Älta, och att vårt resande har förändrats ytterligare. Mot slutet av perioden kan de förändrade målpunkterna märkas på resanden, men den stora befolkningsökningen har troligen genererat ökade resor. En del av dessa resor är ökade transporter av gods, varor, samt resor för att utföra tjänster (trafik som inte utförs av

hushållen). Dessa kommer troligen att utgöra ca 25 % av trafiken under rusningsperioderna på för- och eftermiddagen, vilket är samma andel som idag.

Att tillföra ny kapacitet i form av ny infrastruktur tar tid, men i kollektivtrafiken har tunnelbanan färdigställts, liksom en ny bussterminal i centrala Nacka som då blir en effektiv bytespunkt. För biltrafiken kvarstår sannolikt köerna under den mest belastade tiden på dygnet och restiderna ökar. Detta trots att stora infrastrukturinvesteringar som Förbifart Stockholm har tillkommit, vilket avlastar Essingeleden som då görs mer tillgänglig för Nackaresenärer. Dock kan kollektivtrafikkörfälten göra att bussarna fortfarande har en relativt god framkomlighet på vägarna. Ombyggnaden av Slussen har kommit längre under denna period vilket också kan ge avlastning. Trimmningsåtgärder i Henriksdalskorset skulle också kunna förbättra läget.

Efter år 2035 är framtiden oviss, men utredningar och förhandling pågår om en tillkommande s.k. Östlig förbindelse för kollektivtrafik och bil. Dock blir den tillkommande kapaciteten i denna begränsad under rusningstiden eftersom resandeefterfrågan mellan södra och norra länshalvan samtidigt också ökar starkt. Utformningen av kollektivtrafiken med en stark stombusstrafik eller kapacitetsstarkt spår blir avgörande. En anpassning för resandet med bil/lastbil blir förmodligen att den s.k. maxtimmen, d.v.s. den period då trafikflödena är som högst under ett dygn, kommer att ”breda ut sig”. Från en maxtimme mellan kl 7.30-8.30 kan det förändras till en tid mellan kl. 6.30-9.00. Det gör att det inte blir lika tydliga toppar i belastningen, utan att läget blir mer konstant över dygnet.<sup>1</sup>

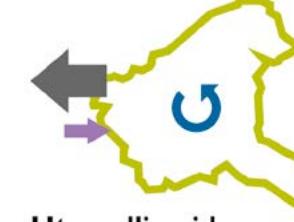
### Använda kapaciteten över hela dygnet<sup>1</sup>

Generell vardagsdygnsvariation (fordon/timme). Diagrammet visar en möjlig förändring av maxtimmen.



### Förändrad in- och utpendling<sup>2</sup>

Drygt 20 000 arbetar i innerstan och söderort

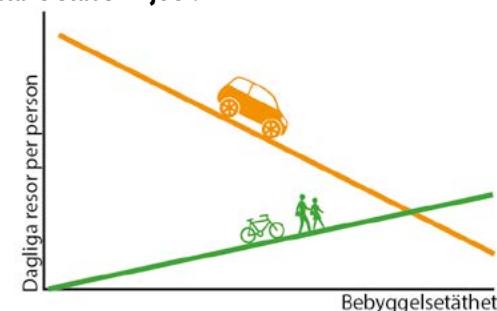


Med fler arbetsplatser i kommunen kommer fler att bo och arbeta i Nacka



### Tät och blandad stad minskar bilresorna<sup>3</sup>

Det finns samband med ett minskat bilanvändande och tätare stadsmiljöer.



1 Davidsson, F, Movea, 2016. *Framkomlighet och kapacitet på regionens primära vägnät ur ett Nackaperspektiv*, utkast 2016-03-04.

2 Spolander, K., 2012. *Underlag för regionalt cykelhågnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser*. Tillväxt, miljö och regionplanering (SLL).

3 UN-habitat, 2012. *Urban Planning for City Leaders*. och Oslo kommund, 2015 *Oslo sykkelstrategi 2015-2025*, m.fl.

## 7. STRATEGI

För att åstadkomma förutsägbar framkomlighet, god tillgänglighet och kapacitet när det behövs, har Nacka kommun formulerat denna strategi.

Den allra vanligaste orsaken till framkomlighetsproblem och kapacitetsbrister i trafiksystemet är att många mäniskor vill resa till samma plats vid samma tid. Då uppstår trängsel. Att dimensionera systemet för dessa tillfälliga toppar är kostsamt. Vidare är det utrymmeskrävande i en tät och nära stad där uppskattade kvaliteter som torg, parker, lekplatser, natur- och rekreationsområden m.m. också ska få plats.

Nacka kommuns förhållningssätt är att skapa tätare stadsmiljöer med närhet till det mesta där framkomligheten i trafiksystemet är förutsägbar och pålitlig.

Det innebär att även om trafikanterna får vänta i kö vid vissa tider, så bör den kön ta ungefär lika lång tid varje dag. Tidtabellen för kollektivtrafiken bör också vara pålitlig. Därutöver bör trafiksäkerheten och framkomligheten på gång- och cykelvägarna vara hög.

För att åstadkomma förutsägbar framkomlighet, god tillgänglighet och kapacitet när det behövs, strävar vi således tillsammans efter en tätare bebyggelsemiljö där det är nära till det mesta. De barriärer som finns överbyggs på bästa möjliga sätt. I en sådan framtid har vi närmare till våra dagliga resmål och har på så sätt möjligheten att ställa bilen. Det ger utrymme för andra transporter som t.ex. nyttotrafik med butiksleveranser, tunga transporter, busbilar, hantverkstransporter eller hemtjänst. Även ambulanstransporter, polis och brandkår får mer utrymme.

En förkortad strategi enligt den kommunala styr-dokumentstrukturen, beslutad av Kommunfullmäktige i Nacka kommun, finns att hitta på [www.nacka.se](http://www.nacka.se).

*Nacka kommuns förhållningssätt är att skapa tätare stadsmiljöer med närhet till det mesta där framkomligheten i trafiksystemet är förutsägbar och pålitlig.*

## 8. VERKTYG

För att kunna arbeta i enlighet med förhållningssättet om tätare stadmiljöer med nära till det mesta och där framkomligheten är förutsägbar och pålitlig finns ett antal verktyg som kommunen kan nyttja sig av.

Kommunens verktyg delas upp i fem kategorier, STYRA, KOMMUNICERA, TRIMMA, BYGGA och SAMORDNA, här illustrerade som orangea kugghjul. Därutöver tillkommer verktyg och åtgärder som andra aktörer styr över, här illustrerat med ett gult kugghjul. Exempel på åtgärder syns i mindre text i varje kugghjul. Verktygen kan i viss mån användas ett och ett, men fungerar bäst i kombination med varandra. Oftast består inte en åtgärd av endast ett verktyg utan innehåller flera delar av de olika kugghjulen.

Dessa verktyg finns redan idag, men ska framöver användas mer effektivt och framför allt mer samordnat. De snabba omvärldsförändringarna gör utmaningen extra stor, men inte desto mindre nödvändig. Samordningen som måste ske gäller internt mellan kommunens olika enheter, med andra externa aktörer och inte minst med de som faktiskt reser.

Vilket verktyg som används när bestäms av den specifika platsen och situationen. I vilken ordning de bör användas avgörs också av tillfället. För många trafikstörande arbeten kan t.ex. val av verktyg och åtgärd inte göras förrän ganska nära in på byggstart. Den upphandlade entreprenören måste planera sina avspärrningar i detalj och fundera på bästa möjliga omledningsvägar i samråd med kommun och markägare.





**Kugghjulet EXTERNA AKTÖRER OCH EXTERNA FAKTORER** symbolisrar de viktiga aktörer och faktorer som Nacka kommun inte kan styra över, men som har stor påverkan på hur trafiksituationen ser ut.

Som nämnts inledningsvis finns det ett antal aktörer som genom väghållarskap, beslut om regionala infrastrukturinvesteringar, regelverk för miljö och hälsa m.m. har påverkan på Nackas vägnät och trafiksituation. Det kan handla om verktyg inom kategorin STYRA som t.ex. utbud och biljettpriiser i kollektivtrafiken, hastighetsbegränsningar, skatt på drivmedel eller trängselskatt. Aktörer som lokala ledningsägare (vatten och avlopp, fiberkablar m.m.) utför också åtgärder i trafiksystemet som kan verka störande. Att styra dessa till tider då färre reser är effektivt för framkomligheten. Detsamma gäller leveranstransporter till företag och handel som verkar i Nacka. Arbetsgivares utbud av parkering till sina anställda, liksom prissättning på denna, påverkar också benägenheten hos människor att välja bil eller t.ex. åka kollektivt. Dessa faktorer utgör viktiga styrmedel med påverkan på framkomligheten och som sagt något som Nacka inte själva förfogar över.

Andra viktiga åtgärder som genomförs av

utomstående aktörer och som rymmer under kategorin BYGGA och TRIMMA är de fysiska utbyggnader och förbättringar som sker i Nacka och i vår närhet. Det gäller ombyggnaden av Slussen, upprustningen av Saltsjöbanan, förlängningen av Tvärbanan till Sickla, utbyggnaden av tunnelbanan och ombyggnader av trafikplatserna längs Värmdöleden/väg 222 med kopplingar till det lokala trafiksystemet.

För att följa den allmänna trafikutvecklingen och få information om dess orsaker tas det varje månad fram en störningsrapport från trafikledningscentralen Trafik Stockholm. I exempelvis störningsrapporten från mars 2016 blir det tydligt att den utökade trängselskatten börjar få effekt.

Vid en jämförelse mellan 2015 och 2016 kan man se att antal avstängningsminuter har minskat, vilket ger po-

sitiva effekter för framkomligheten för Nackas resenärer.

Externa faktorer som påverkar trafiken är framför allt den politiska och ekonomiska utvecklingen där t.ex. råvarupriser på olja, bostadspriser och arbetsmarknad är tre styrande pusselbitar. Det i sin tur påverkar trafikternas enskilda val av färdmedel samt målpunkter för resorna. Även övriga omvärdstrender som beskrivits tidigare påverkar utvecklingen av resor och transporter.



**Störningsrapporten**

MARS 2016

Sida: 1(2)

2016-04-04

## Störningsrapporten, mars 2016

Under mars månad har trafiken varit relativt lugn. I februari månadsrapport konstaterades att köläget på Essingeleden och Södra länken var i stort sett samma som 2015, men i mars har det varit mindre köer. Detta har framförallt märkts på antalet stängningar i södra länken som varit få. En utvärdering av trafikflödena över Årstavikssnittet<sup>1</sup> visar på 4-5% mindre trafik i mars jämfört med mars 2015, de nya trängselskatten är sannolikt den största anledningen.



Kugghjulet STYRA innehåller de verktyg som kan användas för att på olika sätt styra trafiken. De påverkar indirekt hur och var människor väljer att resa eftersom det på något sätt finns en yttre faktor som påverkar och reglerar detta, inte minst ekonomiskt.

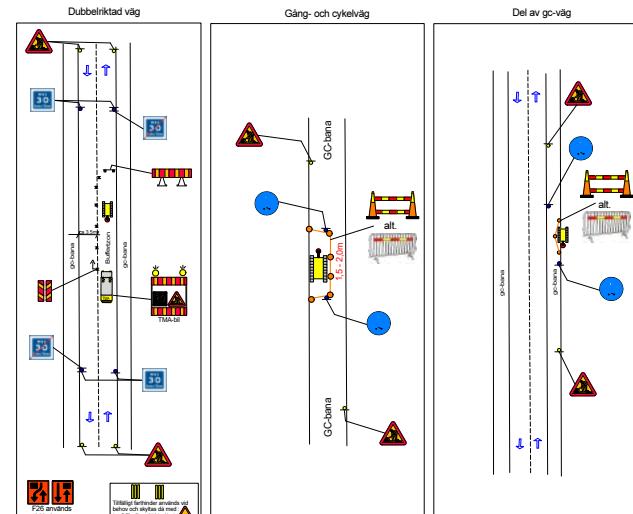
### Tätare stad och bygglogistik

Det kanske mest effektiva styrmedlet för att förändra resandet och skapa mer framkomlighet är det faktum att Nacka bygger, och på flera ställen en tätare stad. Detta bidrar till att närlhet mellan bostäder, handel, arbetsplatser, skola, dagis, vård, omsorg och kulturbud ökar. Avstånden minskar och med det behovet av resande. Det innebär att fler kan gå, cykla eller åka kollektivt och att de som behöver använda bil och åka långt lättare kan komma fram.

Samtidigt som byggandet sker krävs en effektiv hantering av alla byggtransporter. Bygglogistik är ett effektivt styrmedel som både ger en enklare och mer rationell produktion, liksom det ger potential för minskade och mer samkörda transporter till och från byggarbetssplatserna vilket i sin tur påverkar framkomligheten för övrig trafik.

### Trafikanordningsplaner

En trafikanordningsplan, TA-plan, innehåller fakta om ett vägarbete och hur det ska märkas ut. Denna plan styr hur trafiken kan och får köra genom och till ett väg-, bygg- eller ledningsarbete på ett säkert och tryggt sätt och hur de som arbetar på platsen ska skyddas. Särskild omsorg ska ägnas de oskyddade trafikanterna och hänsyn ska tas till de kringboende. Säkerheten för dem som arbetar på vägen uppnås endast om trafikanterna följer anvisningarna vid vägarbetet och grundreglerna i trafikförordningen. Därför är det viktigt att vägmärken och anvisningar som varning och skydd är tydliga och korrekt placerade. Allra säkrast blir det om trafiken kan



Exempel på TA-plan.

ledas om helt och vägarbetet inte behöver beröras av förbipasserande trafik.<sup>1</sup>

För att sätta ut, underhålla och ta bort vägmärken och skyddsanordningar vid vägarbeten krävs tillstånd av väghållaren vilka kan vara kommunen, staten genom Trafikverket eller en enskild väghållare. Alla TA-planer ska föregås av en riskbedömning.

Anmälan om TA-plan ska vara kommunen tillhandha senast 21 dagar innan påbörjat arbete, och förutom hur arbetet ska regleras ska även start och slut anmälas, samt om det kommer att ske något uppehåll under denna tid.

### Parkeringsstal, avgifter och infartsparkering

Kommunens införandande av parkeringsavgifter på tidigare svårtillgängliga platser skapar framkomlighet genom att de som verkligen behöver tillgång till en plats får större möjlighet att komma fram. Boendeparkering ger utrymme för de som bor i närheten att parkera just där till ett reducerat pris och ökar både omsättningen på och tillgängligheten till parkeringsplatser i området istället för att felaktigt utnyttjas som långtidsparkering. Överskottet från intäkterna för parkeringsavgifterna kommer ett år efter införandet att användas för att utveckla en säker och framkomlig trafikmiljö.

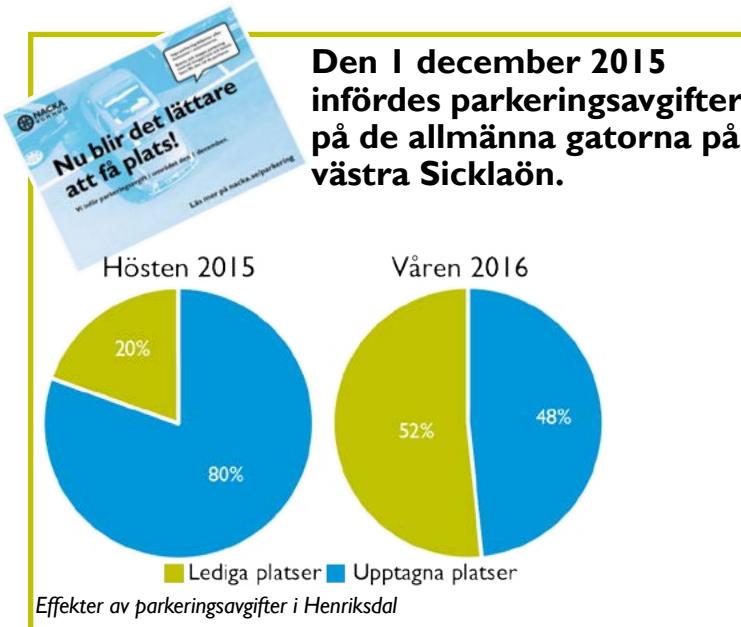
Parkeringsstal regleras i detaljplanen (och beslutas i bygglovet) och är ett riktvärde för minsta antal nödvändiga parkeringsplatser för bostäder, verksamheter mm. Utgångsläget är att parkeringsbehovet vid nybyggnation ska lösas inom varje fastighet och att parkering på de allmänna gatorna främst ska vara till för angöring och besökare. Det är viktigt att förutsättningarna för parke-

1 SKL, 2014. Handbok - Arbeta på väg.

2 Trafikverket, 2016. Trafikanordningsplaner.

ring vid bostäder och arbetsplatser anpassas eftersom det påverkar beslut om resandet och ägande av egen bil.

Platser för infartsparkering för bil och cykel är ett viktigt instrument som hjälper trafikanter att resa delar av sträckan med ett färdmedel och sedan byta till ett annat. Bor man otillgängligt och behöver bil för att nå smidigare kollektivtrafik, eller har för långt med cykel hela sträckan samt saknar dusch- och ombytesmöjligheter på ankomstplatsen, kan det vara praktiskt att t.ex. byta till buss eller spårtrafik den sista sträckan.



## Vägvisning och skyltning

En korrekt vägvisning och markering i gaturummet, samt tydlig skyltning på start- och målpunkt kan hjälpa trafikanter att hitta rätt direkt och slippa onödiga omvägar. Det bidrar också till en harmonisk trafikrytm där beslut om vägval kan tas i god tid. Korrekt markerade övergångsställen eller andra reglerande markeringar i gaturummet bidrar till en säkrare miljö för alla trafikantgrupper då det är tydligt hur man som trafikant ska bete sig. Sammantaget bidrar detta också till en bättre framkomlighet.

## Ändrade arbets- och skolstartstider

Om möjlighet finns kan flexibla arbets- och skolstartstider effektivt styra trafikströmmar till lägre belastade tider.

## Ändrade skolstartstider i Tyresö kommun:

Ändrade skolstartstider har testats i bl.a. Tyresö med stor framgång. I takt med att befolkningen ökade såg kommunen att köerna på den stora huvudvägen Tyresövägen blev ett växande lokalt miljöproblem. Detta utreddes och man insåg att på måndagar när barnen började senare var köerna inte ett problem. Lösningen blev att ändra skoltiderna även överiga dagar. Från 2013 ändrade kommunen skolstarttiderna längs vägen så att en skola startade kl. 8.30 och en annan startade kl. 8. Trafikmätningar visade på kortare körtider för buss och personbilar efter förändringen. Även om det innebar en anpassning till nya arbetstider och fritidstider var effekten påtaglig med minskad köbildning under rusningstid eftersom trafiken kunde spridas ut över en längre period.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> DN, 2016. "Ändrade skolstartstider kan ge mindre biltrafik".

## Exploateringsavtal

Exploateringsavtal är ett civilrättsligt avtal om exploatering av mark. Detta avtal används som villkor för detaljplaneläggning och exploatering av ett markområde. I avtalet kan olika förutsättningar skrivas in, t.ex. villkor om samordnad och tydlig skyldtning eller om samordnad bygglogistik. Det skulle kunna underlättat framkomligheten för övrig trafik som störs vid byggprojekt.

## Trafikprognoser och kapacitetsanalyser

För att få veta vilka de ungefärliga effekterna blir av olika åtgärder kan olika typer av trafikprognosar genomföras. Trafikprognosar används för att bestämma de framtida fysiska effekterna (trafikvolymer, luftföroreningar, trafikolyckor etc.) av olika åtgärder. De kan också ge underlag till de samhällsekonomiska kostnaderna och intäkterna. En trafikprognos beskriver den framtida utvecklingen av trafik och transporter, uttryckt i antal fordon, fordonskilometer eller personkilometer och tonkilometer. Utifrån dagens trafik beräknas den framtida trafikefterfrågan med hjälp av en prognosmodell som svarar på frågor om vart, hur ofta, vilket färdmedel och vilken väg eller linje en resenär väljer. Detta kan göras mer eller mindre avancerat och prognosen kan vara mer eller mindre välunderbyggd. För att göra en trafikprognos krävs antaganden om bl.a. den framtida infrastrukturen, fordonens egenskaper och kostnader samt utbud av kollektiva färdmedel och taxor. Det krävs också antaganden om framtida omvärldsförutsättningar, t.ex. befolnings- och näringslivsstruktur. Flera av de indata som krävs för att göra trafikprognosar är i sig prognoser. *Det innebär att tillförlitligheten i en trafikprognos är starkt avhängig av tillförlitligheten i de data som prognoserna bygger på.*<sup>4</sup> Framtiden går således inte att förutse exakt, utan dessa prognosar kan snarare betraktas som ett slags möjliga scenarios. Omfattningen av prognoserna eller analysen avspeglas också i tid och kostnad där de riktigt omfattande och långsiktiga prognoserna kan costa fler miljoner.

<sup>4</sup> Trafikverket, 2012. *Introduktion till samhällsekonomisk analys*, sid 23f.

Prognoserna är inte ett styrmittel som direkt påverkar framkomligheten i trafiksystemet, men de kan visa på sannolika effekter för ett utvält område vilket i sin tur gör att de mest effektiva verktygen för att direkt styra trafiken kan väljas.

## Rimlighetsstyrda resandeprognos för centrala Nacka:

*I en s.k. rimlighetsstyrda resandeprognos framtagen inom ramen för ”Åtgärdsvalsstudie Samordnad trafikplanering i centrala Nacka” konstateras att den planerade vägkapaciteten år 2030 (dagens vägnät samt beslutade utbyggnader) inte kommer att vara tillräcklig för invånarna i Nacka, framför allt Sicklaön, om alla fortsätter att resa som idag under morgonens maxtimme. Det beror bl.a. på begränsningar i det befintliga vägnätet där det finns ett kapacitetstak framför allt in mot Stockholms innerstad och i Södra länken. Den reseefterfrågan som ändå finns måste tas om hand på andra sätt, vilket görs genom ett effektivt nyttjande av de verktyg som är presenterade här.*<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Nacka kommun, Trafikverket, landstingets trafikförvaltning, 2016. *Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering i centrala Nacka och ÅF 2016. PM Rimlighetsstyrda resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030 och ÅF 2016. Åtgärdsvalsstudie Samordnad trafikplanering centrala Nacka, Bilaga 1 Trafikmodell för centrala Nacka.*

## Kapacitetsanalys för Slussenterminalens ombyggnad:

*I projektet Slussens bussterminal gjordes ett antal olika prognosar och kapacitetsanalyser för att titta närmare på hur den planerade ombyggnaden kommer att påverka resenärerna. Terminalen är idag redan hårt belastad och med den tillkommande befolkningsökningen i Nacka och Värmdö ökar resandet ytterligare. Utifrån de första analyserna gjordes förändringar i terminalens utformning vilket förbättrade kapaciteten. Ett ökat antal avstigningshållplatser har tillkommit vilket möjliggör ett bättre flöde genom terminalen, som i sin tur minskar restiderna från Henriksdal där bl.a. Saltsjöbanans ersättningsbussar planeras att avgå från. Minskad restid skapar i sin tur möjlighet för bussarna att avgå i rätt tid. Trots förbättringar kommer det ändå att ta längre tid att åka med ersättningsbuss än att åka med Saltsjöbanan ända in till Slussen. Den sannolika restidsförlängningen kommer att uppgå till ca 8 minuter. Då är tiden för promenad mellan bytet från tåg till buss, väntetiden för bussen, samt den något längre promenaden från busshållplatsen i Slussen till Slussens övriga kollektivtrafik inkluderad. För resenärer på de ordinarie bussarna från Nacka och Värmdö kommer restidsförlängningen att uppgå till knappt 5 minuter.*<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Trafikförvaltningen/ÅF, 2016. *Rapport Kapacitetsutredning – Befintlig Slussenterminal med åtgärder.*



Kugghjulet KOMMUNICERA innehåller de verktyg som hjälper resenärer att göra kloka val genom rätt information vid rätt tillfället.

### Medborgardialog

Vad kommunens invånare och näringsliv har för behov och anspråk på trafiksystemet är viktigt att känna till och vara lyhörd inför. Genom dialog via kommunens Kontaktcenter och direkt med berörda tjänstemän inkommer synpunkter, tankar och idéer om vad som behöver förbättras och vad som redan fungerar bra. Detta fångas också in via tillfälliga eller återkommande undersökningar om alltifrån attityder till den kommande tunnelbanan, till hur enskilda resvanor ser ut.

På formella samråd och via t.ex. mässor, konferenser eller öppet hus-tillfället kommer ytterligare värdefull information kommunen tillhanda. Detta gäller för både privatpersoner som för de verksamhetsutövare som har transporter i kommunen.

### Restidsinformation

För att kunna göra kloka val inför varje resa behövs uppdaterad information om trafikläget. Sådan information sammanställs av ett flertal aktörer och finns inte sällan som app till smarta telefoner och på digitala kartor.

Hos SL kan man hitta realtidsinformation om läget i kollektivtrafiken och via stora söktjänster på internet finns både realtidsinformation samt sammanställningar över ”en typisk” trafiksitus över dygnet. Webbplatser som trafiken.nu sammanställer trafikläget och visar större ombyggnationer på väg och spår.

På kommunens egen hemsida finns också information om pågående projekt, om det som redan byggs och det som planeras att byggas.

### Information om hållbart resande

På samma sätt som uppdaterad realtidsinformation är viktig inför den närmast förestående resan, är välunderbyggd kunskap viktig för att på längre sikt fundera på hur man vill resa. Kan man t.ex. kombinera ett dagligt träningspass och transporten till jobb/skola genom att ta sig dit med cykel? Finns det i så fall möjlighet att parkera cykeln på en trygg och säker plats? Om man inte vill äga en bil, kan man kanske dela bil med andra genom t.ex. en bilpool? Och hur långt är det egentligen till närmaste busshållplats och vad kostar en resa jämfört med att ha en egen bil? Information likt denna kan kommunen sprida på olika sätt t.ex. genom information på kommunens hemsida, genom att skicka ut information till nyinflyttade Nackabor eller tipsa lokala tidningar om aktuella undersökningar. Redan nu får alla barn som ska börja skolan och deras föräldrar information om fördelarna med att gå eller cykla till skolan och regelbundna ”Gå

och cykla till skolan”-kampanjer anordnas för alla Nackas grundskolor. För att stimulera fler att cykla till arbetet finns ”Cykelvänlig arbetsplats”, som är en utmärkelse till alla arbetsplatser i Nacka som gör det lätt för anställda att cykla. Från och med vintern 2016/2017 finns även projektet ”Vintercyklisten”, för att få information från vintercyklister om hur det fungerar för dem att cykla under vintern och hur vinterunderhållet fungerar. Detta ger bra återkoppling till kommunens driftenhet i deras arbete att skapa bra förutsättningar för vintercykling.

### Skytning

En ytterligare kommunikationskanal som upplyser om det som finns här och nu, är skytning och information direkt i gatrummet. Sådana skyltar kan visa närmaste vägen vid omledning av trafik, eller vad som ska växa fram ur en för närvarande utgrävd grop.



Bild från kommunikationskoncept för ”Nacka bygger stad”.



Kugghjulet BYGGA visar vilka verktyg och åtgärder som finns när det kommer till att förändra den fysiska miljön. Det gäller nybyggnation av anläggningar som broar, tunnlar, gator och vägar.

De närmaste åren kommer Nacka att växa och det innebär mycket nya bostäder och arbetsplatser, men också ny infrastruktur av olika slag. Detta påverkar framkomligheten, tillgängligheten och kapaciteten på så sätt att det finns fler vägar att välja och fler målpunkter att nå.

### Stora nybyggnationer

Större tillkommande infrastruktur är tunnelbanan med tre nya stationer i Nacka - Sickla, Järla och Nacka C, samt ny bussterminal i centrala Nacka som planeras stå klara 2025. Redan pågående utbyggnad är förlängningen av tvärbanan från Hammarby sjöstad till Sickla som står klar 2017, liksom en ny vägbro för motorfordon, fotgängare och cyklister mellan Kvarnholmen och centrala Nacka som öppnas för trafik i juni 2016.

Kollektivtrafikåtgärderna utförs av landstingets trafikförvaltning och landstingets förvaltning för utbyggd tunnelbana, men på olika sätt med kommunal eller statlig medfinansiering.

En större kommande åtgärd som kommunen ska utföra är upphöjningen av Saltsjöbanan vid Sickla station. Denna åtgärd kommer att minska banans barriäreffekt och möjliggöra en ny koppling från Planiavägen upp mot Alphyddan. Dessutom samordnas upphöjningen med en av tunnelbanans uppgångar och bildar på så sätt en attraktiv målpunkt med möjlighet till lokaler i gatuplan.

Ytterligare förbättringar i form av stora ombyggnader blir Värmdöleden/väg 222:s överdäckning i centrala Nacka mellan Vikdalsbron och 300 meter österut. Detta möjliggör bättre lokal framkomlighet, och läker samtidigt ihop bebyggelsen i centrala Nacka. Även på denna plats förbättras kollektivtrafikbytespunkter genom samordning av en av tunnelbanans stationer och en ny bussterminal samt motorvägshållplatser. Samtidigt justeras hela trafiksystemet i centrala Nacka när trafikplats Nackas tas bort och dess funktioner flyttas till trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan som båda byggs ut och blir fullständiga. Till detta tillkommer nya parallella lokalgator som ansluter till trafikplatserna för att på så sätt fördela lokal och regional trafik och skapar en större tydlighet och orienterbarhet för trafikanterna.

Den kanske allra största nybyggnationen som visserligen inte ligger i Nacka kommun, men som påverkar trafiken och framkomligheten för Nackas trafikanter är Stockholms stads om- och nybyggnad av Slussen. Arbetena har redan startat och beräknas hålla på under en längre tid.<sup>1</sup> De stora förbättringarna för Nackatrafikerna blir sannolikt främst den nya bussterminalen.

### Inte lika stora nybyggnationer

Samtidigt som de riktigt stora nybyggnationerna pågår byggs också många mindre infrastrukturprojekt. Det gäller bland annat gång- och cykelvägar med alltifrån felande länkar i regionala cykelstråk till kortare sträckor för säkra skolvägar, nya lokalgator, infartsparkering och busshållplatser. För att få de stora nybyggnadsprojekten att nyttjas till fullo är dessa mindre åtgärder mycket viktiga, inte minst de gång- och cykelvägar som ansluter till kollektivtrafikens nya knutpunkter. Kontinuerlig information om vad som byggs ut och när finns på [www.nacka.se](http://www.nacka.se).



Illustration av Kvarnholmsförbindelsen mellan Kvarnholmen och Vikdalen.

<sup>1</sup> Läs mer på *Projekt A-Ö Slussen*, <http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Slussen/>.



Kugghjulet TRIMMA visar vilka mindre verktyg som finns för att påverka framkomligheten genom förändringar i den fysiska miljön.

Att trimma den befintliga infrastrukturen handlar om att renovera och förbättra det som redan finns. Det handlar också om att bättre utnyttja utrymme och anläggning och på det sättet få bättre effektivitet och framkomlighet för trafiken.

### Större trimningsåtgärder

En större trimningsåtgärd som utförs av Trafikförvaltningen och som förbättrar stabilitet och kvalitet i trafiken är upprustning av Saltsjöbanan. Genom utbyte av signalsystem, tillkommande bullerskydd, nya perronger, tillgänglighetsanpassningar, mötesstationer m.m. förbättras den långsiktiga hållbarheten på Saltsjöbanan så att tågen i framtiden kan gå utan störningar och så småningom även lite oftare.<sup>1</sup>

Andra större trimningsåtgärder är omisolering av broar, renovering av stödmurar och upprustning av gång- och cykeltunnlar. Detta görs kontinuerligt enligt kommunens underhållsplaner, allt för att kunna upprätthålla en hög kvalitet och säker infrastruktur för alla trafikanter.

<sup>1</sup> SLL, [www.sll.se/saltsjobanan/](http://www.sll.se/saltsjobanan/)

### Mindre trimningsåtgärder

Mindre trimningsåtgärder fungerar som smörjmedel i trafiken. De hjälper till att få trafiken och flyta och kan förhoppningsvis göra så att proppar undviks. Det är propparna som skapar köer och gör att kapaciteten kraftigt går ner eller helt försvisser. Mindre trimningsåtgärder kan t.ex. bestå av justering av signalreglering i korsningar, tillkommande vänster- och högersvängskörfält så att trafiken kan komma iväg snabbare i alla körriktningar eller utmärkning av kollektivtrafikkörfält så att bussen får en ”gräddfil” med god framkomlighet på större vägar med hög trafikbelastning.

Kollektivtrafiken kan även ges bättre framkomlighet genom att trafiksignaler i korsningar utrustas med bussprioriteringssystem. På så sätt kommer bussar fram snabbare och antalet stopp minskar. Därutöver minskar variationerna i körtiden, vilket leder till att restidens pålitlighet förbättras. Utvärderingar visar på restidsvinster på upp till 15 % för busstrafik med prioritering i trafiksignaler.<sup>1</sup>



Trimning av trafiksignaler kan vara ett effektivt styrmedel.



Kuggjulet SAMORDNA illustrerar de verktyg som behövs för att få alla de tidigare verktygen att fungera så bra som möjligt.

#### Intern samordning

För att få alla kommunens uppgifter att fungera bra i samverkan krävs en väl utvecklad samordning dessa emellan. Nacka kommun växer snabbt i och med alla nya åtaganden om t.ex. utbyggd tunnelbana och med det tillkommande bostäder och arbetsplatser. Allteftersom utarbetas därför forum för avstämning och uppdatering om alla enheters verksamhet, så att det i den fysiska verkligheten blir så få störningar som möjligt. Inom ramen för den nyttolkoma Enheten för strategisk stadsutveckling samordnas just den strategiska stadsutvecklingen med bland annat planer för när och hur den nya bebyggelsen ska tillkomma, kommande bygglogistik, samt samordning av tunnelbanans utbyggnad med den kommunala planeringen.

#### Extern samordning

Eftersom Nacka kommuns trafiksystem är en del av Stockholms läns trafiksystem innebär det att framkomligheten i Nacka kommun i hög utsträckning påverkas av de strategier, riktlinjer och åtgärder som beslutas i övriga länet. Det är därför väsentligt att Nacka samordnar sitt framkomlighetsarbete med andra parter som verkar i länet. Detta görs inom flera olika regionala samordningsprojekt/sammanhang där kommunen deltar, som till exempel:

- Processen för att ta fram en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS. Landstingets Tillväxt- och regionplaneförvaltning håller i processen.
- Regionala trafikgruppen bestående av Trafikverket, Trafikförvaltningen, Stockholms stad, Solna stad och Nacka kommun, som samordnar trafikstörande arbeten i regionen för att minimera störningar.
- Vägtrafikledningscentralen Trafik Stockholm, som hanterar trafikstörningar, övervakar trafikanläggningar och gör operativa analyser. Här deltar Trafikverket, Trafikförvaltningen, Stockholms stad, Solna stad samt Nacka kommun.
- Åtgärdsvalsstudie för förbättrad framkomlighet i stombilslinjenätet med syfte att ta fram förslag på åtgärder som kan förbättra framkomligheten för stombussar.. Trafikförvaltningen leder arbetet och deltar gör Trafikverket i samarbete med berörda kommuner.
- Regeringens förhandling Sverigeförhandlingen med syfte att möjliggöra höghastighetsjärnvägar mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö liksom att öka kollektivtrafiken, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i bland i storstäderna, bland annat Stockholms län. Kommuner, regioner, städer och näringslivet kan vara med och påverka för-

handlingen.

- Kontinuerliga planerings- och uppföljningsmöten mellan bland annat Nacka kommun och Trafikförvaltningen. Syftet är att avhandla frågor som rör fysisk planering på kort och lång sikt, exempelvis tillfälliga omläggningar av trafiken, flytt av hållplatser, kollektivtrafikförsörjning av nya områden eller större omstruktureringar i gatunätet.
- Nationell och regional inriknings- och åtgärdsplanering för infrastrukturåtgärder. Dessa drivs av Trafikverket respektive Länsstyrelsen i Stockholms län och Nacka kommun deltar med inspel om behov som förslag till konkreta åtgärder i kommande infrastrukturplaner.

Exempel på externa parter och samordningsprojekt.

## 8. HANDLINGSPLAN

De presenterade åtgärderna visar vilka verktyg kommunen har för att kunna påverka framkomligheten på ett övergripande plan. För att kunna planera i detalj krävs mer specificerade insatser. Dessa presenteras i en kontinuerligt uppdaterad handlingsplan som allteftersom de trafikstörande arbetena konkretiseras och de nyttillkomna Nackaborna flyttar in, tydliggörs i tid och rum.

Handlingsplanen innehåller en nedbrytning av kugghjulens verktyg i konkreta tid- och resurssatta åtgärder. Denna plan kommer att sträcka sig 3 år framåt i tiden, allt för att vara så pålitlig och detaljerad som möjligt gällande kommande störande arbeten både vad gäller bebyggelseutbyggnader och större infrastrukturåtgärder. För att ha en ungefärlig överblick även efter de närmaste 3 åren, görs en utblick ytterligare 3 år framåt. På så sätt kan planeringen göras när all information finns tillgänglig, men det finns samtidigt utrymme att i tid anpassa en åtgärd i tid och rum så att det inte skapas onödiga krockar och framkomlighetsproblem. För att minska framkomlighetsproblemen måste det finnas ett hållbart utbud som kan fånga upp den med personbil ej tillgodosedda reseefterfrågan från nuvarande och framtidiga trafikanter. Det kan t.ex. gälla att öka utbyggnadstakten på cykelvägar för att erbjuda attraktiva, hållbara alternativ så tidigt som möjligt. Sådana åtgärder kan konkretiseras och presenteras i handlingsplanen allteftersom de mest störningsutsatta platserna identifieras och det blir tydligare vem som flyttar in i de nya områdena och exakt när.

Allteftersom detta konkretiseras kan också detaljerade resandeprognoser och kapacitetsanalyser göras för t.ex. specifika korsningspunkter eller för utvalda sträckor.

### Samordning av trafikstörande arbeten

Kommunen har startat en intern grupp för att identifiera de kommande årens trafikstörande arbeten. Information inhämtas också från externa aktörer som t.ex. Nacka Energi och Förvaltning för utbyggd tunnelbana. Gruppen består av tjänstemän från olika enheter och uppgiften består i att klassa de planerade åtgärderna utifrån störningsgrad, samt peka ut dessa i områden på karta. Sedan börjar ett arbete med att i så stor uträckning som möjligt anpassa åtgärderna efter varandra så att framkomlighetsproblemen minimeras. Då blir det också tydligare vilka andra åtgärder från kugghjulen som behövs på just den platsen, vid den tiden, för att få en så förutsägbart och pålitlig framkomlighet i Nackas trafiksysteem som möjligt.



Trafikstörande arbete kräver samordning med andra trafikstörande arbeten.

## 9. REFERENSLISTA

- Davidsson, Fredrik, Movea, 2016. PM Framkomlighet och kapacitet på regionens primära vägnät ur ett Nackaperspektiv, utkast 2016-03-04.
- DN, 2016. ”Ändrade skolstartstider kan ge mindre biltrafik”. <http://www.dn.se/sthlm/andrade-skolstartstider-kan-ge-mindre-biltrafik/>, hämtad 2016-04-06.
- Google Maps, 2016. Typisk trafik. <https://www.google.se/maps/@59.3068095,18.1472599,13z/?data=!5m1!1e1>, hämtad 2016-03-01.
- Nacka kommun, 2014. Vision för Nacka stad - nära och nyskapande. [http://www.nacka.se/WEB/BO\\_BYGGA/NACKABYGGERSTAD/VISIONEN/Sidor/default.aspx](http://www.nacka.se/WEB/BO_BYGGA/NACKABYGGERSTAD/VISIONEN/Sidor/default.aspx), publicerad 2014-03-03.
- Nacka kommun, 2015. Yttrande till Sverigeförhandlingen, Nyttoträns, 2015-09-28.
- Nacka kommun, 2016. Förstudie bussterminal och överdäckning i Nacka stad, 2016-04-11.
- Nacka kommun, Trafikverket, landstingets trafikförvaltning, 2016. Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering i centrala Nacka, 2016-03-08.
- Oslo kommune, 2015 Oslo sykkelstrategi 2015-2025.
- Rörby, Anders. SjöVägen, 2016. <http://www.sjovagen.nu>.
- SKI, 2014. Handbok - Arbete på väg.
- Spolander, Krister, 2012. Underlag för regionalt cykelrägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser. Tillväxt, miljö och regionplanering (SLL).
- Stockholms läns landsting, 2015. Utbyggnad av tunnelbanan 2015, Söderort & Nacka. Genomförd av CMA Research AB, december 2015.
- Stockholms stad, 2016. Miljöbarometern – Bilinnehav. <http://miljobarometern.stockholm.se/key.asp?mo=7&dm=4&nt=3>, hämtad 2016-03-18.
- Stockholms stad, 2016. Projekt A-Ö Slussen, <http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Slussen/>, hämtad 2016-04-26.
- Svenska Petroleum & Biodrivmedel institutet (SPBI), 2016 Priser & Skatter, hämtad 2016-04-27.
- Trafik Stockholm, 2016. Störningsrapporten mars 2016.
- Trafikförvaltningen/ÅF, 2016. Rapport Kapacitetsutredning – Befintlig Slussenterminal med åtgärder, 2016-02-18.
- Trafikverket, 2012. PM 2012:01, Introduktion till samhällsekonomisk analys, TRV 2012/78562.
- Trafikverket, 2014. Trender i transportsystemet – Trafikverkets omvärldsanalys, presentation hösten 2014.
- Trafikverket, 2015. Rapport: Framkomlighetsprogram Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt. Dialog 2015. Publikation 2014:140.
- Trafikverket, 2015. Tillståndsbeskrivning 2030. Effekter av statliga infrastrukturplaner och förhandling i Stockholms län. Publikation 2016:084.
- Trafikverket, 2016. Trafikanordningsplaner. <http://www.trafikverket.se/taplaner>, hämtad 2016-03-17.
- Trafikverket, 2016. Kollektivtrafikprioritering i trafiksignaler. <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ny-teknik-i-transportssystemet/its-intelligenta-transportssystem/its-pa-vag/styra-och-leda-trafik/kollektivtrafikprioritering-i-trafiksignaler/>, hämtad 2016-04-26.
- UN-habitat, 2012. Urban Planning for City Leaders.
- WSP, 2015. Resvanor sydost med fokus på Nacka. Undersökning om resvanor via Slussen - våren 2014.
- ÅF, 2016. PM Rimlighetsstyrdd resande prognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030, 2016-03-14.
- ÅF, 2016. Åtgärdsvalsstudie Samordnad trafikplanering centrala Nacka, Bilaga 1 Trafikmodell för centrala Nacka, 2016-03-08.



§ 193

Dnr KFKS 2015/750-271

## Kommunal bostadsförmedling i Nacka

Motion den 16 november 2015 av Rolf Wasteson (V), Camilla Carlberg (V) och Birgit Hansson (V)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslaget i motionen.

### Ärende

Motionärerna lämnade vid kommunfullmäktiges sammanträde den 16 november 2015 en motion med förslag om att kommunen bildar en communal bostadsförmedling.

Kommunen ska möjliggöra bostäder för alla, vilket betyder att det ska finnas en mångfald av bostadstyper och bostäder för sociala ändamål. Det betyder dock inte att kommunen ska hantera uthyrningen eller förmedlingen av bostäderna. Det finns andra aktörer som är bättre lämpade för det. Att bilda en communal bostadsförmedling förutsätter dessutom en ekonomisk omprioritering som kommunstyrelsen inte kan se stå i rimlig proportion till nyttan för kommunen.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 95

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 18 maj 2016

Motion

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 95

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslaget i motionen.

### Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till arbetsutskottets förslag.

Rolf Wasteson (V) yrkade bifall till förslaget i motionen

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

## Beslutsgång

Med avslag på Rolf Wastesons yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Kommunal bostadsförmedling i Nacka**

Motion den 16 november 2015 av Rolf Wasteson (V), Camilla Carlberg (V) och Birgit Hansson (V)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslaget i motionen.

### **Sammanfattning**

Motionärerna lämnade vid kommunfullmäktiges sammanträde den 16 november 2015 en motion med förslag om att kommunen bildar en kommunal bostadsförmedling.

Stadsledningskontoret föreslår att förslaget i motionen avslås. Kommunen ska möjliggöra bostäder för alla, vilket betyder att det ska finnas en mångfald av bostadstyper och bostäder för sociala ändamål. Det betyder dock inte att kommunen ska hantera uthyrningen eller förmedlingen av bostäderna. Det finns andra aktörer som är bättre lämpade för det. Förslaget att bilda en kommunal bostadsförmedling förutsätter dessutom en ekonomisk omprioritering som stadsledningskontoret inte kan se stå i rimlig proportion till nyttan för kommunen.

### **Förslagen i motionen**

Rolf Wasteson (V), Camilla Carlberg (V) och Birgit Hansson (V) föreslår att Nacka kommun återinför en kommunal bostadsförmedling. Motionärerna anser att en kommunal bostadsförmedling behövs. Som motiv för förslaget anför motionärerna huvudsakligen att det underlättar för bostadssökare att få en överblick över tillgängliga bostäder samt att en kommunal bostadsförmedling i viss mån kan medverka till att bostäder anvisas efter rättvisa grunder som exempelvis kötid och särskilda behov.



## Stadsledningskontorets utredning och bedömning

Stadsledningskontoret konstaterar att det idag inte finns *ett* system för att söka bostad i Nacka eller i riket. Fastighetsägare och hyresvärdar har stor frihet i att bestämma hur deras uthyrning ska ske och till vem.

Kommunala bostadsförmedlingar är ett verktyg som kommunerna har möjlighet att använda sig av. Med kommunal bostadsförmedling avses en serviceinstans där bostäder från flera olika fastighetsägare kan förmedlas och där kommunen beslutar om vilka principer för fördelning av bostäder som ska gälla. Enligt Boverket finns i dagsläget tre kommunala bostadsförmedlingar (Kungsbacka, Malmö och Stockholm) och några ytterligare kommuner är på väg att införa en kommunal bostadsförmedling. I Stockholms bostadsförmedling ingår bostäder som finns i Stockholm stad och bostäder i grannkommuner.

246 av landets kommuner har en allmännytta med egen kö.

På Nacka kommuns hemsida finns information om hur bostadssökande kan hitta en bostad. På webben finns även en lista över hyresvärdar och andra värdefulla länkar. Kommunen är inte rätt aktör att driva en bostadsförmedling. Kommunen ska möjliggöra bostäder för alla, vilket betyder att det ska finnas en mångfald av bostadstyper och bostäder för sociala ändamål. Det betyder dock inte att kommunen ska hantera uthyrningen eller förmedlingen av bostäderna. Det finns andra aktörer som är bättre lämpade för det.

Förslaget om att återinföra en kommunal bostadsförmedling bör därför avslås.

## Förslagens ekonomiska konsekvenser

Att återinföra en kommunal bostadsförmedling kostar flera miljoner kronor, både i årlig administrations- och driftskostnad samt i investering. En kostnad som inte står i proportion till nyttan.

Det föreslagna beslutet föranleder inte några ekonomiska konsekvenser för kommunen.

## Bilagor

Motion ”Kommunal bostadsförmedling i Nacka”

Eva Olin  
Ekonomidirektör  
Stadsledningskontoret

Johanna Magnusson  
Controller  
Controllerenheten



2015-11-10

Motion till Nacka kommunfullmäktige

### **Inrätta en kommunal bostadsförmedling i Nacka**

Bostadsmarknaden i Nacka är tadelad. Dels är det den stora marknaden för bostadsrätter och villor, dels är det bristen på hyresrättsbostäder.

Under många år har i huvudsak bostadsrätter och villor byggts i Nacka. De finner sina köpare via exploaterors prospekt och ett antal mäklare. Den marknaden är klart överhettad men är också ett bevis på det stora behovet av bostäder i Stockholmsregionen och Nacka. För de som söker en bostadsrätt eller villa finns här en etablerad väg att finna dem: annonser i dagspress, speciella websiter med bostäder till salu och så mäklarnas egna hemsidor.

Nacka har fortfarande en hel del hyresrättsbostäder även om det byggts lite på senare år och många har ombildats till bostadsrätter. Helt klart är det så att mängden hyresrätter inte alls motsvarar de som söker en hyresrätt. Samtidigt så blir hyresbostäder ändå lediga av olika skäl och nya hyresrätter tillkommer. Och det kommer det att göra i allt större mängd under ett antal år framåt under perioden när Nacka stad byggs. Bilden är dock splittrad hur den allt ökande skaran av de som söker en hyresrätt ska finna sin lägenhet. Idag kan man via Stockholms bostadsförmedling finna en och annan Nackabostad men i huvudsak är det till de enskilda hyresvärdarna man får vända sig. Några av de större ha en mer formell kö men annars handlar det om kontakter, tur och envishet för att lyckas finna en hyresbostad. Och att på något sätt kunna skaffa sig en överblick av läget, både vad gäller tillgång och eventuell kötid, det är i det närmaste omöjligt.

Därför menar Vänsterpartiet att en bostadsförmedling i Nacka behövs. Kommunen saknar sedan många år en egen kommunal bostadsförmedling men nu är det dags att åter bygga upp en sådan. Man ska inte tro att en bostadsförmedling skapar fler bostäder men det ger de som söker en hyresbostad större möjligheter att söka en sådan, som nämnts så är det svårt att få en överblick och veta var man ska vända sig idag. Och i någon mån kan en bostadsförmedling också medverka till att bostäder anvisas efter rättvisa grunder som kötid och särskilda behov.

Mot den bakgrunden yrkar vi  
att Nacka kommun låter inrätta en kommunal bostadsförmedling

Vänsterpartiet Nacka

*Rolf Wasteson*

*Camilla Carlberg*

*Birgit Hansson*

7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 194

Dnr KFKS 2016/77

## Utredande av förutsättningar för båtpendling

Motion den 1 februari av Christina Ståldal, Mikael Carlsson, Efson Goitom, Bosse Ståldal (NL)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att kommunen driver på för ökad båtpendling till och från Nacka, att dialog om detta pågår med landstinget och privata aktörer samt noterar att det är landstinget som är ansvarig för kollektivtrafiken även till sjöss. Motionen föranleder ingen ytterligare åtgärd.

### Ärende

Motionärerna föreslår att kommunen i samverkan med berörda intressenter tar initiativ till att utreda förutsättningar för en daglig båtpendling från Boo och övriga Nacka in mot Stockholm under hela året. Utredningen ska analysera tänkbara platser liksom belysa tänkbara ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av en utökad båtpendling.

Landstingets trafikförvaltnings pågående pendlarbåtsförsök samt forsknings- och utvecklingsprojekt med en elbåt på linje 80 som drivs av 100 % förnybar energi ses som ett viktigt led i att följa upp tidseffektivisering och miljöbesparningar. Det finns möjlighet för landstingets trafikförvaltning att driva liknande försök för fler platser, men ett sådant projekt bör inte drivas främst av Nacka kommun i närtid. Däremot ska tillämpliga slutsatser från trafikförvaltningens pågående projekt användas för att planera för ett växande Nacka. Kommunstyrelsen instämmer i grunderna för natur- och trafiknämndens förslag till kommunfullmäktige att avslå förslagen i motionen.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 99

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 20 maj 2016

Natur- och trafiknämndens beslut den 21 april 2016, § 90

Motion

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 99

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att kommunen driver på för ökad båtpendling till och från Nacka, att dialog om detta pågår med landstinget och privata aktörer samt noterar att det är landstinget som är ansvarig för kollektivtrafiken även till sjöss. Motionen föranleder ingen ytterligare åtgärd.

**Beslut i natur- och trafiknämnden den 21 april 2016 § 90**

Natur och trafiknämnden föreslog att kommunfullmäktige skulle avslå motionen ”Utredande av förutsättningar för båtpendling” daterad 2016-02-01 med motiveringen att utredningar om kollektivtrafikens förutsättningar bör drivas av landstingets trafikförvaltning, att dialog om ett fördjupat samarbete i frågan redan pågår med landstinget, samt att liknande försök som kan visa på ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av båtpendling redan är sjösatta.

**Yrkanden**

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till arbetsutskottets förslag.

Christina Ståldal (NL) yrkade bifall till förslaget i motionen.

**Beslutsgång**

Med avslag på Christina Ståldals yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

**Protokollsanteckningar**

Hans Peters (C) lät anteckna följande för Centerpartiets kommunstyresgrupp.

”Centerpartiet har i Stockholms läns landsting under lång tid drivit frågan om fler pendelbåtlinjer i Stockholmsregionen. Efter många års hårt arbete är Sjövägen mellan Nacka, Lidingö och Stockholm permanentad. Vi kan också konstatera att tack vare Centerpartiet har vi fått en pendelbåtlinje från Ekerö in till Stockholm samt en linje över Riddarfjärden som binder ihop söder och norr mälarstrands. Centerpartiet har också varit den drivande kraften bakom Nordsydliga-linjen som binder ihop Stockholms skärgård från norr till söder. Det råder således ingen tvekan om Centerpartiets positiva inställning till pendelbåtstrafik.

Genom vårt långvariga arbete med pendelbåtsfrågorna vet vi att det är i landstinget som det stora arbetet måste ske. Det är landstinget som har ansvaret för kollektivtrafiken i stockholmsregionen. Kommunen hjälper till med nödvändig infrastruktur i form av busshållplatser och i båttrafikens fall kajer som båtarna kan angöra.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Centerpartiet anser att båtpendling har stora möjligheter att slå sig in som ett attraktivt alternativ till bussar. Teknikutvecklingen går snabbt framåt, redan nu finns hybridbåtar som drivs med 100 % förnyelsebart bränsle och som orsakar minimalt med svall. Pendelbåtar har betydligt högre passagerarkapacitet per enhet än vad exempelvis buss har och genom att ge dispens för pendelbåtarna att köra över hastighetsbestämmelserna kan båtarna bli ett attraktivt och reellt komplement till busstrafik.

Centerpartiet i Nacka ser positivt på utökad pendelbåtstrafik och anser att Nacka ska göra vad Nacka kan för att underlätta landstingets utbyggnad av båttrafiken. Nu när ombyggnaden av Slussen är i full gång kan pendelbåtar vara ett smart och effektivt sätt att avlasta bussterminalen. Det är något Centerpartiet tänker fortsätta driva i landstinget.”

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyresgrupp.

”Båtpendling är ett klimatsmart och trevligt sätt att resa på så det är en angelägen motion men, nya båtpendlingslinjer är någonting som utreds och beslutas av landstinget. Dock kan och bör kommunen hela tiden lobba för och uppmärksamma landstinget på våra behov. Behovet av nya båtförbindelser blir solklart när man ser Nacka/Stockholm från luften. Miljöpartiet anser att nya båtlinjer skulle komplettera landförbindelserna på ett väldigt bra sätt. Det enda som behövs är viljan att satsa och Miljöpartiet är det parti i landstinget som vill lägga mest resurser på Båtförbindelser och bygga ut ett nätverk av dagliga båtlinjer för pendlare.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Utredande av förutsättningar för båtpendling**

Motion den 1 februari av Christina Ståldal, Mikael Carlsson, Efson Goltom, Bosse Ståldal (NL)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslagen i motionen med motiveringen att utredningar om kollektivtrafikens förutsättningar bör drivas av landstingets trafikförvaltning, att dialog om ett fördjupat samarbete i frågan redan pågår med landstinget och att försök som kan visa på ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av båtpendling redan är sjösatta.

### **Sammanfattning**

Motionärerna föreslår att kommunen i samverkan med berörda intressenter tar initiativ till att utreda förutsättningar för en daglig båtpendling från Boo och övriga Nacka in mot Stockholm under hela året. Utredningen ska analysera tänkbara platser liksom belysa tänkbara ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av en utökad båtpendling.

Natur- och trafiknämnden ser landstingets trafikförvaltnings pågående pendlarbåtsförsök samt forsknings- och utvecklingsprojekt med en elbåt på linje 80 som drivs av 100 % förnybar energi som ett viktigt led i att följa upp tidseffektivisering och miljöbesparingar. Nämnden är i sitt förslag till beslut till kommunfullmäktige positiv till om landstingets trafikförvaltning vill driva liknande försök för fler platser, men ser inte att ett sådant projekt bör drivas främst av Nacka kommun i närtid. Däremot skanka tillämpliga slutsatser från trafikförvaltningens pågående projekt användas för att planera för ett växande Nacka. Stadsledningskontoret instämmer i grunderna för natur- och trafiknämndens förslag att avslå förslagen i motionen.

### **Förslagen i motionen**

I takt med att trafik och bilköer ökar alltmer i Nacka vill Nackalistan se att det utvecklas fler alternativa färdsätt. Nacka är omgivet av vatten som skulle kunna tas tillvara för att färdas med båt året om. Motionärerna menar att en ökad båtpendling sannolikt inte innebär en stor mängdpåverkan på trafiken, men kan utgöra en mindre avlastning med resenärer som



nyttjar båten för arbetspendling in mot Stockholms innerstad. En viktig förutsättning menar Nackalistan är att biljettkostnaderna blir konkurrenskraftiga mot övriga resekostnader. Platser som föreslås för utredning för båttrafik som avlastning av vägsystemet är Tollare och Telegrafområdet i Boo. Nackalistan menar också att detta kan medföra att behovet av parkeringsplatser begränsas när närboende går eller cyklar till bryggan. Övriga platser som föreslås för utredning är Boo brygga, Lännersta, Björknäs, Hasseludden, Risets brygga och Anneberg.

Motionärerna vill

- Att kommunen snarast och i samverkan med berörda intressenter tar initiativ till att utreda förutsättningarna för en daglig båtpendling från Boo och övriga Nacka in mot Stockholm under hela året.
- Att tänkbara platser för båtpendling i Nacka analyseras.
- Att utredningen belyser tänkbara ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av en utökad båtpendling.

## Natur- och trafiknämndens utredning och bedömning

Natur- och trafiknämnden föreslog vid sitt sammanträde den 21 april 2016, § 90, att kommunfullmäktige skulle avslå förslagen i motionen.

Som underlag för nämndens beslut förelåg följande.

Vattenvägen som en avlastning och gen transportväg när trafiksystemet i övrigt är överbelastat är lockande. Det finns en charm i åka ut på öppet vatten, slippa bilköer och kunna ta raka vägen på redan tillgänglig infrastruktur, vattnet. Det finns även många faktiska fördelar, som just tids- och miljövinst i vissa relationer, beroende på fartyg och smidig angöring. Dock finns det även många begränsningar på vattenvägen, som t.ex. rådande fartbegränsningar och svårigheter att lägga till på ett effektivt sätt på platser med hård sjögång. Sträckor med rådande fartbegränsningar är exempelvis Baggensstället och Skurusundet. Vidare kräver en del av de föreslagna platserna att man åker runt hela Nackalandet vilket skapar ytterligare tidsåtgång. En grov tidsuppskattning från olika platser med olika hastigheter ger nedan bedömning:

Restider i minuter mellan delsträckor för pendelbåt, alternativa sträckningar inom Nacka kommun			
	Pendelbåts fartkapacitet		
waypoints	18 knop	22 knop	30 knop
1. Boo brygga			
2. Lännersta	18	18	18
3. Tollare	8	8	8
4. Telegrafberget	20	19,5	19
5. Jarlaberg	9	8	6
6. Nacka strand	2	1,5	1
Restid totalt	57	55	52
För resa vidare från Nacka strand längs med linje 80 mot Stockholm läggs 30 min på restid totalt, dvs. 87, 85, 82 min			



Från Boo brygga till Lännersta tar det alltså 18 minuter i en hastighet av 18 knop, och mellan Lännersta och Tollare tar det 8 minuter. Att åka med båt från Tollare in till Nybroplan i morgonrusningen skulle ta ca 60 minuter, vilket kan jämföras med nuvarande restid kollektivt landvägen som tar ca 40 minuter beroende på exakt vilken målpunkt man väljer. Naturligtvis kan dessa tider variera både på land och till sjöss beroende på vilka förhållande som råder, som köer och sjögång. Dock gör kollektivtrafikkörfält och prioritering i signalreglerade korsningar att framkomligheten för bussarna oftast är god.

Med förbättrade båtar, effektivare angöring och vid lugn sjögång finns det en potential att nyttja en del av föreslagna sträckor, kanske främst från Telegrafberget och Jarlaberg/Bergs gård. Effektiviseringar av olika slag samt utökade linjer häller Trafikförvaltningen, som är en del av landstinget, på att delvis utvärdera genom ett forsknings- och utvecklingsprojekt med en elbåt på nuvarande pendelbåtlinje 80. Båten drivs av 100 % förnybar energi. Utöver detta försök finns en utredning om modernt pendelbåtstonnage. Vidare har Trafikförvaltningen även andra försöksprojekt på gång med linjer i Mälaren (ny pendelbåtslinje på Riddarfjärden med start januari 2016 samt en kommande linje mellan Ekerö-Stockholm med start augusti 2016). Dessa kan ge värdefull information gällande nya målpunkter och förutsättningar för effektiv båtpendling. Utvärderingen av försöken kommer att ge underlag för beslut om vidare inriktningar hos Trafikförvaltningen. Naturligtvis är inte förutsättningarna där exakt desamma som de i Nacka, men det gäller båtlinjer på längre sträckor parallellt med väginfrastruktur med busstrafik.

Trafikenheten har ett kontinuerligt samarbete med Trafikförvaltningens sjötrafikstrateg och dess strategiska avdelning där utvecklingen av sjötrafiken sker. Under 2016 väntas en avsiktsförklaring om ett utökat samarbete kunna tecknas. Det finns då ytterligare möjligheter att påtala Nacka kommunens behov av utökad kollektivtrafik ur ett helhetsperspektiv med buss, järnväg och sjötrafik tillsammans, och i takt med att nya områden planeras och byggs kommer detta att tydliggöras.

Genom de exploateringsprojekt som planeras och byggs finns också en dialog med byggherrar och fastighetsägare om markanvändningen av kustlinjen. I många projekt byggs det redan nu bryggor och kajer som kan nyttjas framöver.

Natur- och trafiknämnden anser slutligen att kollektivtrafik bör drivas av landstinget, inte av kommunen. Detta gäller också utredningar om kollektivtrafikens förutsättningar.

## **Stadsledningskontorets förslag**

Stadsledningskontoret delar natur- och trafiknämndens bedömning att utredningar om båtpendling är landstingets ansvar och att förslagen i motionen ska avslås.

## **Förslagens ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut ger inga ekonomiska konsekvenser.



Det är svårt att analysera vad ett bifall till förslagen i motionen skulle innebära för exakta kostnader för kommunen. Kostnaden för att utreda olika linjer och dess effekter beror ju helt på omfattning och detaljeringsgrad av utredningen. Det finns inget som upplägg färdigt att göra en kostnadsanalys på, men en grov uppskattning är ca 250 000 kronor.

## Konsekvenser för barn

Konsekvenserna av detta förslag för barn är små eftersom det handlar om i första hand pendlingsresor för vuxna till jobb och utbildning. Att fler väljer att resa kollektivt är dock en generell hälsovinst, något som också gynnar barn. Om fler väljer att resa kollektivt istället för att köra egen bil, gynnar det trafikmiljön i stort och kan uppmuntra fler barn att trafiksäkert själva ta sig till fots och med cykel till skola och fritidsaktiviteter.

## Bilagor

Natur- och trafiknämndens beslut den 21 april 2016, § 90  
Motion

Dag Björklund  
Natur- och trafikdirektör  
Stadsledningskontoret

Mikael Ranhagen  
Enhetschef  
Trafikenheten

21 april 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

§ 90

NTN 2016/267  
KFKS 2016/77

## Utredande av förutsättningar för båtpendling

Motion den 1 februari av Christina Ståldal, Mikael Carlsson, Efson Goltom, Bosse Ståldal (NL).

### Beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige avslår motionen ”Utredande av förutsättningar för båtpendling” daterad 2016-02-01 med motiveringen att utredningar om kollektivtrafikens förutsättningar bör drivas av landstingets trafikförvaltning, att dialog om ett fördjupat samarbete i frågan redan pågår med landstinget, samt att liknande försök som kan visa på ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av båtpendling redan är sjösatta.

### Ärendet

Nackalistan föreslår att kommunen i samverkan med berörda intressenter tar initiativ till att utreda förutsättningar för en daglig båtpendling från Boo och övriga Nacka in mot Stockholm under hela året. Utredningen ska analysera tänkbara platser liksom belysa tänkbara ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av en utökad båtpendling.

Natur- och trafiknämnden ser Trafikförvaltningens pågående pendlarbåtsförsök samt forsknings- och utvecklingsprojekt med en elbåt på linje 80 som drivs av 100 % förnybar energi som ett viktigt led i att följa upp tidseffektivisering och miljöbesparingar. Nämnden är positiva till om Trafikförvaltningen vill driva liknande försök för fler platser, men ser inte att ett sådant projekt bör drivas främst av Nacka kommun i närtid. Däremot ska tillämpliga slutsatser från Trafikförvaltningens pågående projekt användas för att planera för ett växande Nacka.

### Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2016-03-31

Bilaga 1. Motion om Förslag till utökad båttrafik för Boo och övriga Nacka.

### Yrkanden

Christina Ståldal (NL) yrkade bifall till motionen.

Gunilla Grudevall-Steen (L) yrkade bifall till förslag till beslut.

### Beslutsgång

Med avslag på Christina Ståldals yrkande beslutade nämnden i enlighet med enhetens förslag till beslut att avslå motionen.

### Reservationer

Christina Ståldal (NL) reserverade sig mot beslutet.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

21 april 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

### Protokollsanteckningar

Per Chrisander (MP) och Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande till protokollet.  
” Miljöpartiet vill, liksom Nackalistan m.fl. att Nacka kommun tar initiativ till att SLL utreder möjligheterna till ökad passagerarfärjependling. Det skulle också vara intressant att se en utredning av Trafikverket om förutsättningarna för eventuell bilfärjetrafik för att kanske kunna minska argumenten för en östlig förbindelse ytterligare. Färjetrafik kan vara en bra komplettering till annan kollektivtrafik på många sträckor. Men på flera sträckor, framför allt längs Nackas norra kust, kan anläggandet av gondolbanor ge en mer miljövänlig, kapacitetsmässig och kostnadseffektiv kompletterande kollektivtrafik.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



Motion från Nackalistan angående

### **Förslag till utökad båttrafik för Boo och övriga Nacka**

I dessa tider då trafik och bilköer ökar alltmer i Nacka så behövs det utvecklas fler alternativa färdsätt. Nacka är till stora delar omgivet av hav som skulle kunna tas tillvara för alternativa färdssätt med båt året om. Ökad båtpendling innebär antagligen inte en stor mängdpåverkan på trafiken men en mindre avlastning med ett flöde av resenärer som tar båten för att åka in till staden och jobbet året om. En viktig förutsättning för detta är att biljettkostnaderna blir konkurrenskraftiga med övriga resekostnader.

I en tid då varje minskat antal bilresenär betyder minskade bilköer är detta ett positivt alternativ som snarast borde utredas och förverkligas. Nacka bygger stad och i samband med det så kommer ytterligare bilköer och förlängd restid att drabba Nackas resenärer.

Det behövs upprustning av bryggor och anslutande parkeringsplatser. I Boo har vi två stora bebyggelseområden som är under produktion, Tollare och Telegrafområdet. Med anslutande båttrafik där på morgnar och kvällar så skulle inte en ökad belastning på vägnätet där bli så stor. Parkeringsplatsernas utrymme kan begränsas eftersom det till övervägande delen kommer att vara närboende som tar båten och som kan förväntas gå eller cykla till bryggan.

Övriga platser i Boo, men även på Sicklaön och ev andra platser i Nacka som skulle kunna få båtpendling och en ökad turtäthet är bl a Boo brygga, Lännersta, Tollare, Björknäs, Hasseludden, Telegrafområdet, Risets brygga, Anneberg m.fl.

Nackalistan vill

**Att** kommunen snarast och i samverkan med berörda intressenter tar initiativ till att utreda förutsättningarna för en daglig båtpendling från Boo och övriga Nacka in mot Stockholm under hela året

**Att** tänkbara platser för båtpendling i Nacka analyseras

**Att** utredningen belyser tänkbara ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av en utökad båtpendling

Nackalistan 151230

Christina Ståldal

Mikael Carlsson

Efson Galtom

Bosse Ståldal

7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 195

Dnr KFKS 2016/180

## Tågstation i Finntorp

Motion den 14 mars 2016 av Erik Svanfeldt m.fl. (S)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslag 1 i motionen om ny tågstation vid Finntorp och noterar följande.

Landstinget väntas fatta beslut om Nacka station under 2016. Om Nacka station tas bort och om landstinget i sitt utredningsarbete för framtidens kollektivtrafik kommer fram till att en tågstation i Finntorp är en bra lösning, kommer kommunen att samverka med landstinget kring detta inom ramen för planeringen av området.

Kommunfullmäktige noterar även att planeringen för upphöjningen av Saltsjöbanan pågår och innehållar en bro med dubbelspår i enlighet med förslag 2 i motionen.

Motionen anses därmed färdigbehandlad.

### Ärendet

Motionärerna föreslår i en motion att höjningen av Saltsjöbanan vid Nacka station byggs med dubbelspår i hela sin längd samt att kommunen, om Stockholms läns landsting fattar beslut om att ta bort Nacka station, ska verka för en ny station i Finntorp istället.

Om Nacka station tas bort och om landstinget i sitt utredningsarbete för framtidens kollektivtrafik kommer fram till att en tågstation i Finntorp är en bra lösning, kommer kommunen att samverka med landstinget kring detta inom ramen för planeringen av området.

Planeringen för upphöjningen av Saltsjöbanan pågår och innehållar en bro med dubbelspår i enlighet med förslag 2 i motionen.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 10 maj 2016 § 73

Enheten för strategisk stadsutveckling tjänsteskrivelse den 20 april 2016

Motion

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

## Ärendets tidigare behandling

### Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 10 maj 2016 § 73

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.  
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslag 1 i motionen om ny tågstation vid Finntorp och noterar följande.

Landstinget väntas fatta beslut om Nacka station under 2016. Om Nacka station tas bort och om landstinget i sitt utredningsarbete för framtidens kollektivtrafik kommer fram till att en tågstation i Finntorp är en bra lösning, kommer kommunen att samverka med landstinget kring detta inom ramen för planeringen av området.

Kommunfullmäktige noterar även att planeringen för upphöjningen av Saltsjöbanan pågår och innefattar en bro med dubbelspår i enlighet med förslag 2 i motionen.

Motionen anses därmed färdigbehandlad.

## Yrkanden

Helena Westerling (S) yrkade, med instämmande av Rolf Wasteson (V) och Christina Ståldal (NL), bifall till förslagen i motionen.

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag.

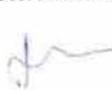
## Beslutsgång

Med avslag på Helena Westerlings yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

## Protokollsanteckningar

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

"Om Saltsjöbanans sträckning förbi Kyrkviken byggs om så att både tåg och bussar kan samsas på banvallen går det att ta bort Järlaledens sträckning förbi Kyrkviken. Detta öppnar för att skapa en naturskön stadspark vid Kyrkviken, där dagvattnet från hela Planiaområdet på ett naturligt sätt kan renas på sin väg ner mot Järlasjön. Kyrkviksparken med sitt mikroklimat och perfekta söderläge skulle generera enorma värden, både sociala, ekologiska och ekonomiska. Utöver en stadspark skulle borttagandet av Järlaleden också möjliggöra byggandet av fler bostäder. Eftersom en tågstation vid Finntorp skulle försvara skapandet av Kyrkviksparken enligt en tidigare inlämnad motion från Miljöpartiet, stöder vi inte denna motion från Socialdemokraterna."

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Helena Westerling lät anteckna följande för Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

"Det är bra att det pågår ett planeringsarbete om upphöjning av Saltsjöbanan och med det även ett dubbelspår. Däremot anser vi att Nacka kommun ska verka för att det i utredningsarbetet finns med förslag på en station i höjd med Finntorp då den nuvarande Nacka station med största sannolikhet försvinner. Inte passivt avvakta landstingets eget ställningstagande."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Tågstation i Finntorp**

Motion den 14 mars 2016 av Erik Svanfeldt m.fl. (S)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige avslår förslag 1 i motionen om ny tågstation vid Finntorp och noterar följande. Landstinget väntas fatta beslut om Nacka station under 2016. Om Nacka station tas bort och om landstinget i sitt utredningsarbete för framtidens kollektivtrafik kommer fram till att en tågstation i Finntorp är en bra lösning, kommer kommunen att samverka med landstinget kring detta inom ramen för planeringen av området.

Kommunfullmäktige noterar även att planeringen för upphöjningen av Saltsjöbanan pågår och innehållar en bro med dubbelspår i enlighet med förslag 2 i motionen.

Motionen anses därmed färdigbehandlad.

### **Sammanfattning**

Motionärerna föreslår i en motion att höjningen av Saltsjöbanan vid Nacka station byggs med dubbelspår i hela sin längd samt att kommunen, om Stockholms läns landsting fattar beslut om att ta bort Nacka station, ska verka för en ny station i Finntorp istället.

Om Nacka station tas bort och om landstinget i sitt utredningsarbete för framtidens kollektivtrafik kommer fram till att en tågstation i Finntorp är en bra lösning, kommer kommunen att samverka med landstinget kring detta inom ramen för planeringen av området.

Planeringen för upphöjningen av Saltsjöbanan pågår och innehållar en bro med dubbelspår i enlighet med förslag 2. i motionen.

### **Förslagen i motionen**

Erik Svanfeldt (S), Majvie Swärd (S), Kaj Nyman (S), Helena Westerling (S) och Khashayar Farmanbar (S) föreslår i motionen:



1. Ifall Nacka station slopas, ska Nacka kommun verka för att det istället byggs en station vid Finntorp,
2. Nacka kommun verkar för att Saltsjöbanans bro över Planiavägen byggs med dubbelspår i hela dess längd, oavsett om Nacka station finns kvar eller ej.

## **Strategiska stadsutvecklingsenhetens utredning och bedömning**

I mars 2015 levererades en teknisk förstudie gällande upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station. Med den som grund beslutade kommunfullmäktige i juni 2015 att den fortsatta planeringen i området kring Nacka station ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp. I beslutet ingår även att kommunen inte motsätter sig inte att den slutliga utformningen av Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station tas bort samt att befintlig stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.

I oktober 2015 godkände kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott start-PM för ett stadsbyggnadsprojekt som bland annat syftar till att möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning. Då det är landstinget som är regional kollektivtrafikmyndighet i Stockholms län är det landstinget som har det samlade ansvaret för utvecklingen av all kollektivtrafik i länet. Nacka kommun har därmed ställt frågan till landstinget huruvida Nacka station kan tas bort och landstinget utreder nu detta. Beslut i frågan väntas under 2016.

Oavsett stationsfrågan så planeras dock kommunen för att Saltsjöbanan höjs upp på en bro med dubbelspår för att bibehålla dagens kapacitet på banan.

Kollektivtrafiken i Nacka kommer att förändras till följd av tunnelbanans utbyggnad till Nacka C samt förlängd Tvärbanan till Sickla. Vidare kommer upprustningen av Saltsjöbanan möjliggöra högre turtäthet på Saltsjöbanan, och kollektivtrafik i Östlig förbindelse får också en inverkan. Det finns i dag inga beslut på hur busslinjenätet i Nacka kommun kommer att se ut när tunnelbanans utbyggnad till Nacka C är klar. Landstingets trafikförvaltning utreder detta och för en dialog med kommunen. Huruvida bussar på Värmdövägen i framtiden kommer att gå till Slussen, eller till andra bytespunkter, finns det inga beslut om.

Om landstinget fattar beslut om att Nacka station ska tas bort så kommer kommunen att i samarbete med landstinget verka för att utredningen av kollektivtrafiken tar hänsyn till detta faktum och tar en eventuell tågstation i Finntorp i beaktande. Dock är det inte utrett vilken resenärsnytta en tågstation i Finntorp skulle medföra, eller vilken påverkan detta skulle få på busslinjenätet och turtätheten på bussarna.

Om landstinget i sina utredningar kommer fram till att en tågstation i Finntorp vore en bra lösning för den framtida kollektivtrafikförsörjningen av området är det en fråga som kommunen behöver ta ställning till i sin planering i samverkan med Trafikförvaltningen. Området mellan Saltsjöbanan och Järlasjön ingår i planprogrammet för Planiaområdet, och grönytan är där utpekad som möjlig plats för en framtida stadspark med lekplats. Området omfattas även av strandskydd.



Ansvaret för finansieringen av en eventuell ny station på Saltsjöbanan ligger i sin helhet hos landstinget.

## **Förslagens ekonomiska konsekvenser**

Förslaget till beslut ger inga ekonomiska konsekvenser.

## **Bilaga**

Motion

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Frida Foley  
Projektledare tunnelbanan till Nacka  
Enheten för strategisk stadsutveckling



Socialdemokraterna i Nacka kommunfullmäktige

## Bygg ny tågstation vid Finntorp

### *Motion till kommunfullmäktige*

Nacka kommunfullmäktige har i juni 2015 beslutat att den fortsatta planeringen av området kring Nacka station ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling skapas mellan Planiavägen och Värmdövägen. Beslutet innebär vidare att kommunen inte motsätter sig att Nacka station därvid tas bort. Bakgrunden torde vara att investeringenkostnaderna för bron då kan bli lägre, och att en slopad station skulle kunna accepteras eftersom avståndet till Sickla station är relativt kort.

Om Nacka station slopas anser vi att det istället bör byggas en station vid Finntorp. Det vore en stor fördel för de boende där att ha bra tågförbindelser med Slussen. Enligt de planer vi sett för de busslinjer som ska finnas när t-banan till Nacka står klar, kommer det nämligen inte att gå några bussar längs Värmdövägen in till Slussen.

Restiden från Saltsjöbaden blir inte heller kortare om Nacka station slopas. Tågen kommer istället att bli ståendes och invänta mötande tåg onödigt länge. Denna väntetid kan lika gärna utnyttjas för ett uppehåll vid en station vid Finntorp. Det borde också vara möjligt att flytta nuvarande Nacka stationshus till denna plats.

Om Nacka station slopas uppkommer sannolikt frågan om att bygga bron över Planiavägen med enkelspår. Enligt vår uppfattning är det dock angeläget att det blir en dubbelspårsbro för den framtida flexibilitetens skull. Vi måste vara förutseende nog och räkna med att vi i framtiden vill ha tätare trafik på Saltsjöbanan, och då behövs dubbelspår åtminstone mellan Järla och Sickla station.

En dubbelspårsbro förbättrar även möjligheterna att göra vettigt utformade lokaler under bron, vilket är en av huvudidéerna vid brons utformning. Det har även framförts idéer om att förlänga Tvärbanan från Sickla station i riktning mot Järla, t.ex. i samkörning med Saltsjöbanan. Då blir en dubbelspårsbro ofrånkomlig.

Vi yrkar därför att kommunfullmäktige beslutar att

- ifall Nacka station slopas, ska Nacka kommun verka för att det istället byggs en station vid Finntorp,
- Nacka kommun verkar för att Saltsjöbanans bro över Planiavägen byggs med dubbelspår i hela dess längd, oavsett om Nacka station finns kvar eller ej.

Nacka den 10 mars 2016

Erik Svanfeldt (S) Majvie Swärd (S) Kaj Nyman (S) Helena Westerling (S) Khashayar Farmanbar (S)

§ 196

Dnr KFKS 2016/187

## Grön placeringspolicy för medel avsatta för pensionsförpliktelser

Motion den 14 mars 2016 av Sidney Holm (MP)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avslå motionen om att ta fram en placeringspolicy för förvaltning av medel avsatta för pensionsförpliktelser, då inga placeringar av pensionsmedel för närvarande görs.

### Ärende

Motionären föreslår i en motion att en pensionspolicy för förvaltning av medel avsatta för pensionsförpliktelser ska tas fram med etiska riktslinjer för hållbara och ansvarsfulla placeringar.

I dagsläget placerar inte kommunen pensionsmedel, därmed saknas behov av riktslinjer kring detta. Skulle det i framtiden bli aktuellt med placering av pensionsmedel så bör det i reglemente för medelsförvaltning framgå riktslinjer kring sådan placering.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 96

Controllerenhets tjänsteskrivelse den 13 maj 2016

Motion

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 96

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.  
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avslå motionen om att ta fram en placeringspolicy för förvaltning av medel avsatta för pensionsförpliktelser, då inga placeringar av pensionsmedel för närvarande görs.

### Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med arbetsutskottets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

### Protokollsanteckningar

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

”Det finns ett avsnitt i kommunallagen som reglerar att fullmäktige i kommuner ska meddela särskilda föreskrifter för förvaltningen av medel avsatta för pensionsförpliktelser. Nacka kommun är en stor arbetsgivare med över fyra tusen anställda och borde självklart ha avsatt åtminstone en del pengar för pensionsförpliktelser för våra medarbetare.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Grön placeringspolicy för medel avsatta för pensionsförpliktelser**

Motion den 14 mars 2016 av Sidney Holm (MP)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avslå motionen om att ta fram en placeringspolicy för förvaltning av medel avsatta för pensionsförpliktelser, då inga placeringar av pensionsmedel för närvarande görs.

### **Sammanfattning**

Sidney Holm föreslår i en motion att en pensionspolicy för förvaltning av medel avsatta för pensionsförpliktelser ska tas fram med etiska riktlinjer för hållbara och ansvarsfulla placeringar.

I dagsläget placerar inte kommunen pensionsmedel, därmed saknas behov av riktlinjer kring detta. Skulle det i framtiden bli aktuellt med placering av pensionsmedel så bör det i reglemente för medelsförvaltning framgå riktlinjer kring sådan placering.

### **Förslagen i motionen**

Motionären föreslår att en placeringspolicy för förvaltning av medel avsatta för pensionsförpliktelser ska tas fram med såväl etiska och miljömässiga regler som ekonomiska faktorer. Det är för motionären viktigt att placeringar inte motverkar kommunens hållbarhetsarbete. Placeringar bör ske i enlighet med UN Global Compacts grundläggande principer om mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Inga pengar ska få placeras i företag som tillverkar tobak, alkohol, krigsmaterial eller pornografi. Inte heller i företag som huvudsakligen ägnar sig åt prospektering, utvinning eller produktion av fossila bränslen.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

Av kommunens reglemente för medelsförvaltning framgår hur den övergripande målsättningen för finansverksamheten för att uppnå bästa möjliga finansnetto inom ramen för ett bedömt och bestämt risktagande, ska göras. Medelsförvaltningen omfattar



placeringar av likvida tillgångar, upplåning, finansiell leasing, borgen och donationsmedel samt därtill hörande administration. Reglementet tar inte upp placeringar av pensionsmedel.

I dagsläget placerar kommunen inga pensionsmedel och behov av riktlinjer kring detta finns sålunda inte. Skulle det i framtiden bli aktuellt med placering av pensionsmedel så bör reglemente för medelsförvaltning uppdateras med riktlinjer kring sådan placering.

## Förslagens ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut ger inga ekonomiska konsekvenser.

Eva Olin  
Ekonomidirektör  
Stadsledningskontoret

Maria Andersson  
Budgetchef  
Controllerheten



## Grön placeringspolicy

*Motion till Nacka kommunfullmäktige 2016-03-14*

*Sidney Holm*

*Miljöpartiet de gröna i Nacka*

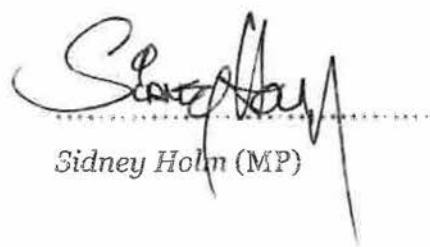
Nacka kommun saknar en placeringspolicy - Gällande medelsförvaltning står det i kommunallagen, "Fullmäktige skall meddela särskilda föreskrifter för förvaltningen av medel avsatta för pensionsförfliktelser. I föreskrifterna skall det anges hur medlen skall förvaltas. Därvid skall tillåten risk vid placering av medlen fastställas. Vidare skall det anges hur uppföljning och kontroll av förvaltningen skall ske."

Money makes the world go round – i dag har vi inga etiska riktlinjer för hur kommunens pensionspengar ska placeras. Eftersom pengar styr mycket ute i världen är det viktigt att kommunens kapitalplaceringar inte motverkar kommunens hållbarhetsarbete. Nacka kommun har fattat många viktiga beslut om insatser för att uppnå social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Genom hållbara och ansvarsfulla placeringar av kommunens kapital, kan även våra kapitalplaceringar medverka till måluppfyllelse, både av våra nationella miljömål och de av FN fastställda hållbarhetsmålen.

**Ettik & Miljö** - Miljöpartiet vill därför att kommunens placeringar ska bedömas utifrån såväl etiska och miljömässiga som ekonomiska faktorer. Placeringarna ska följa FN:s principer för ansvarsfulla investeringar ([PRI](#)). Vi vill också att alla placeringar sker i enlighet med UN Global Compacts [grundläggande principer](#) om mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och antikorruption. Inga pengar ska få placeras i företag som tillverkar tobak, alkohol, krigsmateriel eller pornografi. Inte heller i företag som huvudsakligen ägnar sig åt prospektering, utvinning eller produktion av fossila bränslen.

Miljöpartiesyntes på att:

- \* Kommunfullmäktige ger kommunstyrelsen i uppdrag att ta fram en placeringspolicy för förvaltning av medel avsatta för pensionsförfliktelser i enlighet med förslaget ovan.

  
Sidney Holm (MP)



7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 197

Dnr KFKS 2016/188

## Hållbara investeringar via gröna obligationer

Motion den 14 mars 2016 av Sidney Holm (MP)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att notera att när ett framtida lånbehov uppstår som aktualiseras ett nytt obligationsprogram, bör gröna obligationer värderas som ett alternativ. Motionen anses därmed bifallen.

### Ärende

Motionären föreslår att kommunen diversifierar sin emittering av obligationer genom att finansiera alla klimatsmarta och ekologiskt hållbara investeringar genom emittering av s k gröna obligationer.

I majoritetspartiernas politiska plattform för mandatperioden finns en viljeinriktning om att pröva så kallade gröna obligationer. Gröna obligationer kommer att värderas som ett alternativ i samband med framtida lånbehov.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 97

Controllerenhetens tjänsteskrivelse den 13 maj 2016

Motion

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 97

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att notera att när ett framtida lånbehov uppstår som aktualiseras ett nytt obligationsprogram, bör gröna obligationer värderas som ett alternativ. Motionen anses därmed bifallen.

### Yrkanden

Sidney Holm (MP) yrkade, med instämmande av Mats Gerdau (M), bifall till arbetsutskottets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

7 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

## Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Sidney Holms yrkande.

## Protokollsanteckningar

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

”Emittering av gröna obligationer är bra för att öka medvetenheten om klimatrelaterade utmaningar och lösningar, samtidigt som det underlättar för investerare att hitta gröna och hållbara placeringssprojekt. Miljöpartiet vill ge den styrande Alliansen en eloge för att de konstruktivt tar till sig förslaget, vill bifalla motionen och använda gröna obligationer när ett framtida lånebehov uppstår. Det finns dock redan idag ett behov av pengar till gröna investeringar. Miljöpartiet vill att alla gröna investeringar som är rent ekonomiskt lönsamma ska genomföras skyndsamt och inte skjutas på framtiden. Att inte genomföra rent ekonomiskt lönsamma gröna investeringar samtidigt som det finns villigt kapital att tillgå, är både ekonomisk och ekologisk missshushållning.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Hållbara investeringar via gröna obligationer**

Motion den 14 mars 2016 av Sidney Holm (MP)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att notera att när ett framtida lånebehov uppstår som aktualiseras ett nytt obligationsprogram, bör gröna obligationer värderas som ett alternativ. Motionen anses därmed bifallen.

### **Sammanfattning**

Sidney Holm föreslår att kommunen diversifierar sin emittering av obligationer genom att finansiera alla klimatsmarta och ekologiskt hållbara investeringar genom emittering av s k gröna obligationer.

I majoritetspartiernas politiska plattform för mandatperioden finns en viljeinriktning om att pröva så kallade gröna obligationer. Gröna obligationer kommer att värderas som ett alternativ i samband med framtida lånebehov.

### **Förslagen i motionen**

Sidney Holm föreslår att kommunen börjar emittiera gröna obligationer för alla klimatsmarta och ekologiskt hållbara investeringar.

Motionären skriver att efterfrågan på gröna obligationer ökar på den finansiella marknaden. Genom att separera upplåningen för den del som går till gröna och hållbara projekt och finansiera dessa separat uppmuntras investerare i att placera i gröna och hållbara projekt, samtidigt som de bidrar till att nå kommunens miljömål. Uppföljning av vilka investeringar som verkligen bidrar till en hållbar utveckling blir också bättre. Med regelbunden information skulle gröna obligationer även vara ett verktyg för att öka medvetenheten om klimatrelaterade utmaningar och lösningar.

### **Stadsledningskontorets utredning och bedömning**

Gröna obligationer är ett intressant finansiellt instrument. Majoritetspartierna har i sin politiska plattform skrivit att kommunen bör introducera detta under mandatperioden.



Ett arbete har startats upp inom ekonomiprocessen med omvärldsbevakning och vilka regler som gäller vid emittering av gröna obligationer. Flertalet möten har genomförts med banker. Efterfrågan på gröna obligationer bedöms öka bland investerare. För närvarande finns inget som tyder på att gröna obligationer ger bättre finansiella villkor, men medföljande dock att investerarbasen ökar och därmed tillgång till fler investerare. På längre sikt kan det eventuellt uppstå en skillnad i finansiella villkor mellan vanliga obligationer och s.k. gröna. Att ge ut gröna obligationer kräver mycket administration både i samband med framtagande av obligationsprogrammet för gröna obligationer och löpande med bl.a. dokumentation och informationskrav, men ger kommunen en möjlighet att bl.a. profilera sig.

Kommunen har idag ett befintligt obligationsprogram om 1 miljard kronor, där obligationer om 300 miljoner i dagsläget är emitterade. När ett framtida lånebehov uppstår som aktualiseras ett nytt obligationsprogram bör gröna obligationer värderas som ett alternativ.

Stadsledningskontorets bedömning är att gröna obligationer är intressant, men beslut tas i samband med att behov uppstår för nytt obligationsprogram.

## Förslagens ekonomiska konsekvenser

Obligationsprogram med gröna obligationer kräver mer resurser än vanliga obligationer. Mer interna resurser behövs vid uppsättning av programmet och för löpande administration. Även externa resurser ökar, exempelvis måste vid framtagandet av ramverket detta genomlyses genom en second opinion från exempelvis klimatforskningsstiftelsen Cicero. För närvarande kan ingen skillnad i bättre finansiella villkor uppvisas.

Eva Olin  
Ekonomidirektör  
Stadsledningskontoret

Maria Andersson  
Budgetchef  
Controllerheten



## Gröna obligationer

Motion till Nacka kommunfullmäktige 2016-03-14

Sidney Holm

Miljöpartiet de gröna i Nacka

**Gröna obligationer, ett bidrag till en hållbar framtid –** Nacka kommun började 2014 efter ett initiativ från Miljöpartiet, låna upp pengar genom att emittera egna obligationer. Detta har inneburit en avsevärt lägre räntekostnad än med kommunens gamla upplåningsmodell. Miljöpartiet vill nu att kommunen går ett steg längre och diversifierar sin obligations emittering genom att finansierar alla klimatsmarta och ekologiskt hållbara investeringar via emittering av s.k. gröna obligationer.

Allt fler vill investera i en hållbar framtid - Det är idag ett stort tryck från olika finansiella institut som vill ha en grönare inriktning på sina fondportföljer för att kunna attrahera den ständigt växande skaran miljömedvetna kunder. Marknaden för gröna obligationer har vuxit explosionsartat de senaste åren och det finns ingenting som tyder på en avmattnings. Genom att separera den del av vår upplåning som går till gröna och hållbara projekt och finansiera dessa separat gör vi det möjligt för folk att investera i projekt som är bra för framtiden. Vi får också själva en bättre koll på hur stor del av våra egna investeringar som verkligen bidrar till en hållbar utveckling.

**Synliggörande av gröna investeringar kan få en snöboliseffekt** - Pengarna som kommunen lånar upp inom ramen för gröna obligationer ska vara öronmärkta för långsiktigt hållbara projekt som bidrar till att nå våra lokala miljömål. Medlen ska placeras på ett särskilt spårbart konto som enbart får användas för gröna investeringar. Det finns idag inga exakta bestämmelser om vad som är en grön investering men det kan vara investeringar i förnybar energi, energieffektiviseringar, klimatanpassningsåtgärder, moderna återvinningscentraler, gång- & cykelbanor, restaurering av sjöar, hållbar dagvattenhantering, lägenhoforskolor, giftfria förskolor etc. Med regelbunden information på kommunens hemsida och i sociala media om olika aktuella projekt, skulle gröna obligationer kunna bli ett verktyg för att öka medvetenheten om klimatrelaterade utmaningar och lösningar, och samtidigt uppmuntra investerare att placera i gröna och hållbara projekt.

Miljöpartiet yrkar på att:

- ❖ kommunen börjar emittera gröna obligationer i enlighet med förslaget ovan

Sidney Holm (MP)



§ 198

Dnr 2016/94-456

## Nära och tillgängliga återvinningsstationer

Motion den 19 januari 2016 av Rolf Wasteson m.fl.

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige avslår yrkandet om att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången av 2019, ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd. Det är inte möjligt av flera orsaker, bland annat kostnader för detaljplaneändringar.
2. Kommunfullmäktige bifaller yrkandet om att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil.
3. Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden ska utreda ett eventuellt införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar med mera.
4. Motionen är därmed färdigbehandlad.

### Ärende

Motionärerna föreslår att det fram till år 2019 ska byggas återvinningsstationer så att medborgare har max 5 minuters gångavstånd till närmaste station. Av flera orsaker, främst av kostnader för detaljplaneändringar, finns det inte möjlighet att bifalla förslaget och kommunstyrelsen rekommenderar istället att en utredning görs gällande införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar mm. Motionärerna yrkar även att stationerna ska placeras så att de är enkelt att nå till fots och inte förutsätter att man åker bil. Kommunstyrelsen försłår att kommunfullmäktige bifaller det yrkandet.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 98

Natur- och trafiknämnden den 22 mars 2016 § 57

VA- och avfallsenhetens tjänsteskrivelse den 26 februari 2016

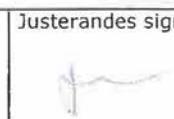
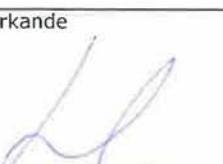
Motion

### Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 31 maj 2016 § 98

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

1. Kommunfullmäktige avslår yrkandet om att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången av 2019, ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd. Det är inte möjligt av flera orsaker, bland annat kostnader för detaljplaneändringar.
2. Kommunfullmäktige bifaller yrkandet om att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil.
3. Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden ska utreda ett eventuellt införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar med mera.
4. Motionen är därmed färdigbehandlad.

**Beslut i natur- och trafiknämnden den 22 mars 2016 § 57**

Natur- och trafiknämnden föreslog kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige avslår yrkandet om att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången av 2019, ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd. Det är inte möjligt av flera orsaker, bland annat kostnader för detaljplaneändringar.
2. Kommunfullmäktige bifaller yrkandet om att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil.
3. Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden ska utreda ett eventuellt införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar med mera.
4. Motionen är därmed färdigbehandlad.

**Yrkanden**

Rolf Wasteson (V) yrkade bifall till motionens förslag punkt 1 och arbetsutskottets förslag punkt 2 och 3.

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till arbetsutskottets förslag.

**Beslutsgång**

Med avslag på Rolf Wastesons yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



22 Mars 2016

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Natur- och trafiknämnden

§ 57

NTN 2016/153-  
KFKS 2016/94-456

## Nära återvinningsstationer

Remiss av motion den 19 januari 2016 av Rolf Wasteson mfl.

### Beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige avslår yrkandet om att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången av 2019, ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd. Det är inte möjligt av flera orsaker, bland annat kostnader för detaljplaneändringar.
2. Kommunfullmäktige bifaller yrkandet om att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil.
3. Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden ska utreda ett eventuellt införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar med mera.
4. Motionen är därmed färdigbehandlad.

### Ärendet

Motionsförfattarnas yrkanden innebär att fram till år 2019 ska återvinningsstationer byggas så att medborgare har max 5 minuters gångavstånd till närmaste station. Av flera orsaker, främst av ekonomiska skäl, anser natur- och trafiknämnden att det inte finns möjlighet att bifalla yrkandet och rekommenderar istället att en utredning görs gällande införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar mm. Författarna yrkar även att stationerna ska placeras så att de är enkelt att nå till fots och inte förutsätter att man åker bil. Det ligger helt i linje med natur- och trafiknämndens intentioner.

### Förslagen i motionen

Rolf Wasteson, Camilla Carlberg och Birgit Hansson (V) har lämnat in en motion med följande yrkanden:

- Att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången 2019, ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd.
- Att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



22 Mars 2016

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Natur- och trafiknämnden

## **Enhetens utredning och bedömning**

### **Bakgrund**

En återvinningsstation (ÅVS) är en grupp behållare för insamling av förpackningsavfall och tidningar. Nya stationer ska vara kompletta med alla materialslagen, det vill säga förpackningar i papper, plast, metall, ofärgat glas, färgat glas och tidningar. Idag är producenterna genom Förförpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) ansvariga för stationerna, från att söka bygglov till insamling, drift och skötsel. Kommunen har ingått ett samverkansavtal med FTI år 2015, som reglerar vår samverkan. I det avtalet står bland annat att kommunen ska bistå FTI i arbetet att hitta nya platser för ÅVSer. Vid hämtning av avfallet vid ÅVSerna sker detta med ett fordon per avfallsfraktion. Fordonen är att likna vid sopbilar med samma krav på vägars bärighet, vägbredd etc.

En ÅVS kräver bygglov. Det räknas enligt plan- och bygglagen, PBL, som ett upplag (av behållare). Placeringen av en ÅVS får därför inte strida mot gällande detaljplan. Många stationer har endast tidsbegränsade bygglov som ofta förlängts i omgångar så länge det varit möjligt. I och med förändringar i PBL och genom rättspraxis har det blivit svårare att få igenom tidsbegränsade bygglov för ÅVSer. Åtgärden kan i sig inte betraktas som tillfällig utan är av en permanent karaktär. Ofta är även berörda grannar inte positiva till att ha en återvinningsstation i omedelbar närhet. Det anses förfulande och riskerar att sänka värdet på fastigheter. Byggloven överklagas ofta och platser för ÅVSer har förlagts en bit bort från bebyggelse, vid en strategisk knutpunkt, handelsplats etc.

På de fem platser för återvinning som nu detaljplanelagts, finns redan återvinningsstationer. Detaljplanerna har tagits fram för att FTI ska kunna söka permanenta bygglov och sedan ska kommunen tillsammans med FTI rusta upp platserna för ökad trivsel och trygghet. Ansökan om planbesked lämnades in hösten 2012. År 2016 har detaljplanerna antagits av kommunfullmäktige. Kostnaden för avfallsverket är hittills cirka 289 000 kr, endast för planenhetens arbete.

### **VA- och avfallsenheten bedömning**

Enhetens uppdrag är, liksom motionsförfattarna föreslår, att höja återvinningsgraderna och göra det lätt att göra rätt för miljön. Ambitionerna har tydliggjorts i Avfallsplan 2020. Ett delmål i avfallsplanen är att skapa nya platser för återvinningsstationer. I praktiken är det dock inte så enkelt; kommunens detaljplaner är inte skapade med återvinning i fokus. Det är endast i moderna detaljplaner som platser för ÅVSer finns inlagda på plankartan. Situationen kommer på sikt att förbättras i och med det samarbete inom ramen för stadsbyggnadsprojekten. Men i alla befintliga bostadsområden saknas – i princip – möjligheter att få bygglov för återvinningsstationer.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



22 Mars 2016

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Natur- och trafiknämnden

Motionsförfattarna önskar så många ÅVSer att medborgarna endast har 5 minuters gångväg. Det skulle innehålla hundratals fler stationer i kommunen, vilket inte är rimligt av många skäl, bland annat på grund av att:

- Kostnaderna och tiden att ta fram ändrade detaljplaner är orimlig. Det skulle inte heller vara möjligt att lyckas med detta före år 2019.
- Ökade antal transporter av tunga fordon, in i bostadsområden är olämplig.
- Behovet av städning på respektive plats innehåller en hög kostnad.
- Statistiken från FTI som visar att det viktigaste är att platsen är strategisk, inte den absoluta näheten. Ex. att ta med avfallet i samband med matinköp.

Enheten föreslår att:

- Antalet återvinningsstationer på strategiska platser, tillgängliga även för cyklister och gångtrafikanter, ska öka i enlighet med avfallsplanens mål.
- Fortsätta verka för att skapa återvinningsplatser i nya bostadsområden, inom ramen för stadsbyggningsprojekten.
- Utreda möjligheten till fastighetsnära insamling via flerfackskärl, som skulle möjliggöra en sorteringsmedelbar närbild till bostaden.

### **Förslagens ekonomiska konsekvenser**

Författarnas yrkanden skulle innehålla mycket höga kostnader för detaljplaneändringar då det idag oftast saknas möjlighet till bygglov för återvinningsstationer. Den 31 mars 2016 ska utredningen om ett kommunalt insamlingsansvar presenteras för regeringen. Det kan på sikt medföra att det är kommunens ansvar att även söka bygglov, samla in avfallet och sköta om stationerna. Om kommunen inte får full kostnadstäckning för detta ansvar så skulle ett stort antal återvinningsstationer innehålla höga kostnader, vilket inte avfallsskollektivet kan bära utan att behöva höja avgifterna kraftigt.

### **Konsekvenser för barn**

Motionens yrkanden skulle innehålla att barn på ett lättare sätt kunde ta en aktiv del i att återvinna hushållens avfall. Idag sker mycket återvinning utan barnens närvaro, på väg till och från affären med bil. Stationer med högst 5 minuters gångväg vore önskvärt ur ett barnperspektiv.

### **Handlingar i ärendet**

Tjänsteskrivelse 2016-02-26

Bilaga 1 Motion den 19 januari 2016 av Rolf Wasteson mfl.

### **Beslutsgång**

Nämnden beslutade i enlighet med enhetens förslag till beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



22 Mars 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

### Protokollsanteckning

Viktor Ellström (S) lät anteckna följande till protokollet:

” Socialdemokraterna har länge föreslagit samma policy i budgeten. Vill man att folk ska vara miljövänliga då måste det göras lätt. ”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
GGS	NW	JB

Kommunstyrelsen

## **Nära återvinningsstationer**

Remiss av motion den 19 januari 2016 av Rolf Wasteson mfl.

### **Förslag till beslut**

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige avslår yrkandet om att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången av 2019, ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd. Det är inte möjligt av flera orsaker, bland annat kostnader för detaljplaneändringar.
2. Kommunfullmäktige bifaller yrkandet om att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil.
3. Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden ska utreda ett eventuellt införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar med mera.
4. Motionen är därmed färdigbehandlad.

### **Sammanfattning**

Motionsförfattarnas yrkanden innebär att fram till år 2019 ska återvinningsstationer byggas så att medborgare har max 5 minuters gångavstånd till närmaste station. Av flera orsaker, främst av ekonomiska skäl, anser natur- och trafiknämnden att det inte finns möjlighet att bifalla yrkandet och rekommenderar istället att en utredning görs gällande införande av så kallade flerfackskärl för fastighetsnära insamling av förpackningar mm. Författarna yrkar även att stationerna ska placeras så att de är enkelt att nå till fots och inte förutsätter att man åker bil. Det ligger helt i linje med natur- och trafiknämndens intentioner.

### **Förslagen i motionen**

Rolf Wasteson, Camilla Carlberg och Birgit Hansson (V) har lämnat in en motion med följande yrkanden:

- Att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången 2019, ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd.
- Att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil.



## Enhetens utredning och bedömning

### Bakgrund

En återvinningsstation (ÅVS) är en grupp behållare för insamling av förpackningsavfall och tidningar. Nya stationer ska vara kompletta med alla materialslagen, det vill säga förpackningar i papper, plast, metall, ofärgat glas, färgat glas och tidningar. Idag är producenterna genom Förfärdnings- och tidningsinsamlingen (FTI) ansvariga för stationerna, från att söka bygglov till insamling, drift och skötsel. Kommunen har ingått ett samverkansavtal med FTI år 2015, som reglerar vår samverkan. I det avtalet står bland annat att kommunen ska bistå FTI i arbetet att hitta nya platser för ÅVSer. Vid hämtning av avfallet vid ÅVSerna sker detta med ett fordon per avfallsfraktion. Fordonen är att likna vid sopbilar med samma krav på vägars bärighet, vägbredd etc.

En ÅVS kräver bygglov. Det räknas enligt plan- och bygglagen, PBL, som ett upplag (av behållare). Placeringen av en ÅVS får därför inte strida mot gällande detaljplan. Många stationer har endast tidsbegränsade bygglov som ofta förlängts i omgångar så länge det varit möjligt. I och med förändringar i PBL och genom rättspraxis har det blivit svårare att få igenom tidsbegränsade bygglov för ÅVSer. Åtgärden kan i sig inte betraktas som tillfällig utan är av en permanent karaktär. Ofta är även berörda grannar inte positiva till att ha en återvinningsstation i omedelbar närhet. Det anses förfulande och riskerar att sänka värdet på fastigheter. Byggloven överklagas ofta och platser för ÅVSer har förlagts en bit bort från bebyggelse, vid en strategisk knutpunkt, handelsplats etc.

På de fem platser för återvinning som nu detaljplanerats, finns redan återvinningsstationer. Detaljplanerna har tagits fram för att FTI ska kunna söka permanenta bygglov och sedan ska kommunen tillsammans med FTI rusta upp platserna för ökad trivsel och trygghet. Ansökan om planbesked lämnades in hösten 2012. År 2016 har detaljplanerna antagits av kommunfullmäktige. Kostnaden för avfallsverket är hittills cirka 289 000 kr, endast för planenhetens arbete.

### VA- och avfallsenheten bedömning

Enhetens uppdrag är, liksom motionsförfattarna föreslår, att höja återvinningsgraderna och göra det lätt att göra rätt för miljön. Ambitionerna har tydliggjorts i Avfallsplan 2020. Ett delmål i avfallsplanen är att skapa nya platser för återvinningsstationer. I praktiken är det dock inte så enkelt; kommunens detaljplaner är inte skapade med återvinning i fokus. Det är endast i moderna detaljplaner som platser för ÅVSer finns inlagda på plankartan. Situationen kommer på sikt att förbättras i och med det samarbete inom ramen för stadsbyggnadsprojekten. Men i alla befintliga bostadsområden saknas – i princip – möjligheter att få bygglov för återvinningsstationer.



Motionsförfattarna önskar så många ÅVSer att medborgarna endast har 5 minuters gångväg. Det skulle innehålla hundratals fler stationer i kommunen, vilket inte är rimligt av många skäl, bland annat på grund av att:

- Kostnaderna och tiden att ta fram ändrade detaljplaner är orimlig. Det skulle inte heller vara möjligt att lyckas med detta före år 2019.
- Ökade antal transporter av tunga fordon, in i bostadsområden är olämplig.
- Behovet av städning på respektive plats innebär en hög kostnad.
- Statistiken från FTI som visar att det viktigaste är att platsen är strategisk, inte den absoluta närheten. Ex. att ta med avfallet i samband med matinköp.

Enheten föreslår att:

- Antalet återvinningsstationer på strategiska platser, tillgängliga även för cyklister och gångtrafikanter, ska öka i enlighet med avfallsplanens mål.
- Fortsätta verka för att skapa återvinningsplatser i nya bostadsområden, inom ramen för stadsbyggnadsprojekten.
- Utreda möjligheten till fastighetsnära insamling via flerfackskärl, som skulle möjliggöra en sorterings i omedelbar närhet till bostaden.

## Förslagens ekonomiska konsekvenser

Författarnas yrkanden skulle innehålla mycket höga kostnader för detaljplaneändringar då det idag oftast saknas möjlighet till bygglov för återvinningsstationer. Den 31 mars 2016 ska utredningen om ett kommunalt insamlingsansvar presenteras för regeringen. Det kan på sikt medföra att det är kommunens ansvar att även söka bygglov, samla in avfallet och sköta om stationerna. Om kommunen inte får full kostnadstäckning för detta ansvar så skulle ett stort antal återvinningsstationer innehålla höga kostnader, vilket inte avfallskollektivet kan bära utan att behöva höja avgifterna kraftigt.

## Konsekvenser för barn

Motionens yrkanden skulle innehålla att barn på ett lättare sätt kunde ta en aktiv del i att återvinna hushållens avfall. Idag sker mycket återvinning utan barnens närväro, på väg till och från affären med bil. Stationer med högst 5 minuters gångväg vore önskvärt ur ett barnperspektiv.

Katarina Södergren  
Handläggare  
VA- och avfallsenheten

Jan Setréus  
Gruppchef, avfall  
VA- och avfallsenheten



Motion till Nacka kommunfullmäktige

### **Bygg återvinningsstationer – nära och tillgängliga**

För många Nackabor finns idag inget reellt alternativ till att kasta alla sina sopor i den enda soptunnan. Matavfallsinsamling är inte obligatorisk utan insamlingskärl ställs bara upp när en fastighetsägare särskilt beställt det. Att separera andra sopor (tidningar, glasflaskor, plast, metall mm) förutsätter att man har tillgång till en återvinningsstation där man kan lämna dem.

För många Nackabor finns ingen återvinningsstation i den absoluta närheten. I praktiken förutsätter det ofta att man har tillgång till bil för att lämna sopor vid en återvinningsstation just för att avståndet är för långt för att många ska släpa sina sopor dit hemifrån per fot.

Nacka behöver helt enkelt ett ytterligare stort antal nya återvinningsstationer för att råda bot på detta. Nyligen (december 2015 – januari 2016) har fem detaljplaner för återvinningsstationer behandlats i Kommunstyrelsen. Det är i sig alldeles utmärkt men gemensamt för dessa fem är att de placerats så att ingen har särskilt nära till dem och att de ligger invid vägar, uppenbarligen avsiktigt för att man ska kunna köra bil dit.

Återvinning av sopor är viktigt för oss alla som ett sätt att minska miljöbelastningen. Men då ska vi lätt kunna ta med oss soporna till en återvinningsstation som ligger i direkt anslutning till där vi bor. Att behöva åka bil förtar miljövinsten förutom att det innebär att många då alls inte har tillgång till återvinningsstationerna.

Därför yrkar vi

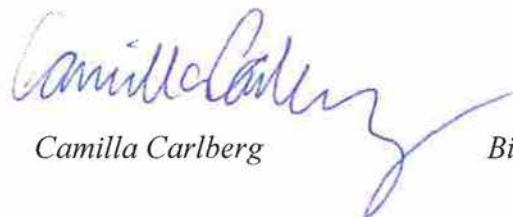
- att återvinningsstationer byggs så att alla på sikt, senast vid utgången av 2019) ska ha en i bostadens närhet på max 5 minuters gångavstånd
- att återvinningsstationer som byggs ska placeras så att de enkelt nås till fots och inte förutsätter att man åker bil

Nacka 2016-01-19

Vänsterpartiet Nacka



Rolf Wasteson



Camilla Carlberg

Birgit Hansson

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 236

Dnr KFKS 2015/754-259

## Hyresrätter med rimliga hyror

Motion den 16 november 2015 av Rolf Wasteson, Camilla Carlberg och Birgit Hansson (V)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Det av kommunfullmäktige den 18 april 2016 antagna programmet för markanvändning omfattar hur kommunen ska arbete för att på ett långsiktigt hållbart sätt skapa förutsättningar för prisvärd hyresräder. Kommunfullmäktige avslår därför förslagen i motionen.

### Ärendet

Det är viktigt att eftersträva blandade upplåtelseformer samt prisvärd lägenheter inom ramen för stadsutvecklingen i kommunen. Förslaget i den här aktuella motionen syftar till att tillskapa hyresräder med rimliga hyror. Att garantera lägre hyror under en överskådlig tid behöver göras inom ramen för marknadsmässiga förutsättningar. Det är i dagsläget det bästa sättet att uppnå en långsiktig hållbar hyressättning. Det av kommunfullmäktige antagna programmet för markanvändning ger ett bra stöd i arbetet med markanvisningar som syftar till att få fram prisvärd hyresräder.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 juni 2016 § 114  
Enheden för strategisk stadsutvecklings tjänsteskrivelse den 25 maj 2016  
Motion

### Ärendets tidigare behandling

**Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 14 juni 2016 § 114**  
Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.  
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.  
Det av kommunfullmäktige den 18 april 2016 antagna programmet för markanvändning omfattar hur kommunen ska arbete för att på ett långsiktigt hållbart sätt skapa förutsättningar för prisvärd hyresräder. Kommunfullmäktige avslår därför förslagen i motionen.

### Yrkanden

Rolf Wasteson yrkade bifall till förslagen i motionen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag.

## Beslutsgång

Med avslag på Rolf Wastesons yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

## Reservationer

Rolf Wasteson reserverade sig mot beslutet och ingav följande.

"Vänsterpartiet hävdar ju att Nacka har ett stort behov av hyresbostäder och hyresbostäder till rimliga priser. Den moderatledda alliansen har ju först på senare år motvilligt börjat acceptera att det byggs hyresbostäder i Nacka. Men än så länge så har vi bara i mycket liten utsträckning sett att det kan bli av, upp till de målsatta 30% är det långt och behovet är i praktiken betydligt högre än så, särskilt som både antalet och andelen hyresbostäder i Nacka minskat under en lång rad år.

De hyresräntor som nu ändå planeras kommer dock att bli synnerligen dyra bostäder. Först och främst så är hyresbostäder systematiskt missgynnade i Sverige jämfört med bostadslägenheter men i Nacka upplåter man dessutom marken för hyresbostäder till högstbjudande, något som självklart driver på hyrorna uppåt.

Vänsterpartiet skulle främst vilja att kommunen hade ett eget kommunalt bostadsbolag som lät bygga och förvalta hyresbostäder. Men tanken är tabu i Nacka efter det att Nackahem sålde för mer än 20 år sedan. Men till dess vi får igenom det kravet så måste ändå hyresräntor byggas och de måste då byggas med så rimliga hyror som det är möjligt för en kommun att åstadkomma. Nacka borde, istället för att upplåta marken till högstbjudande, upplåta den till det företag som garanterar den lägsta inflyttningshyran.

Men det sätt som den moderatledda majoriteten vill hålla hyrorna i schack, det är genom att bygga hyresbostäder på mindre attraktiva ställen och med lägre standard och kvalitet. Det är ett oanständigt sätt att direkt öka segregationen i Nacka: de som inte har råd eller vill köpa en bostadsrätt, de får bli andra klassens invånare och bo i de sämre bostäder som då erbjuds. Den inställningen från alliansmajoriteten visar på ett förakt för de som inte tillhör de egna väljargrupperna, de välbesuttna. Man kunde ha förväntat sig något bättre åtminstone från de mindre partierna i alliansen men de har här helt sålt sina själar på 'marknadens' villkor."

## Protokollsanteckningar

Mats Gerdau lät anteckna följande för Alliansmajoriteten.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

"Alliansmajoriteten vill skapa en levande stad för alla. Det innebär bl a en mångfald av bostadstyper med olika storlek och för olika plånböcker. Vi vill att en tredjedel av tillkommande lägenheter på kommunal mark blir hyresrätter, det behövs på en rörlig bostadsmarknad och för att företagen ska kunna växa. Lägenheter i mellan- och övre prisskiktet tillkommer nästan av sig själv, därfor behöver vi ägna mer kraft åt att se till att det också skapas lägenheter som personer med lägre inkomster har råd med. Dock måste man också ta hänsyn till de flyttkedjor som uppstår när nya bostäder byggs och där ofta billigare lägenheter lämnas för nya.

Att bygga nytt är förknippat med höga kostnader och därmed höga boendekostnader, men i stället för nya bostadssubventioner vill vi fortsätta arbetet med att få till stånd hyresrätter på marknadsmässiga villkor. Vi behöver fler "Första bostaden"-koncept för studenter, ungdomar, nyanlända och andra. Det kan också handla om att anvisa mark till byggherrar som har som uttryckligt mål att bygga lägenheter med lägre hyra.

Motionärernas förslag att mark ska anvisas utifrån lägsta inflyttningshyra och till låg tomträttsavgåld har nackdelar. Dels det uppenbara att kommunen förlorar stora intäkter, dels att denna subvention riskerar att inte komma hyresgästerna till del utan kan stanna hos hyresvärdens. Kommunen kan dessutom inte avtala om kommande hyresnivå mellan två externa parter. Hyror sätts antingen efter förhandling med Hyresgästföreningen och kan då vara i form av sk presumtionshyra där fastighetsägaren får betalt för sina faktiska kostnader för nybyggda lägenheter, eller så avgör fastighetsägaren ensidigt hyresnivån och den kan också prövas i domstol."

Sidney Holm lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

"Nyproducerade lägenheter har ofta en så hög hyresnivå att det blir svårt för stora grupper att ta sig in på bostadsmarknaden. Den Svenska modellen med bostadsbidrag gör att man kan bo kvar i en lägenhet om man hamnar i en besvärlig ekonomisk situation, dock mot räcker det inte med en låg inkomst och ett bostadsbidrag för att få ett hyreskontrakt. Vill vi på fullt allvar skapa bostäder för alla måste vi politiker agera och ta ansvaret för det den fria marknaden inte klarar av. Utan politisk inblandning riskerar Nacka att bli en väldigt segregerad kommun. Miljöpartiet vill att det byggs 1500 billiga lägenheter utspridda över hela Västra Sicklaön enligt förslaget i vår tidigare inlämnade motion om bostäder till överkomligt pris."

Khashayar Farmanbar lät anteckna följande Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

"Bristen på hyreslägenheter till rimliga priser skadar vår region. Den ideologiska ökenvandring som borgerligheten ibland presenterar i form av marknadshyror skulle leda till att en stor del av den målgrupp som behöver hyreslägenheter inte skulle ha råd till det.

Ordförandes signatur



Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande





NACKA  
KOMMUN

141

25 (69)

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Likvälv tror vi socialdemokrater inte på att det är kommun eller stat som ska fastställa kvadratmeterhyror. Vi tror på att:

- Bygga fler hyreslägenheter.
- Låta parterna, som hyresgästföreningen och hyresvärdena som jämnstarka parter komma överens om hyresnivåer som är rimliga.
- Låta kommunen vara en aktiv del av marknaden och kunna erbjuda en sund konkurrens när det gäller kvalitet och pris genom kommunalt bostadsbolag.”

Christina Ståldal lät anteckna följande för Nackalists kommunstyrelsegrupp.

”En viktig motion i ett angeläget ärende. Nackalistan bifaller tjänsteskrivelsen även om vi delar flera av åsikterna i motionen.”

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## **Hyresrätter med rimliga hyror**

Motion den 16 november 2015 av Rolf Wasteson, Camilla Carlberg och Birgit Hansson (V)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Det av kommunfullmäktige den 18 april 2016 antagna programmet för markanvändning omfattar hur kommunen ska arbete för att på ett långsiktigt hållbart sätt skapa förutsättningar för prisvärda hyresrätter. Kommunfullmäktige avslår därför förslagen i motionen.

### **Sammanfattning**

Det är viktigt att eftersträva blandade upplåtelseformer samt prisvärda lägenheter inom ramen för stadsutvecklingen i kommunen. Förslaget i den här aktuella motionen syftar till att tillskapa hyresrätter med rimliga hyror. Att garantera lägre hyror under en överskådlig tid behöver göras inom ramen för marknadsmässiga förutsättningar. Det är i dagsläget det bästa sättet att uppnå en långsiktig hållbar hyressättning. Det av kommunfullmäktige antagna programmet för markanvändning ger ett bra stöd i arbetet med markanvisningar som syftar till att få fram prisvärda hyresrätter.

### **Förslagen i motionen**

Motionärerna yrkar att kommunen ändrar sin markanvisningspolicy så att det företag som garanterar den lägsta inflytningshyran, givet att man uppfyller ett antal kvalitets- och andra krav, ska anvisas mark i samband med byggande av hyresbostäder.

### **Enhetens utredning och bedömning**

I det av kommunfullmäktige antagna programmet för markanvändning tydliggörs att kommunen ska eftersträva en variation av upplåtelseformer. Inom detaljplaneområden för huvudsakligen bostadsändamål ska kommunen verka för att minst en tredjedel av bostäderna upplåts med hyresrätt. Vidare framgår av programmet att kommunen eftersträvar blandade storlekar på bostäder och vill säkerställa bostäder för studenter och äldre samt prisvärda hyres- och bostadsrätter.

Enheten för strategisk stadsutveckling anser utifrån rådande marknadsförhållanden att det inte är nödvändigt att i någon form subventionera hyror. Att få marknaden att bygga hyresrätter är i dagsläget inte en stor utmaning, bl.a. genom den s.k. presumptionshyran som



innebär att fastighetsägaren får ta ut vilken hyra den vill vid nyproduktion. Att uppnå en låg boendekostnad är dock en viktig aspekt för att bredda utbudet på marknaden och möjliggöra bra boenden för hushåll med lägre inkomster.

För att inte skapa en obalans i hyresmarknaden är det viktigt att eventuella hyresrätter med lägre hyra även har lägre standard och med det är billigare att bygga. Kommunen måste alltså styra in exploaterna i billigare, men hållbara, koncept för att på lång sikt kunna bevara en lägre hyra. Om så inte sker kommer dessa ”billigare” hyresrätter justeras upp hyremässigt vid första justeringen då man jämför med liknande bostäder vid en omförhandling.

I dagsläget är det mest effektiva sättet att uppnå en lägre hyra att i möjligaste mån hålla nere produktionskostnaderna och acceptera en viss standardsänkning. Kommunen kan påverka kostnaden genom att begränsa kravställningen gentemot exploateren i plan- och bygglovskedet.

Slutsatsen är att det av kommunfullmäktige nyligen antagna ”program för markanvändning”, tillsammans med en ambition att sänka produktionskostnaderna, ger ett bra stöd för tillskapandet av hyresrätter, även sådana där en låg boendekostnad ska eftersträvas. Programmet bör därmed inte ändras.

## **Förslagens ekonomiska konsekvenser**

Den långsiktiga planeringen för stadsutvecklingen i kommunen i allmänhet och västra Sicklaön i synnerhet bygger på att kommunen arbetar vidare med att fram hyresrätter på marknadsmässiga villkor. Det är viktigt att kommunens markinnehav nyttjas på bästa möjliga sätt. Att ”subventionera” ett stort antal hyresrätter riskerar, utifrån rådande förutsättningar, att skapa en osäkerhet i kommunens långsiktiga ekonomi.

## **Konsekvenser för barn**

Att skapa boendemiljöer med en blandning av lägenhetstyper och upplåtelseformer bör öka möjligheten för barn att få en bra uppväxtmiljö då en variation av lägenheter även ger familjer med lägre inkomster möjlighet till ett bra boende i Nacka.

## **Bilaga**

Motion ”Hyresrätter med rimliga hyror”.

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheter för strategisk stadsutveckling



2015-11-10

Motion till Nacka kommunfullmäktige

### **Bygg hyresbostäder med rimliga hyror**

Nacka har et stort behov av hyresbostäder. Under många år har enbart ett fåtal nya hyresbostäder byggts och många av de gamla har ombildats till bostadsrätter. Därför är det angeläget dels att på alla sätt arbeta för att nya hyresbostäder byggs, t ex som en del av nya Nacka stad. Men det är också viktigt att det byggs och upplåts hyresbostäder med låga hyror.

Hyresbostäder är jämfört med bostadsrätter ekonomiskt missgynnade, något som den nya regeringen har börjat göra något åt. Och för att verkligen kunna bygga hyresbostäder med låga hyror så är det statliga insatser som behöver göras.

En kommun, som Nacka, har dock möjligheter att i alla fall göra insatser för att hålla hyrorna nere på rimliga nivåer. När nu det stora stadsbyggnadsprojektet Nacka stad ska byggas på i stor utsträckning kommunal mark så skulle det finnas stora möjligheter för kommunen att uppnå det. Med ett kommunalt bostadsbolag hade Nacka haft goda möjligheter men den förutsättningen saknas. Tyvärr har Nacka agerat precis omvänt. Mark för hyresrätter upplåts med tomträtt, till de exploater som är beredda att betala högsta pris för marken. Självklart kommer det att innebära att hyrorna i de nya bostäderna blir skyhöga.

Vad kommunen istället skulle kunna göra vore att ställa ett antal krav på de bostäder, med omgivning, som ska upplåtas med hyresrätt samt fastslå en låg fast tomträttsavgäld.

Utslagsgivande skulle sedan vara vilka exploater som kan garantera den lägsta inflyttningshyran.

Det skulle innebära att Nacka behöver ändra sin markanvisningspolicy, vilket också är vad vi förordar.

Därför yrkar vi

att Nacka ändrar sin markanvisningspolicy så att det företag som garanterar den lägsta inflyttningshyran, givet att man uppfyller ett antal kvalitets- och andra krav, ska anvisas mark i samband med byggande av hyresbostäder

Vänsterpartiet Nacka

*Rolf Wasteson*

*Camilla Carlberg*

*Birgit Hansson*

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 237

Dnr KFKS 2015/850-429

## Motion om projekt ett bilfritt år

Motion den 14 december 2015 av Sidney Holm och Lisskulla Zayane (MP)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden inom sitt ansvarsområde och utifrån cykelstrategin bedriver ett arbete i enlighet med intentionerna bakom motionen. Förslaget om ett särskilt projekt på det sätt som motionärerna föreslår avslås därför. Nacka kommun kommer att dra slutsatser av det motsvarande projektet som har genomförts i Stockholm.

### Ärende

Motionärerna föreslår att fem barnfamiljer under ett år ska få tillgång till elcyklar, elmopeder och mindre fyrhjuliga elfordon. Dessa ska användas i ur och skur hela året och på en blogg på kommunens hemsida ska man kunna följa familjerna och dela deras erfarenheter.

Natur- och trafiknämnden bedriver inom sitt ansvar och utifrån cykelstrategin ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i motionen. Kommunstyrelsen föreslår att fullmäktige avslår förslaget om det särskilda projektet då ett motsvarande har gjorts i Stockholm och kommunerna är tillräckligt lika för att Nacka ska kunna dra slutsatser av det.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 124

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 25 juni 2016

Natur- och trafiknämndens beslut den 22 mars 2016 § 58

Motion

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 124

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden inom sitt ansvarsområde och utifrån cykelstrategin bedriver ett arbete i enlighet med intentionerna bakom motionen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Förslaget om ett särskilt projekt på det sätt som motionärerna föreslår avslås därför. Nacka kommun kommer att dra slutsatser av det motsvarande projekt som har genomförts i Stockholm.

**Beslut i natur- och trafiknämnden den 22 mars 2016 § 58**

Natur- och trafiknämnden föreslog att kommunfullmäktige ska avslå motionen ”Ett bilfritt år daterat 2015-12-14.

**Yrkanden**

Sidney Holm (MP) yrkade bifall till förslagen i motionen.

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till arbetsutskottets förslag.

**Beslutsgång**

Med avslag på Sidney Holms yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

**Reservationer**

Sidney Holm (MP) reserverade sig mot beslutet och ingav följande.

”Det pågår visserligen mycket bra arbete inom kommunen för att fånga upp synpunkter från medborgare kring cykelfrågor men det räcker inte. Fler måste välja cykeln istället för bilen om vi ska nå upp till de globala och lokala klimat- & miljömålen. Ska vi nå upp till målet om att var femte pendlingsresa ska ske med cykel år 2030 måste vi verkligen öka templet. Den viktigaste delen i projektet är den s.k. mobility managementeffekten, att synliggöra satsningen och inspirera andra till att välja bort bilen. Det missar man helt om man bara läser om andras erfarenheter av liknande projekt. Stadsledningskontoret vill avslå projektet för att det skulle kräva en omfattande arbetsinsats och ja, - det krävs en omfattande arbetsinsats för att rädda klimatet och miljön.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Motion om projekt ett bilfritt år**

Motion den 14 december av Sidney Holm och Lisskulla Zayane (MP)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att natur- och trafiknämnden inom sitt ansvarsområde och utifrån cykelstrategin bedriver ett arbete i enlighet med intentionerna bakom motionen. Förslaget om ett särskilt projekt på det sätt som motionärerna föreslår avslås därför. Nacka kommun kommer att dra slutsatser av det motsvarande projekt som har genomförts i Stockholm.

### **Sammanfattning**

Motionärerna föreslår att fem barnfamiljer under ett år ska få tillgång till elcyklar, elmopeder och mindre fyrhjuliga elfordon. Dessa ska användas i ur och skur hela året och på en blogg på kommunens hemsida ska man kunna följa familjerna och dela deras erfarenheter.

Förslaget är att fullmäktige avslår förslaget om det särskilda projektet då ett motsvarande har gjorts i Stockholm och kommunerna är tillräckligt lika för att Nacka ska kunna dra slutsatser av det. Natur- och trafiknämnden bedriver inom sitt ansvar och utifrån cykelstrategin ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i motionen.

### **Förslagen i motionen**

Inom ramen för projektet Ett bilfritt år föreslår Sidney Holm och Lisskulla Zayane (MP) att fem frivilliga barnfamiljer i Nacka gratis ska få förfoga över elcyklar, elmopeder och mindre fyrhjuliga elfordon. I utbyte ska familjerna förbinda sig att gå ”all in” och använda sina elfordon året runt både i regn och rusk. På en blogg under kommunens hemsida ska man kunna följa familjerna och ta del av deras erfarenheter.

KTH har en forskargrupp för design och hållbar utveckling på KTH som heter ”Green Leap”. Deras övergripande mål är att verka som en katalysator för förändring genom att



engagera design i hållbar utveckling. Under 2014 startade de upp projektet ”Ett bilfritt år” i Stockholm som motionärerna har tänkt att man kan utgå ifrån men utveckla, förbättra och anpassa till Nackaförhållanden.

Projektet Ett bilfritt år består av tre olika delar. Först att se hur beteendet förändras hos de familjer som byter ut sin bil mot lätta elfordon. Sedan att utifrån erfarenheterna från familjernas bilfria år se hur kommunen bättre kan planera kommunen utifrån transporter med små elfordon. Utifrån slutsatserna från familjernas bilfria år kan kommunen sedan skissa på hur livet i Nacka skulle gestalta sig om små elfordon skulle få ett brett genomslag. Den tredje och viktigaste delen är, enligt motionärerna, att synliggöra satsningen och inspirera andra till att välja bort bilen.

## **Natur- och trafiknämndens utredning och bedömning**

Natur- och trafiknämnden föreslog den 22 februari 2016, § , att kommunfullmäktige skulle avslå motionen ”Ett bilfritt år”

*Av underlaget för nämndens beslut framgår huvudsakligen följande.*

Trafikenheten ser KTH:s projekt Ett bilfritt år som ett väldigt intressant projekt och är positiva till om KTH vill driva det även i Nacka. Dock ser enheten inte att det är något som kommunen bör driva då det skulle kräva en omfattande arbetsinsats. Enheten ser däremot att Nacka kommun kan använda de slutsatser KTH dragit från sitt projekt för att se hur kommunen kan planera kommunen bättre utifrån transporter bland annat med små elfordon. Nacka är förmodligen inte unikt. I Stockholm deltog tre barnfamiljer i olika delar av Stockholm i projektet under ett år.

Resultaten från projektet i Stockholm sammanställs nu utifrån praktiska och emotionella konsekvenser och ur ett individuellt och kollektivt perspektiv. Några slutsatser Stockholmsprojektet dragit är att cykelinfrastruktur inte ska underdimensioneras. Vill man ha mer cyklistiskt ska man bygga bredare cykelbanor. Det gäller i än större grad för lådcyklar eftersom de tar större plats än en vanlig cykel, både på cykelbanan och på cykelparkeringen. Man poänger att gesten är viktig - cykelbanor ska vara bra skyltade och rejäl, och förordar 2-filiga cykelbanor, d v s med 2 filer i varje riktning. ”När man planerar cykel – tänk bil”. Eftersom det idag finns både snabba och ”vanliga” cyklistiskt, blir cykelbanorna underdimensionerade och det ger konflikter. Infrastrukturen måste förändras så att den ger förutsättningar för hållbart resande.

När man sett över vardagen utan bil så är den största svårigheten återvinnningen, man förväntas ha bil för att kunna använda återvinningscentraler. Förutom en slutrapport kommer projektet i februari-mars leverera två korta filmer om dels upplevelsen familjerna



haft av ett bilfritt år och dels förslag på lösningar. För mer information, se projektets hemsida: <http://www.ettbilfrittar.se/>

Nacka kommun fångar in synpunkter på villkoren för cyklister. Kommunen har idag många kanaler för att fånga upp synpunkter från medborgare kring cykelfrågor, genom Twitter (Nacka gator), appar (Infracontrol), via telefon och mail. Kommunen kan jobba för att underlätta för cyklister med hjälp av mindre projekt – t ex vintercyklisten. En rimlig nivå skulle till exempel kunna vara att utrusta 10 nackabor med vintercykelpaket (dubbdäck, mm) och få in deras synpunkter på hur vintercyklingen fungerar.

Trafikenheten planerar redan idag för att man ska kunna resa hållbart, till exempel genom att göra det bättre för cyklister genom regionala cykelstråket, som är användbart för olika cykeltyper, som elcyklar och ellastcyklar. De slutsatser som dragits i KTHs projekt stämmer till stor del överens med de åtgärder kommunen planerar att genomföra och som finns beslutade i cykelstrategin.

## **Stadsledningskontoret bedömning och förslag**

Som lyfts fram i underlaget för natur- och trafiknämndens beredning av förslagen i motionen kan Nacka kommun dra slutsatser direkt av det redan genomförda KTH-projektet. Som trafikenheten påpekar är förhållande mellan Nacka och Stockholm tillräckligt lika för att det ska vara möjligt.

Utifrån den antagna cykelstrategin arbetar natur- och trafiknämnden och trafikenheten för att underlätta för cyklande och i det arbetet hämta in medborgarnas synpunkter och idéer. Stadsledningskontoret föreslår därför att förslaget om ett särskilt projekt avslås men att kommunfullmäktige noterar att kommunen arbetar i enlighet med intentionerna bakom motionen.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Natur- och trafiknämnden arbetar med de aktuella frågorna inom befintliga budgetramar.

## **Konsekvenser för barn**

Minskat bilåkande leder till en minskad påverkan på miljön, vilket ju självklart är positivt för barn nu och i framtiden.

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör

Dag Björklund  
Natur- och trafikdirektör

22 Mars 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

§ 58

NTN 2016/57-519

## Motion om projekt ett bilfritt år

Remiss av motion den 14 december 2015 av Sidney Holm och Lisskulla Zayane (MP).

### Beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige avslår motionen ”Ett bilfritt år” daterat 2015-12-14.

### Ärendet

Miljöpartiet föreslår att kommunen startar projektet Ett bilfritt år. Projektet skulle undersöka hur fem barnfamiljer klarar sig utan bil i ett år, för att uppmuntra fler att gå över till hållbara transportlösningar och visa vilka stora vinster det skulle innehålla och vilka förändringar av staden som skulle kunna åstadkommas.

Trafikenheten ser KTHs projekt Ett bilfritt år som ett väldigt intressant projekt som i stort sett behandlar de frågor motionären tar upp. Enheten är positiva till om KTH eller annan institution vill driva något liknande även i Nacka men ser inte att ett nytt projekt bör startas i Nacka kommuns regi i närtid. Däremot ska tillämpliga slutsatser från KTH-projektet användas i vårt arbete med att planera för ett växande Nacka.

### Förslagen i motionen

Inom ramen för projektet Ett bilfritt år vill Miljöpartiet att fem frivilliga barnfamiljer i Nacka gratis ska få förfoga över elcyklar, elmopeder och mindre fyrhjuliga elfordon. I utbyte ska familjerna förbinda sig att gå ”all in” och använda sina elfordon året runt både i regn och rusk. På en blogg under kommunens hemsida ska man kunna följa familjerna och ta del av deras erfarenheter. Projektet Ett bilfritt år består av tre olika delar. Först att se hur beteendet förändras hos de familjer som byter ut sin bil mot lätta elfordon. Sedan att utifrån erfarenheterna från familjernas bilfria år se hur vi bättre kan planera kommunen utifrån transporter med små elfordon. Utifrån slutsatserna från familjernas bilfria år kan vi sedan skissa på hur livet i Nacka skulle gestalta sig om små elfordon skulle få ett brett genomslag. Den tredje och viktigaste delen är att synliggöra satsningen och inspirera andra till att välja bort bilen.

### Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten ser KTHs projekt Ett bilfritt år som ett väldigt intressant projekt och är positiva till om KTH vill driva det även i Nacka. Dock ser vi inte att det är något som kommunen bör driva då det skulle kräva en omfattande arbetsinsats. Vi ser däremot att Nacka kommun kan använda de slutsatser KTH dragit från sitt projekt för att se hur vi kan planera kommunen bättre utifrån transporter bl.a. med små elfordon. Nacka är förmodligen inte unikt. I Stockholm deltog tre barnfamiljer i olika delar av Stockholm i projektet under ett år.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
GyS	VM	HS



22 Mars 2016

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Natur- och trafiknämnden

Resultaten från projektet i Stockholm sammanställs nu utifrån praktiska och emotionella konsekvenser och ur ett individuellt och kollektivt perspektiv. Några slutsatser Stockholmsprojektet dragit är att cykelinfrastruktur inte ska underdimensionera. Vill man ha mer cyklister ska man bygga bredare cykelbanor. Det gäller i än större grad för lådcyklar eftersom de tar större plats än en vanlig cykel, både på cykelbanan och på cykelparkeringen. Man poängterar att gesten är viktig - cykelbanor ska vara bra skyltade och rejala, och förordar 2-filiga cykelbanor, d.v.s. med 2 filer i varje riktning. ”När man planerar cykel – tänk bil”. Eftersom det idag finns både snabba och ”vanliga” cyklister, blir cykelbanorna underdimensionerade och det ger konflikter. Infrastrukturen måste förändras så att den ger förutsättningar för hållbart resande.

När man sett över vardagen utan bil så är den största svårigheten återvinnningen, man förväntas ha bil för att kunna använda återvinningscentraler. Förutom en slutrapport kommer projektet i februari-mars leverera två korta filmer om dels upplevelsen familjerna harft av ett bilfritt år och dels förslag på lösningar. För mer information, se projektets hemsida: <http://www.ettbilfritt.se/>

Nacka kommun fångar in synpunkter på villkoren för cyklister. Vi har idag många kanaler för att fånga upp synpunkter från medborgare kring cykelfrågor, genom Twitter (Nacka gator), appar (Infracontrol), via telefon och mail. Vi kan jobba för att underlätta för cyklister med hjälp av mindre projekt – t ex vintercyklisten. En rimlig nivå skulle t ex kunna vara att utrusta 10 nackabor med vintercykelpaket (dubbdäck, mm) och få in deras synpunkter på hur vintercyklingen fungerar.

Vi planerar redan idag för att man ska kunna resa hållbart, t ex genom att göra det bättre för cyklister genom regionala cykelstråket, som är användbart för olika cykeltyper, som elcyklar och ellastcyklar. De slutsatser som dragits i KTHs projekt stämmer till stor del överens med de åtgärder vi planerar att genomföra och som finns beslutade i vår cykelstrategi.

## **Handlingar i ärendet**

Tjänsteskrivelse 2016-02-15

Bilaga 1. Motion om Ett bilfritt år.

## **Yrkanden**

Per Chrisander (MP) yrkade att nämnden bifaller motionen.

Gunilla Grudevall-Steen (L), Peter Zethraeus (M), Viktor Ellström (S) yrkade bifall till enhetens förslag till beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

22 Mars 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

## Beslutsgång

Med avslag på Per Chrisanders yrkande beslutade nämnden i enlighet Gunilla Grudevall-Steens bifallsyrkande till enhetens förslag till beslut.

## Protokollsanteckningar

Per Chrisander (MP) lät anteckna följande till protokollet:

” Nacka kan här utan några stora kostnader ligga i framkant för FOU om framtidens trafik. Detta borde med fördel kunna genomföras i samarbete med KTH. Även om KTH:s projekt varit framgångsrikt och gett en rad användbara slutsatser så är detta ett förnyelseområde när det gäller kunskap om effektiva lösningar för en hållbar framtid. ”

Peter Zethraeus (M) lät anteckna följande till protokollet:

” Jag delar i högsta grad synen på att *Ett bilfritt år* är ett intressant projekt. Däremot förstår jag inte riktigt vitsen med att göra om det och ”förbättra det”. *Ett bilfritt år* drivs av Green Leap under KTH och jag har svårt att se varför ett upprepat lokalt projekt skulle vara bättre. Dessutom har Green Leap avslutat fältdelen i projektet och ligger ett par år före ett eventuellt lokalt projekt.

Det verkar i min syn smartare att aktivt ta del av de slutsatser som kommer ur Green Leaps projekt. Man kommer under våren 2016 att publicera sina slutsatser från fältstudien och man har bl.a. tagit fram filmer och koncept för hur staden kan ”designas för att välkomna bilfria familjer” samt hur man bör kommunicera kring detta. Det blir högintressant när Nacka bygger stad. Jag hoppas istället att Nacka kan ha en nära kontakt med Green Leap och ta del av projektresultatet t ex genom föreläsningar och samarbeten. ”

Christina Ståldal (NL) lät anteckna följande till protokollet:

” Denna motion är intressant och i många fall bra tänkt. Nackalistan föredrar ändå att stödja tjänsteskrivelsen mening. Att avvänta de resultat som kan komma ut av det projekt som KTH bedriver i frågan om alternativ till bilåkande. ”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
GGS	PCM	HB

Natur- och trafiknämnden

## **Motion om projekt ett bilfritt år**

Remiss av motion den 14 december 2015 av Sidney Holm och Lisskulla Zayande (MP).

### **Förslag till beslut**

Natur- och trafiknämnden föreslår att kommunfullmäktige avslår motionen ”Ett bilfritt år” daterat 2015-12-14.

### **Sammanfattning**

Miljöpartiet föreslår att kommunen startar projektet Ett bilfritt år. Projektet skulle undersöka hur fem barnfamiljer klarar sig utan bil i ett år, för att uppmuntra fler att gå över till hållbara transportlösningar och visa vilka stora vinster det skulle innehåra och vilka förändringar av staden som skulle kunna åstadkommas.

Trafikenheten ser KTHs projekt Ett bilfritt år som ett väldigt intressant projekt som i stort sett behandlar de frågor motionären tar upp. Enheten är positiva till om KTH eller annan institution vill driva något liknande även i Nacka men ser inte att ett nytt projekt bör startas i Nacka kommuns regi i närtid. Däremot ska tillämpliga slutsatser från KTH-projektet användas i vårt arbete med att planera för ett växande Nacka.

### **Förslagen i motionen**

Inom ramen för projektet Ett bilfritt år vill Miljöpartiet att fem frivilliga barnfamiljer i Nacka gratis ska få förfoga över elcyklar, elmopeder och mindre fyrhjuliga elfordon. I utbyte ska familjerna förbinda sig att gå ”all in” och använda sina elfordon året runt både i regn och rusk. På en blogg under kommunens hemsida ska man kunna följa familjerna och ta del av deras erfarenheter. Projektet Ett bilfritt år består av tre olika delar. Först att se hur beteendet förändras hos de familjer som byter ut sin bil mot lätta elfordon. Sedan att utifrån erfarenheterna från familjernas bilfria år se hur vi bättre kan planera kommunen utifrån transporter med små elfordon. Utifrån slutsatserna från familjernas bilfria år kan vi sedan skissa på hur livet i Nacka skulle gestalta sig om små elfordon skulle få ett brett genomslag. Den tredje och viktigaste delen är att synliggöra satsningen och inspirera andra till att välja bort bilen.



## Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten ser KTHs projekt Ett bilfritt år som ett väldigt intressant projekt och är positiva till om KTH vill driva det även i Nacka. Dock ser vi inte att det är något som kommunen bör driva då det skulle kräva en omfattande arbetsinsats. Vi ser däremot att Nacka kommun kan använda de slutsatser KTH dragit från sitt projekt för att se hur vi kan planera kommunen bättre utifrån transporter bl a med små elfordon. Nacka är förmodligen inte unikt. I Stockholm deltog tre barnfamiljer i olika delar av Stockholm i projektet under ett år.

Resultaten från projektet i Stockholm sammanställs nu utifrån praktiska och emotionella konsekvenser och ur ett individuellt och kollektivt perspektiv. Några slutsatser Stockholmsprojektet dragit är att cykelinfrastruktur inte ska underdimensionera. Vill man ha mer cyklister ska man bygga bredare cykelbanor. Det gäller i än större grad för lådcyklar eftersom de tar större plats än en vanlig cykel, både på cykelbanan och på cykelparkeringen. Man poängterar att gesten är viktig - cykelbanor ska vara bra skyltade och rejala, och förordar 2-filiga cykelbanor, d v s med 2 filer i varje riktning. ”När man planerar cykel – tänk bil”. Eftersom det idag finns både snabba och ”vanliga” cyklister, blir cykelbanorna underdimensionerade och det ger konflikter. Infrastrukturen måste förändras så att den ger förutsättningar för hållbart resande.

När man sett över vardagen utan bil så är den största svårigheten återvinningen, man förväntas ha bil för att kunna använda återvinningscentraler. Förutom en slutrapport kommer projektet i februari-mars leverera två korta filmer om dels upplevelsen familjerna harft av ett bilfritt år och dels förslag på lösningar. För mer information, se projektets hemsida: <http://www.ettbilfrittar.se/>

Nacka kommun fångar in synpunkter på villkoren för cyklister. Vi har idag många kanaler för att fånga upp synpunkter från medborgare kring cykelfrågor, genom Twitter (Nacka gator), appar (Infracontrol), via telefon och mail. Vi kan jobba för att underlätta för cyklister med hjälp av mindre projekt – t ex vintercyklisten. En rimlig nivå skulle t ex kunna vara att utrusta 10 nackabor med vintercykelpaket (dubbdäck, mm) och få in deras synpunkter på hur vintercyklingen fungerar.

Vi planerar redan idag för att man ska kunna resa hållbart, t ex genom att göra det bättre för cyklister genom regionala cykelstråket, som är användbart för olika cykeltyper, som elcyklar och ellastcyklar. De slutsatser som dragits i KTHs projekt stämmer till stor del överens med de åtgärder vi planerar att genomföra och som finns beslutade i vår cykelstrategi.

## Bilagor

*Bilaga 1. Motion om Ett bilfritt år.*

Marianne Areskog  
Projektledare hållbart resande  
Trafikenheten

Mikael Ranhagen  
Enhetschef  
Trafikenheten

# miljöpartiet de gröna



## Projektet ett bilfritt år – Hur klarar sig en barnfamilj i Nacka utan bil?

*Motion till Nacka kommunfullmäktige 2015-12-14*

*Sidney Holm*

*Miljöpartiet de gröna i Nacka*

**En hållbar stad måste prioritera hållbara transporter** - Ett års pendling med elcykel har lägre klimatpåverkan än en enda dags pendling med bil. Dessutom tjänar man oftast både tid och pengar. Vi vill uppmuntra fler att gå över till hållbara transportlösningar och visa vilka enorma vinster det skulle innebära och vilka förändringar av staden som skulle kunna åstadkommas. Som en kick-off i en större mobility management satsning vill vi att kommunen startar upp projektet ”Ett bilfritt år”.

**Ett bilfritt år** - Inom ramen för projektet vill vi att fem frivilliga barnfamiljer i Nacka gratis ska få förfoga över elcyklar, elmopeder och mindre fyrhjuliga elfordon. I utbyte ska familjerna förbinda sig att gå ”all in” och använda sina elfordon året runt både i regn och rusk. På en blogg under kommunens hemsida ska man kunna följa familjerna och ta del av deras erfarenheter. Projektet Ett bilfritt år består av tre olika delar. Först att se hur beteendet förändras hos de familjer som byter ut sin bil mot lätta elfordon. Sedan att utifrån erfarenheterna från familjernas bilfria år se hur vi bättre kan planera kommunen utifrån transporter med små elfordon. Utifrån slutsatserna från familjernas bilfria kan vi sedan skissa på hur livet i Nacka skulle gestalta sig om små elfordon skulle få ett brett genomslag. Den tredje och viktigaste delen är att synliggöra satsningen och inspirera andra till att välja bort bilen.

**Andra har redan gått före** – KTH har en forskargrupp för design och hållbar utveckling på KTH som heter ”[Green Leap](#)”. Deras övergripande mål är att verka som en katalysator för förändring genom att engagera design i hållbar utveckling. Under **2014 startade de upp projektet ”Ett bilfritt år” i Stockholm som vi har tänkt att man kan utgå ifrån men utveckla, förbättra och anpassa till Nackaförhållanden.**

**Som ett ansvarsfullt steg i omställningen mot ett hållbart samhälle föreslår Miljöpartiet**

- ❖ att kommunen startar upp projektet ”ett bilfritt år” enligt förslaget ovan.

.....  
*Sidney Holm (MP)*

.....  
*Lisskulla Zayane (MP)*



29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 238

Dnr KFKS 2016/79-730

## Utformande av plan för äldre i Nacka kommun

Motion den 28 januari 2016 av Gunnar Nyman Gräff m.fl. (S)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att de områden som tas upp i motionen är viktiga för att planera kommunens insatser för äldre. Planeringsarbete pågår inom de områden som faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder pågår.

Äldrenämnden ser inget behov av en sammanhållen äldreplan.

Motionen är med detta färdigbehandlad.

### Ärende

I en motion från Socialdemokraterna föreslås att Nacka kommun ska ta fram en konkret äldreplan med en äldreboendeplan som ska styra och stimulera utveckling och utbyggnad av vård- och omsorgsboenden. Planen ska även innefatta flera andra områden som bland annat nya bostadsformer för äldre personer, nya vårdformer, kompetenssäkring av personal, stärkande fritid, trafiksäkerhet och snöröjning.

De områden som motionen tar upp faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder sker löpande och därfor finns inget behov av en sammanhållen äldreplan.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 125

Äldrenämndens beslut den 15 juni 2016 § 56

Sociala kvalitetshandikaps och äldrehandikaps tjänsteskrivelse den 30 maj 2016

Motion om att utforma äldreplan

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 125

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Kommunfullmäktige noterar att de områden som tas upp i motionen är viktiga för att planera kommunens insatser för äldre. Planeringsarbete pågår inom de områden som faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder pågår.  
Äldrenämnden ser inget behov av en sammanhållen äldreplan.  
Motionen är med detta färdigbehandlad.

**Beslut i äldrenämnden den 15 juni 2016 § 56**

Äldrenämnden föreslog kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterade att de områden som tas upp i motionen är viktiga för att planera kommunens insatser för äldre. Planeringsarbete pågår inom de områden som faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder pågår.

Äldrenämnden ser inget behov av en sammanhållen äldreplan.

Motionen är med detta färdigbehandlad.

Paragrafen förklarades omedelbart justerad.

**Yrkanden**

Khashayar Farmanbar (S) yrkade, med instämmande av Rolf Wasteson (V), Christina Ståldal (NL) och Sidney Holm (MP), bifall till förslagen i motionen.

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till arbetsutskottets förslag.

**Beslutsgång**

Med avslag på Khashayar Farmanbars yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

**Reservationer**

Khashayar Farmanbar reserverade sig mot beslutet för Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



15 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Äldrenämnden

## §56

### Beslutsärende: Utformande av plan för äldre i Nacka kommun ÄLN 2016/21-739

#### Beslut

Äldrenämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att de områden som tas upp i motionen är viktiga för att planera kommunens insatser för äldre. Planeringsarbete pågår inom de områden som faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder pågår. Äldrenämnden ser inget behov av en sammanhållen äldreplan.

Motionen är med detta färdigbehandlad.

Paragrafen förklaras för omedelbart justerad.

#### Ärendet

I en motion från Socialdemokraterna yrkas att Nacka kommun ska ta fram en konkret äldreplan med en äldreboendeplan som ska styra och stimulera utveckling och utbyggnad av vård- och omsorgsboenden. Planerna ska även innefatta flera andra områden som bland annat nya bostadsformer för äldre personer, nya vårdformer, kompetenssäkring av personal, stärkande fritid, trafiksäkerhet och snöröjning.

Sociala kvalitetsheten arbetar inom de områden som motionen tar upp och som faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder sker löpande. Äldrenämnden ser inget behov av en sammanhållen äldreplan.

#### Yrkanden

Monica Brohede Tellström (L) yrkade bifall till förslaget.

Gunnel Nyman Gräff (S) yrkade, med instämmande av Eva Hellung Strohl (MP), bifall till motionen.

#### Beslutsgång

Ordföranden ställde proposition på Gunnel Nyman Gräffs (S) yrkande mot sitt eget yrkande och fann att ordförandes yrkande hade bifallits.

#### Handlingar i ärendet

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



NACKA  
KOMMUN

InstanceName3

Mötesdatum 15 juni 2016  
MeetingDate3 Äldrenämnden

- Beredande av motion Utformande av plan för äldre i Nacka kommun
- Motion från S

**Expedieras till**

KSAU

---

Justerandes sign

Handwritten signature of the person in charge.

| Omr

| Utdragsbestyrkande

Handwritten signature of the person authorizing extracts.

Äldrenämnden

## **Utformande av plan för äldre i Nacka kommun**

Motion den 28 januari 2016 av Gunnel Nyman Gräff m.fl., Socialdemokraterna

### **Förslag till beslut**

Äldrenämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar att de områden som tas upp i motionen är viktiga för att planera kommunens insatser för äldre. Planeringsarbete pågår inom de områden som faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder pågår. Äldrenämnden ser inget behov av en sammanhållen äldreplan.

Motionen är med detta färdigbehandlad.

Paragrafen förklaras för omedelbart justerad.

### **Sammanfattning**

I en motion från Socialdemokraterna yrkas att Nacka kommun ska ta fram en konkret äldreplan med en äldreboendeplan som ska styra och stimulera utveckling och utbyggnad av vård- och omsorgsboenden. Planerna ska även innehålla flera andra områden som bland annat nya bostadsformer för äldre personer, nya vårdformer, kompetenssäkring av personal, stärkande fritid, trafiksäkerhet och snöröjning.

Sociala kvalitetsheten arbetar inom de områden som motionen tar upp och som faller inom äldrenämndens ansvarsområde. Samverkan med andra nämnder sker löpande. Äldrenämnden ser inget behov av en sammanhållen äldreplan.

### **Förslagen i motionen**

I en motion från Gunnel Nyman Gräff, Majvie Swärd och Kaj Nyman Socialdemokraterna den 28 januari 2016 yrkas att Nacka kommun ska ta fram en konkret äldreplan med en äldreboendeplan som ska styra och stimulera utveckling och utbyggnad av vård- och omsorgsboenden. Planerna ska även innehålla: trygghetsboenden, nya bostäder som kan fungera för äldre personer, korttidsplatser, behov för dementa, behov av avlastning,



hemtjänst, nya vårdformer som teknik, kompetenssäkring av personal, stärkande fritid och trafiksäkerhet och snöröjning.

I motionen påtalas vikten av att Seniorrådet och pensionärers egna organisationer samt fackliga organisationer ges möjlighet att medverka.

## **Enhetens utredning och bedömning**

Nacka kommunens styrmodell har en grundläggande värdering om förtroende för och tillit, vilket innebär att ansvaret för verksamhetens mål, organisation, ekonomi, resultat, personal, arbetsmiljö och utveckling ska ligga på lägsta effektiva nivå. En äldreplan medför att denna grundvärdering inte beaktas då verksamheternas utrymme att själva besluta hur arbetet ska utformas riskerar att minska.

Idag sker samarbete med andra nämnder vad gäller tillgång till boenden. Planering inför framtida behov är idag inte samlad i en äldreplan inom äldrenämndens ansvarsområde men sker i skilda delar som beskrivs nedan.

## **Säkra behovet av särskilda boenden/vård och omsorgsboenden**

En prognos för behoven av särskilda boenden fram till år 2030 tagits fram år 2015.

Planeringen av bostäder för äldre är baserad på prognoserna av kommande års behov av boenden för äldre. I det kommande detaljplanearbetet kommer prognoserna att beaktas för att möjliggöra fler särskilda boenden. Under de närmaste fem åren beräknas behovet av platser att öka med drygt 20 per år och därefter med ytterligare minst 40 platser per år. Detta kan innebära nästan en fördubbling av platsbehovet till och med år 2030.

I arbetet med nya detaljplaner måste ta hänsyn tas till prognoserna och till att möjliggöra att fler särskilda boenden för äldre byggs. Samverkan med andra nämnder, presumtiva fastighetsägare och verksamhetsanordnare behövs för att utveckla nya boenden. I planeringen ska hänsyn tas till kommunikationer, service, handel, anslutning till en park, ett torg eller grönområde.

## **Boenden med särskilda inriktnings**

En utredning om hur behovet av insatser för målgrupper som är i behov av särskilda inriktnings för exempelvis dementa personer, personer med missbruksproblem, språk m.m. där kundvalsplatserna inte räcker till kommer att genomföras av sociala kvalitetsheten under 2016. En översyn av korttidsplatser ingår.

## **Trygghetsboenden**

Intresset från byggare och pensionärer i Nacka kommun visade sig tidigare vara svalt när det tidigare investeringsbidraget för trygghetsbostäder infördes. Kraven på gemensamhetslokaler och personalbemanning ledde till alltför höga hyreskostnader. Men Nacka kommun ställer sig i ett yttrande över SOU 2015:85 ”Bostäder att bo kvar i”, positiv till att återinföra investeringsstödet till trygghetsbostäder med vissa reservationer:



I kommunens Mål och budget 2016-2018 står att Äldrenämnden får i uppdrag att, i samverkan med exploaterings- och fastighetsansvariga, stimulera tillkomsten av trygghetsboenden med varierande upplåtelseformer i olika delar av kommunen. Under år 2016 ska en strategi tas fram som leder till att trygghetsboenden med olika upplåtelseformer byggs och utvecklas i flera delar av Nacka.

## **Hemtjänst**

Antalet hemtjänststörförare har under alla år varit större än behovet i Nacka kommun. Ingen planering för framtida behov har därför skett. En stor översyn av kundvalsvillkoren inom hemtjänsten i kommunen pågår. Översyner kommer därefter att ske vart tredje år. I översynerna ingår omvärldsbevakning och behovsanalyser.

## **Nya vårdformer som teknik**

För att införa välfärdsteknik i vården påbörjades under 2015 arbetet med omvandla Nacka kommun till en e-Hemtjänstkommun. Projektet har haft workshops med brukare, utförare och handläggare för att identifiera behov och möjligheter, studerat rutiner kring myndighetsutövningen, organisation kring tekniken och tagit fram kravställning inför upphandling. Nacka kommun avser att påbörja ett successivt införande av välfärdstekniktjänster för äldre boende i ordinärt boende under 2016. Tjänsterna kommer att vara i drift under 2016. De tjänster som initialet ska införas består av tre delar:

- Digital fjärrtillsyn som en möjliggör trygghetsbevarande tjänst i form avvikelsemonitorering.
- Digitala larm med positioneringsfunktion som kan användas utanför hemmet med tvåvägskommunikation.
- Kognitivt hjälpmittel i form av digitalt påminnelsessystem för hemmet.

## **Kompetenssäkring av personal**

Kompetenssäkring inom hemtjänst och särskilda boenden sker genom kundvalsvillkoren där särskilda boenden och hemtjänst ingår. Villkoren vad gäller utbildningskrav kommer troligen att förändras.

Framför allt hemtjänsten har svårigheter att rekrytera undersköterskor. Det är ett nationellt problem som även Sveriges kommuner och landsting uppmärksamar. Framtida lösningsförslag är att finna andra organisatoriska och tekniska lösningar. En annan lösning är att personal med annan utbildning, eller utbildning från andra länder i högre grad ska godkännas.

Utbildning till undersköterska genom Vård- och omsorgsprogrammet inom vuxenutbildningen, bekostas av kommunen för personer som bor i Nacka. Idag kan personal utan utbildning men med lång erfarenhet av arbete inom omsorgen validera sina kunskaper inom vuxenutbildningen.



## Stärkande fritid

En särskild plan för förebyggande arbete för äldre personer saknas men flera förebyggande verksamheter pågår. Exempel är Lusthuset, 90 + träning, chi-gong, seniorluncher, stötta föreningar och organisationer. Anhörigstödet är till för att stärka anhöriga och de som är dåliga. Insatserna kan underlätta fysiskt, psykiskt och socialt och kan fås som service eller efter biståndsbedömning.

En kartläggning om förebyggande verksamheter för bland annat äldre genomfördes år 2014. Syftet med kartläggningen var att ta fram ett underlag som ska användas för att kunna utveckla och planera det förebyggande och hälsofrämjande arbetet inom socialtjänsten.

### Kartläggning av förebyggande och främjande arbete för äldre på individ, grupp och kommunnivå.

		Äldre		
		Generellt förebyggande/ hälsofrämjande	Riktade förebyggande insatser	Stöd och åtgärder
Individnivå		Äldrekontakt Tryggve Brandförebyggande projektet Nacka väntjänst	Röda korset Äldrevägledare Vräkningsförebyggande Arbets- och företagsenheten	
	Gruppnivå	Qigong Seniorluncher Senior Net SPF Nackaringen	Balansskola PRO Anhörigkonsulent	Demensjuksköterska
	Kommunnivå	Handikappolicy Bostadsplanering		

Kartläggningen visade på bland annat på att andelen medel som är avsatta för förebyggande insatser var mindre än förväntat. Ett arbete pågår för att ta fram fler förebyggande insatser.

## Trafiksäkerhet och snöröjning

Trafiksäkerhet ingår inte i äldrenämndens ansvarsområde men frågan finns vid planering av nya bostäder. Samarbete om snöröjning sker inte.

## Utveckling av kvalitetsuppföljning av utförare

Sociala kvalitetsenheten har under senare tid utvecklat kvalitetsuppföljning av utförare. Ett seminarium med äldrenämnden med temat fortsatt utveckling av uppföljning av utförare hålls hösten 2016.



## Ädrevänlig kommun - kartläggning

En kartläggning av om kommunen enligt kriterierna för en åldersvänlig kommun kommer att genomföras, förutsatt att äldrenämnden ger social- och äldredirektören detta uppdrag. Äldrevänliga städer är ett nätverk inom Världshälsoorganisationen WHO. Kartläggningen kommer att ge en bred bild av nuläget och kan ge en vägledning för framtida prioriteringar. Områdena är: tillgänglighet, transporter, boende, gemenskap och fritidsverksamhet, social inkludering, delaktighet och inflytande, information och kommunikation samt vård, omsorg och service.

## Förslagens ekonomiska konsekvenser

Förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser.

## Konsekvenser för barn

Förslaget medför inga konsekvenser för barn. I bostadsplaneringen kan placering av boenden för äldre leda till ökade möjligheter för barn att möta äldre i bostadsområden.

## Bilagor

1. Motion om att utforma en äldreplan

## Beslutet ska skickas till

KSAU

Anna-Lena Möllstam  
Enhetschef  
Äldreenheten

Eva Britt Lönnback Yilma  
Kvalitetsutvecklare  
Sociala kvalitetsenheten



Socialdemokraterna i Nacka kommunfullmäktige

## Utforma en konkret äldreplan

### *Motion till kommunfullmäktige*

Nacka kommun saknar en reell äldreplan, där omsorgen om äldre planeras långsiktigt. En konkret plan behövs för att slippa överraskningar och köer till t.ex. Vård- och omsorgsboenden och för att se till att omsorgen för äldre blir kvalitativ. Det räcker inte med befolkningsprognoser om hur många äldre som kommer att bo och verka i Nacka, det krävs konkreta åtgärdsplaner.

Att bo kvar hemma så länge som möjligt när man blir äldre och att själv bestämma hur man lever sitt liv, är viktigt för många. Men det får inte innebära att man blir "inlåst" i sitt boende. Den valfrihet vi vill se när det gäller t.ex. barnomsorg och skola, vill vi också se när det är dags för äldre att välja omsorg med nytt boende.

Då är det viktigt att det finns något att välja "runt knuten" där man bott och verkat och där ofta anhöriga finns. En äldreboendeplan måste tas fram för att styra och stimulera utveckling och utbyggnad av vård- och omsorgsboenden. Även behovet av trygghetsboenden och andra möjliga kategoriboenden ska stimuleras och inkluderas i äldreboendeplanen. Dessutom är det viktigt att alla nya bostäder planeras och utformas så att de fungerar även när vi blir äldre.

Planen ska utgå från de behov som finns och kommer att uppstå inom de närmaste 10–15 åren, och den ska infogas i den övriga samhällsplaneringen. Nya boendeformer inom äldreområdet ger möjlighet att välja ny boendeform tidigare i livet. Det kan i sin tur starta flyttkedjor som ökar rörligheten på bostadsmarknaden.

Det gäller även behov för dementa, avlastning och korttidsplatser.

Annat innehåll i en äldreplan bör vara behovet och tillgången av hemtjänst, hur trafiksäkerhet och snöröjning utformas så att det underlättar för äldres möjlighet att röra sig ute, hur nya vård- och omsorgsboenden utformas, t.ex. säkerhet (mjuka golv etc.), modern teknik som ger frihet för de äldre och underlättar för personalen, strategier för att säkra att personal med rätt kompetens finns och hur fritiden kan utformas med t.ex. balans-/90+gympa och samlingslokaler för gemenskap.

Listan kan göras lång, men framför allt handlar det om att inte glömma de mjuka värdena när en äldreplan utformas. Husen är viktiga, men innehållet är lika viktigt det.

För att se till att inget glöms när äldreplanen utformas bör såväl Seniorrådet som pensionärernas egna organisationer ges möjlighet att medverka. Dessutom kan berörda fackliga organisationers kompetens kring framtida personalbehov tas tillvara.

Socialdemokraterna yrkar att

- en konkret äldreplan för Nacka tas fram

Nacka den 28 januari 2016

Gunnel Nyman Gräff (S) Majvie Swärd (S) Kaj Nyman (S)

*Kaj Nyman Förstebor (S)*

*Majvie Swärd*

20 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 216

Dnr KFKS 2016/87-611

## Senarelagda skoldagar i högstadiet

Motion den 1 februari 2016 av Magnus Söderström (MP)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta notera att det är rektorerna som prövar frågor kring när skolan ska börja på morgnarna och att motionen därför inte ska föranleda någon ytterligare åtgärd.

### Ärendet

Motionären förslår att den kommunala produktionen inom förskola och skola, Välfärd skola, genomför försök med senarelagda skoldagar på en eller flera högstadieskolor. Välfärd skola har redan högstadieskolor som har prövat på detta och har kommit fram till att detta inte gynnar eleven. Det är även problematiskt rent logistiskt med lokaler samt tidsaspekten med senare dagar gör att det krockar med elevers eftermiddagsaktiviteter. Det är även problematiskt med lärarens arbetstid om dagarna senareläggs. Eftersom det ligger inom respektive rektors ansvarsområde att besluta om att införa senarelagda skoldagar så föranledder motionen inte någon ytterligare åtgärd.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens verksamhetsutskott den 7 juni 2016 § 33

Välfärd skolas tjänsteskrivelse den 18 februari 2016

Motion

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens verksamhetsutskott den 7 juni 2016 § 33

Kommunstyrelsens verksamhetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta notera att det är rektorerna som prövar frågor kring när skolan ska börja på morgnarna och att motionen därför inte ska föranleda någon ytterligare åtgärd.

### Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Hans Peters (C), bifall till verksamhetsutskottets förslag.

Sidney Holm (MP) yrkade bifall till förslaget i motionen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

## Beslutsgång

Med avslag på Sidney Holms yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

## Protokollsanteckningar

Hans Peters lät anteckna följande för Centerpartiets kommunstyrelsegrupp.

"Vi skulle gärna se att någon eller några skolor prövade senare start på skoldagen. Om det slår väl ut skulle det kunna bli ett profilområde för respektive skola.

Forskning visar på att det finns flera positiva konsekvenser av att senarelägga skolstarten på morgonen. När ungdomar kommer in i puberteten ökar sömnbehovet samtidigt som den biologiska insomningstiden skjuts framåt 2-3 timmar. Detta medför att många tonåringar är trötta och presterar sämre i skolan. Forskning i USA har visat att genom att låta eleverna börja senare på dagen så har resultaten höjts jämfört med kontrollgruppen som började vanlig tid. Det finns också exempel från Stockholms stad där man prövat detta med bra resultat i skolarbetet.

Men det är viktigt att poängtera att i Nacka är det rektorerna som äger frågan kring skolstartstider. Det är flera aspekter som måste anpassas till varandra för att få ihop skoldagen för eleverna och arbetsdagen för pedagogerna. Det kan därför vara så att det i vissa skolor inte är möjligt att ha senare skolstarter medan det i andra är fullt möjligt."

Sidney Holm lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

"En skoldag i Sverige börjar av gammal tradition strax efter klockan åtta på morgonen. Nya forskningsrön visar dock att tonåringar som börjar skoldagen senare sover bättre och når högre skolresultat. Lite extra sovmorgon är alltså en hyfsat okomplicerad, relativt billig metod för att uppnå bättre skolresultat.

Ett problem i samhället är att vi idag bygger en infrastruktur anpassad efter att alla ska göra allting samtidigt, vare sig det handlar om att ta bussen till skolan/jobbet, lämna på dagis, träna fotboll eller laga middag. En infrastruktur dimensionerad efter dessa "peakar" kostar egentligen onödigt mycket. Sovmorgon för tonåringar löser självklart inte självt detta problem men är i alla fall ett bidrag.

Miljöpartiet anser att senarelagda skoldagar ska införas på försök för att vetenskapligt kunna utvärdera effekterna en senare skolstart får både för de berörda eleverna och det övriga samhället. Eftersom vi vill göra en noggrann utvärdering av förslagets olika effekter, behöver det vara politiken, och inte enskilda rektorer som beslutar i frågan."

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

## **Senarelagda skoldagar i högstadiet**

Motion den 1 februari 2016 av Magnus Söderström (MP)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att avslå motionen eftersom det ligger inom varje rektors ansvarsområde att själv besluta om att införa senarelagda skoldagar ska införas.

### **Sammanfattning**

Motionären föreslår att den kommunala produktionen inom förskola och skola, Välfärd skola, genomför försök med senarelagda skoldagar på en eller flera högstadieskolor. Välfärd skola har redan högstadieskolor som har prövat på detta och har kommit fram till att detta inte gynnar eleven. Det är även problematiskt rent logistiskt med lokaler samt tidsaspekten med senare dagar gör att det krockar med elevers eftermiddagsaktiviteter. Det är även problematiskt med lärarens arbetstid om dagarna senareläggs. Eftersom det ligger inom respektive rektors ansvarsområde att besluta om införa senarelagda skoldagar så bör förslaget i motionen avslås.

### **Förslagen i motionen**

I motionen föreslår Magnus Söderström (MP) att den kommunala produktionen inom förskola och skola, Välfärd skola, genomför försök med senarelagda skoldagar på en eller flera högstadieskolor. Enligt förslaget i motionen bör rektor, lärare och elever få möjlighet att vara med och tycka till om de vill ingå i försöket eller inte.

### **Enhetens utredning och bedömning**

Välfärd skola har frågat alla rektorer på 7-9 om denna fråga. Redan idag har högstadieskolor flexibla tider och skoldagen startar något senare vissa dagar. Dock upplever rektorerna att vardagen i skolan blir svår att få ihop om senare skoldagar som praxis skulle gälla. Det är praktiskt ej möjligt för vissa skolor att senarelägga skoldagen pga. lokalfrågor.

Erfarenheter från Välfärd skolas rektorer säger även att det är flera elever som inte alls visar på att senare start på dagen är enbart av godo. Forskning i USA som Välfärd skolas rektorer har tittat på visade på att elever fick bättre resultat när de började senare men det handlade



om skolstart runt kl. 8.00 i stället för kl. 7.30. Forskning som en rektor hänvisar till visade att matematikundervisningen var mer effektiv på morgon än på eftermiddagen.

Eftersom det ligger inom respektive rektors ansvarsområde att besluta om införa senarelagda skoldagar så bör förslaget i motionen avslås.

### ***Rektorers erfarenheter:***

#### *Björknässkolans erfarenheter:*

- Inskräckning av elevers eftermiddagsaktiviteter
- Senarelagd arbetsdag för elever innebar att konferensmöjlighet för personal minskade
- Problem med lärarnas ramtid
- Schemaproblematik
- Elever 7-9 kom ”tidigt” till skolan trots senare skolstart vilket resulterade i stöksiga tider i korridorer och på gårdar
- Vissa elever ville ha sovmorgon andra ville ha tidigare avslut på skoldagen

#### *Skuru skola*

- Senare skolstart sker idag vissa dagar. På en F-9 skola kan det vara lite bekymmer för de äldre eleverna som hjälper till att lämna sina yngre syskon på fritids.

#### *Ekliden skola:*

- Mycket svårt att rent praktiskt lägga schema för många elever om schemat ska senareläggas. Detta gör att skoldagarna skulle bli väldigt långa och det är svårt att få både elever och lärare att vilja ha det så.

#### *Myrjöskolan:*

- Eleverna börjar senare på måndagar, 9.30. I övrigt så tror skolan inte på idén eftersom många elever har olika aktiviteter och träningar på sen eftermiddagstid vilket då kommer att leda till kollisioner.

#### *Stavsborgsskolan:*

- Eleverna börjar redan idag som tidigast 8.30. På grund av specifika tider för tillgång till vissa lokaler t.ex. gymnastiksals så är det idag ej möjligt att senarelägga skoldagen mer.

#### *Samskolan:*

- Skolan behöver ta hänsyn till lokaltrafiken samt att det är svårt att få till det i den vardag som råder i skolan. Hänsyn taget både till lärare och elever.

## **Konsekvenser för barn**

Välfärd skola arbetar alltid med barnens bästa i fokus. Med hänsyn tagen till rektorers upplevelse av försök till senarelagda skoldagar anser vi att de scheman som idag finns är



med hänsyn taget till barnen det bästa alternativet. Skolor inom Välfärd skola försöker att schemalägga så att elever har så bra scheman som möjligt.

## Bilaga

### 1. Motionen

Helena Ekwall  
Chef för Verksamhetsstödet Välfärd skola  
Välfärd skola



## Försök med senarelagda skoldagar för högstadieungdomar

Motion till Nacka kommunfullmäktige 2016-02-01

Magnus Söderström

Miljöpartiet de gröna

Det finns många föreställningar om hur skolan ska organiseras för att möjliggöra bra förutsättningar för att ungdomar ska nå goda studieresultat. Vissa föreställningar måste dock omprövas då nya forskningsresultat tillkommer. Svenska skolor har av tradition schemalagt skoldagar från klockan åtta till halvnio, detta är en vana som inte problematiserats i någon större utsträckning men ny forskning visar att en senarelagd skoldag ger bättre förutsättningar för att skolungdomar ska prestera bättre i skolan. I en tre år lång studie ledet av Kyla Wahlstrom på Minnesota University undersöktes vilka effekter en senarelagd skoldag fick för elevernas studieresultat.<sup>1</sup> Studien omfattade 9000 elever på åtta skolor fördelad över tre delstater och resultatet av studien var häpnadsväckande: elever som började 08:35 eller senare sov bättre och hade bättre studieresultat.

Att senarelägga skoldagar för högstadieungdomar är till skillnad från många andra vanliga satsningar på skolområdet en både kostnadseffektiv och hyfsat okomplicerad satsning. Vi i Miljöpartiet föreslår att Välfärd Skola får i uppdrag att genomföra försök med senarelagda skoldagar för högstadieelever på någon eller några skolor i Nacka beroende av intresse hos elever, lärare och rektorer. Utöver rektorn på en skola ska självklart lärare och elever få tycka till om de vill att deras skola ska vara aktuell att ingå i försöket.

Vi i Miljöpartiet föreslår med bakgrund av ovanstående:

- Att Välfärd Skola genomför försök med senarelagda skoldagar på en eller flera högstadieskolor i Nacka.

Magnus Söderström  
Mp Nacka

---

<sup>1</sup> Wahlstrom, Kyla; Dretzke, Beverly; Gordon, Molly; Peterson, Kristin; Edwards, Katherine; Gdula, Julie. "Examining the Impact of Later High School Start Times on the Health and Academic Performance of High School Students: A Multi-Site Study", 2014.

20 juni 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 217

Dnr KFKS 2016/193

## Begränsat antal elever i kommunala skolor

Motion den 3 mars 2016 av Camilla Carlberg, Barbro Sörman och Rolf Wasteson (V)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avslå motionen eftersom det ligger inom varje rektors ansvarsområde att själv organisera och leda sin skola.

### Ärendet

Motionären förslår att den kommunala produktionen inom förskola och skola, Välfärd skola, utreder och sätter en gräns för antal elever i respektive skola utifrån yta per elev i lokalerna och på skolgårdarna.

Det finns idag en yttre gräns för kapacitet på varje skola. Det är rektor som organiserar och leder sin skola och ser till att skolans kapacitet utnyttjas så väl som möjligt. Med Välfärd skolas rektors kunskap om att organisera och leda sin skola ser Välfärd skola inget behov av en detaljreglering av det slag som motionärerna föreslår i denna motion. Eftersom det ligger inom respektive rektors ansvarsområde att organisera och leda sin skola så bör förslaget i motionen avslås.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens verksamhetsutskott den 7 juni 2016 § 34

Välfärd skolas tjänsteskrivelse den 23 maj 2016

Motion

### Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsens verksamhetsutskott den 7 juni 2016 § 34

Kommunstyrelsens verksamhetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avslå motionen eftersom det ligger inom varje rektors ansvarsområde att själv organisera och leda sin skola.

### Yrkanden

Rolf Wasteson (V) yrkade, med instämmande av Khashayar Farmanbar (S), Sidney Holm (MP) och Christina Ståldal (NL), bifall till förslaget i motionen.

Tobias Nässén (M) yrkade bifall till verksamhetsutskottets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

## Beslutsgång

Med avslag på Rolf Wastesons yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Tobias Nässéns yrkande.

## Reservationer

Rolf Wasteson reserverade sig mot beslutet och ingav följande.

"Vänsterpartiets motion tar upp problemen med trycket på vissa skolor riskerar att försämra miljön för eleverna. Senast vi KSVU-sammanträdet för en vecka sedan instämde verksamhetsledningen i att det finns en risk att skolgårdsytor och gemensamma funktioner som gymnastiklokaler, matsalar mm helt enkelt blir för trånga. Särskilt påtagligt är det när en skola byggs ut genom att några paviljonger snabbt sätts upp, då är det i alla lägen så att befintliga gemensamma funktionerna ska räcka till även för de nya eleverna.

Men det gäller självklart även när elevökningen mer "smygs" på en skola genom större elevintag, större klasser mm. Nackas hyressystem för skolan driver tyvärr på att rektorerna mer eller mindre tvingas ta in fler elever än vad som annars skulle vara önskvärt, detta för att få ekonomin för skolan att gå ihop.

På något sätt måste kvaliteten och miljön för eleverna skyddas, det gäller både för de befintliga eleverna som de nya. Det kan säkert göras på olika sätt, det som vi i motionen föreslår är ett sätt att hantera problemen."

## Protokollsanteckningar

Khashayar Farmanbar lät anteckna följande för Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

"Vi Socialdemokrater sätter stort värde vid skolornas möjlighet att driva sin verksamhet själva. Professionen är bäst på att anpassa och ska ges möjligheter att göra sitt bästa. Nacka kommunens nuvarande ekonomiska system innebär att skolorna tvingas trycka ihop så många elever på så liten yta som möjligt. Utrymme är värdefullt i synnerhet när vi växer, men det är inte heller så att Nacka kan liknas vid centrala Manhattan, där lokalkostnader ska ha så stor inverkan på skolornas ekonomi som nu. Därför är vi positiva till en sådan utredning som motionen föreslår."

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		



Kommunstyrelsen

## Begränsat antal elever i kommunala skolor

Motion den 3 mars 2016 av Camilla Carlberg, Barbro Sörman och Rolf Wasteson (V)

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige avslå motionen eftersom det ligger inom varje rektors ansvarsområde att själv organisera och leda sin skola.

### Sammanfattning

Motionären föreslår att den kommunala produktionen inom förskola och skola, Välfärd skola, utreder och sätter en gräns för antal elever i respektive skola utifrån yta per elev i lokalerna och på skolgårdarna.

Det finns idag en yttre gräns för kapacitet på varje skola. Det är rektor som organiserar och leder sin skola och ser till att skolans kapacitet utnyttjas så väl som möjligt. Med Välfärd skolas rektors kunskap om att organisera och leda sin skola ser Välfärd skola inget behov av en detaljreglering av det slag som motionärerna föreslår i denna motion. Eftersom det ligger inom respektive rektors ansvarsområde att organisera och leda sin skola så bör förslaget i motionen avslås.

### Förslagen i motionen

I motionen föreslår Camilla Carlberg, Barbro Sörman och Rolf Wasteson (V) att den kommunala produktionen inom förskola och skola, Välfärd skola, utreder och sätter en gräns för antal elever i respektive skola utifrån yta per elev i lokalerna och på skolgårdarna.

### Välfärd skolas utredning och bedömning

Välfärd skola arbetar dagligen med att alla skolor ska vara attraktiva val för elever och föräldrar. Välfärd skola arbetar t.ex. med ett projekt som kallas för ”Attraktiva högstadieskolor”. I detta projekt har bland annat högstadieskolorna och deras attraktivitet hos föräldrar, barn och medarbetare kartlagts. Skolorna har fått ta del av kartläggningen och har arbetat med resultatet i sina arbetslag.

Vid skolvalet behöver ett fåtal skolor tacka nej till elevers val på grund av platsbrist, dock inte majoriteten av skolorna. Detta visar att det redan idag finns en yttre gräns för kapacitet på varje skola. Det är rektor som organiserar och leder sin skola och ser till att skolans kapacitet utnyttjas så väl som möjligt.



Faktorer som vägs in idag är rummens faktiska kapacitet, skolrestaurangskapaciteten samt tillgång till facksalar (idrott, slöjd, hemkunskap, teknik etc). Rektorerna har möjligheter att nyttja skolans lokaler på så sätt som situationen kräver. Välfärd skola anser att vi idag generellt har funktionella och väl tilltagna utedaljörer på våra skolor.

Med rektors kunskap om att organisera och leda sin skola finns inget behov av en detaljreglering av det slag som motionärerna föreslår i denna motion. Det måste även fortsättningsvis vara upp till varje rektor att organisera och leda respektive skola.

Det blir dock trängre i våra skolor och behovet av tillkommande kapacitet ökar framöver.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Rektorer behöver ha möjligheten att organisera och leda sin skola fullt ut. Om möjligheten till olika typer av lösningar vid placering av elever försvann och det skulle finnas reglerat exakt hur många elever en skola kan ha försvinner rektors möjlighet till flexibilitet och möjligheten till situationsanpassade lösningar. Rektor har det ekonomiska ansvaret för sin skola och behöver således ha ansvaret och överblicken över skolans kapacitet.

## **Konsekvenser för barn**

När rektor får organisera och leda sin skola försöker hen alltid att ha barnens bästa i åtanke. Det finns idag ett kapacitetstak för varje skola och när detta är nått kan det tyvärr bli så att elever inte får plats på den skola man önskar. Med detta i åtanke är det väldigt viktigt för Välfärd skola att ha många attraktiva skolor som kan tillgodose elevernas val.

## **Bilaga**

### 1. Motionen

Helena Ekwall  
Chef för Verksamhetsstödet Välfärd skola  
Välfärd skola



### Motion om planering av skolgång i Nackas kommunala skolor

Nackas skolor och förskolor håller mycket hög kvalité och vi ska vara mycket stolta över vår skolpersonal. På många skolor är söktrycket mycket högt. En effekt av det fria skolvalet blir att de "populära" skolorna får väldigt många elever medan övriga får svårt att få ekonomin att gå ihop då skolpengen försvinner med eleverna.

En skola som får färre elever än antalet platser är inte en sämre skola. De lärare som jobbar på en skola med elevflykt är inte sämre lärare. Däremot blir det en sorts dubbel bestraffning för skolor med sjunkande elevantal då mindre resurser kan leda till sjunkande kvalité oavsett kompetent personal. Skolor som har högt söktryck blir överfulla med en mängd negativa effekter som följd och kvalitén sjunker även där oberoende av personalens kompetens.

Det kan för skolor med högt söktryck leda till

- lokalbrist
- högre antal elever i klasserna
- större arbetsbelastning för all personal
- mindre yta per elev att vara på på rasterna och i skolan
- trångt vid matbespisningen, idrottshallar och andra gemensamhetsutrymmen
- sämre luftkvalité inomhus

Vi har ingen möjlighet att begränsa det fria skolvalet, men vi kan sätta en gräns för hur många elever en skola kan ta emot utan att kvalitén blir lidande. Även om nya lokaler byggs så får skolgårdar och andra gemensamhetsutrymmen inte större yta. I den bästa av världar är det behovet och rätten till en likvärdig utbildning för alla barn som styr skolan istället för dagens marknadsstyrning.

Vänsterpartiet yrkar

- att den kommunala skolproduktionen utreder och sätter en gräns för antal elever i respektive skola utifrån yta per elev i lokalerna och på skolgårdarna.

  
Camilla Carlberg

  
Barbro Sörman

  
Rolf Wasteson

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

§ 239

Dnr KFKS 2016/190

## Ökat skydd för groddjur

Motion den 14 mars 2016 av Magnus Söderström (MP)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar natur- och trafiknämndens redovisning samt att arbetet med Fauna- och viltvärdsstrategin för Nacka kommun pågår där groddjurens särskilt lyfts fram.

Motionen anses därmed färdigbehandlad.

### Ärende

Miljöpartiet de gröna inkom den 14 mars 2016 med en motion till Nacka kommunfullmäktige rörande ökat skydd för groddjur i Nacka. I motionen yrkar Miljöpartiet

- Att Nacka kommun säkerställer att en effektiv spridningskorridor för groddjur etableras mellan Nyckelvikens och Långsjöns naturreservat genom att exempelvis anlägga småskaliga dammar och säkra en passage under Värmdöleden.
- Att Nacka kommun informerar alla fastighetsägare om hur de kan bidra till att skapa livskraftiga miljöer för groddjur.

Motionen kommer att tas i beaktande i arbetet med Fauna- och viltvärdsstrategin för Nacka kommun. I den kommer förslag på åtgärder lyftas fram som gagnar groddjurens samt information att gå ut till medborgarna. I strategin lyfts ett antal lokala indikatorarter fram varav en är ett groddjur. Det finns därför anledning att ta med sig förslagen från motionen i detta arbete.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 126

Natur- och trafiknämnden den 24 maj 2016 § 113

Park- och naturenhetens tjänsteskrivelse den 9 maj 2016

Motion ”Ge ett ökat skydd för groddjur i Nacka”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

29 augusti 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

## Ärendets tidigare behandling

### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 126

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar natur- och trafiknämndens redovisning samt att arbetet med Fauna- och viltvärdsstrategin för Nacka kommun pågår där groddjuren särskilt lyfts fram.  
Motionen anses därmed färdigbehandlad.

### Beslut i natur och trafiknämnden den 24 maj 2016 § 113

Natur- och trafiknämnden föreslog kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar natur- och trafiknämndens redovisning samt att arbetet med Fauna- och viltvärdsstrategin för Nacka kommun pågår där groddjuren särskilt lyfts fram.  
Motionen anses därmed färdigbehandlad.

## Yrkanden

Sidney Holm (MP) yrkade bifall till arbetsutskottets förslag.

## Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Sidney Holms yrkande.

## Protokollsanteckningar

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets arbetsutskottsgrupp.

”Miljöpartiet ser med stor tillfredsställelse på att förslagen i motionen kommer att användas i det pågående arbetet med en nya Fauna- och viltvärdsstrategi för kommunen. I strategin kommer groddjuren särskilt att lyftas fram med förslag på gynnande åtgärder.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

24 maj 2016

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Natur- och trafiknämnden

§ 113

Dnr NTN 2016/422  
Dnr KFKS 2016/190

## Ökat skydd för groddjur

Motion till 2016-03-14 av Magnus Söderström (MP)

### Beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Kommunfullmäktige noterar natur- och trafiknämndens redovisning samt att arbetet med Fauna- och viltvärdsstrategin för Nacka kommun pågår där groddjuren särskilt lyfts fram.
2. Motionen anses därför färdigbehandlad.

### Ärendet

Miljöpartiet de gröna inkom den 14 april 2016 med en motion till Nacka kommunfullmäktige rörande ökat skydd för groddjur i Nacka. I motionen yrkar Miljöpartiet

- Att Nacka kommun säkerställer att en effektiv spridningskorridor för groddjur etableras mellan Nyckelvikens och Långsjöns naturreservat genom att exempelvis anlägga småskaliga dammar och säkra en passage under Värmdöleden.
- Att Nacka kommun informerar alla fastighetsägare om hur de kan bidra till att skapa livskraftiga miljöer för groddjur.

Motionen kommer att tas i beaktande i arbetet med Fauna- och viltvärdsstrategin för Nacka kommun. I den kommer förslag på åtgärder lyftas fram som gagnar groddjuren samt information att gå ut till medborgarna. I strategin lyfts ett antal lokala indikatorarter fram varav en är ett groddjur. Det finns därför anledning att ta med sig förslagen från motionen i detta arbete.

### Konsekvenser för barn

En ökad population groddjur har ett pedagogiskt värde samt bidrar till en starkare naturupplevelse.

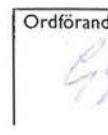
### Handlingar i ärendet

Tjänsteskryvelser 2016-05-09

Motion ”Ge ett ökat skydd för groddjur i Nacka”.

### Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med enhetens förslag till beslut.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Natur- och trafiknämnden

## Ökat skydd för groddjur

Motion till 2016-03-14 av Magnus Söderström (MP)

### Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige noterar natur- och trafiknämndens redovisning samt att arbetet med Fauna- och viltvårdsstrategin för Nacka kommun pågår där groddjuren särskilt lyfts fram.

Motionen anses därmed färdigbehandlad.

### Sammanfattning

Miljöpartiet de gröna inkom den 14 april 2016 med en motion till Nacka kommunfullmäktige rörande ökat skydd för groddjur i Nacka. I motionen yrkar Miljöpartiet

- Att Nacka kommun säkerställer att en effektiv spridningskorridor för groddjur etableras mellan Nyckelvikens och Långsjöns naturreservat genom att exempelvis anlägga småskaliga dammar och säkra en passage under Värmdöleden.
- Att Nacka kommun informerar alla fastighetsägare om hur de kan bidra till att skapa livskraftiga miljöer för groddjur.

Motionen kommer att tas i beaktande i arbetet med Fauna- och viltvårdsstrategin för Nacka kommun. I den kommer förslag på åtgärder lyftas fram som gagnar groddjuren samt information att gå ut till medborgarna. I strategin lyfts ett antal lokala indikatorarter fram varav en är ett groddjur. Det finns därför anledning att ta med sig förslagen från motionen i detta arbete.

### Ärendet

Miljöpartiet de gröna inkom den 14 april 2016 med en motion till Nacka kommunfullmäktige rörande ökat skydd för groddjur i Nacka. I motionen yrkar Miljöpartiet



- Att Nacka kommun säkerställer att en effektiv spridningskorridor för groddjur etableras mellan Nyckelvikens och Långsjöns naturreservat genom att exempelvis anlägga småskaliga dammar och säkra en passage under Värmdöleden.
- Att Nacka kommun informerar alla fastighetsägare om hur de kan bidra till att skapa livskraftiga miljöer för groddjur.

Groddjuren är tillbakaträngda i Nacka på grund av att de småvatten som krävs för fortplantning har försunnit. De kräver fisk- och kräftfria, stillastående småvatten som inte torkar ut. Vägar innebär vandringshinder och begränsar även de förekomsten av groddjur.

Nyckelvikens naturreservat innehåller flera naturliga groddammar. Park- och naturenheten anlade 2014 en groddamm vid den övre parkeringen mot Jarlaberg. Öster om Långsjön anlades under 2015 ett så kallat grodhotell för skydd och fortplantning. I övrigt är antalet småvatten på Sicklaön begränsat.

På park- och naturenheten pågår arbetet med Fauna- och viltvårdsstrategin för Nacka kommun. I den lyfts groddjuren särskilt fram med förslag på gynnande åtgärder. I strategin lyfts några lokala indikatorarter fram varav ett är ett groddjur, större vattensalamander samt ett antal särskilda insatser varav en är säkerställande av groddjurens förflyttning. Man kommer även att se över hur detta ska kommuniceras med medborgarna. Det finns därför anledning att ta med sig förslagen från motionen i detta arbete.

## Konsekvenser för barn

En ökad population groddjur har ett pedagogiskt värde samt bidrar till en starkare naturupplevelse.

## Bilagor

Motion ”Ge ett ökat skydd för groddjur i Nacka”.

Finn Cederberg  
Naturvårdsintendent  
Park- och Naturenheten



*Motion till Nacka kommunfullmäktige 2016-03-14*

*Magnus Söderström*

*Miljöpartiet de gröna i Nacka*

## **Ge ett ökat skydd för groddjur i Nacka**

Groddjur är fascinerande arter som inspirerat människor i alla tider till ett intresse för naturen. Groddjur har ett högt biologiskt värde då deras livsmiljöer av många skäl är viktiga att bevara. Fem arter är rödlistade och dessa anses vara sårbara. Groddjuren omfattas också av EU:s art- och habitatdirektiv (92/43/EEG) som inte bara syftar till att skydda enskilda arter utan även hela habitat för att säkra den biologiska mångfalden.

Populationer av groddjur har också ett pedagogiskt värde då barn på ett interaktivt sätt kan lära sig mer om naturen genom att få möjlighet att se groddjur på nära håll.

Vi i Miljöpartiet vill satsa på att förbättra livsmiljöer för Nackas groddjur och säkerställa att det finns levskraftiga populationer även i framtiden.

I ett första steg föreslår vi att en spridningskorridor etableras för att binda ihop delpopulationer som kan finnas i Nyckelvikens naturreservat och Långsjöns naturreservat. Detta skulle ge ett ökat genetiskt utbyte och göra populationen mer stabil. Detta borde kunna göras i samarbete med fastighetsägare som om de får god information om vad som krävs kan bidra till att en spridningskorridor kan etableras. Flera småskaliga dammar bör kunna anläggas som tänkbara lekplatser och som en del av den tänkta spridningskorridoren sen bör även en säker passage under Värmdöleden utredas. Dessa dammar behöver inte kosta mycket, ett exempel är en damm som anlagts i anslutning till en parkering i Nyckelvikens naturreservat.

Vi i Miljöpartiet yrkar mot bakgrund av ovanstående:

- **Att Nacka kommun säkerställer att en effektiv spridningskorridor för groddjur etableras mellan Nyckelvikens och Långsjöns naturreservat genom att exempelvis anlägga småskaliga dammar och säkra en passage under Värmdöleden.**
- **Att Nacka kommun informerar alla fastighetsägare om hur de kan bidra till att skapa levskraftiga miljöer för groddjur.**

---

Magnus Söderström (MP)

§ 240

Dnr KFKS 2016/445

## Handlingsplan mot extremism

Motion den 23 maj 2016 av Bosse Ståldal med flera (NL)

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige antog den 20 juni 2016, § 191, en strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld som omfattar utgångspunkterna bakom förslagen i motionen. Motionen är med denna notering färdigbehandlad.

### Ärende

Motionären föreslår att kommunen bland annat ska ta fram en lägesbild kring och en handlingsplan mot extremt våld och att det ska skapas lokala team med kapacitet att ingripa.

Kommunfullmäktige har antagit en strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld som omfattar förslagen i motionen. Kommunstyrelsen föreslår därför att motionen med en sådan notering anses färdigbehandlad.

### Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 127

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 25 juni 2016

Antagen strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld

Motionen

### Ärendets tidigare behandling

#### Beslut i kommunstyrelsens arbetsutskott den 16 augusti 2016 § 127

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige antog den 20 juni 2016, § 191, en strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld som omfattar utgångspunkterna bakom förslagen i motionen. Motionen är med denna notering färdigbehandlad.

### Yrkanden

Christina Ståldal (NL) yrkade bifall till förslagen i motionen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Tobias Nässén (M) yrkade bifall till arbetsutskottets förslag.

**Beslutsgång**

Med avslag på Christina Ståldals yrkande beslutade kommunstyrelsen i enlighet med Tobias Nässéns yrkande

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Kommunstyrelsen

## **Handlingsplan mot extremism**

Motion den 23 maj 2016 av Bosse Ståldal med flera (NL)

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige antog den 20 juni 2016, § 191, en strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld som omfattar utgångspunkterna bakom förslagen i motionen. Motionen är med denna notering färdigbehandlad.

### **Sammanfattning**

Motionären föreslår att kommunen bland annat ska ta fram en lägesbild kring och en handlingsplan mot extremt våld och att det ska skapas lokala team med kapacitet att ingripa.

Kommunfullmäktige har antagit en strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld som omfattar förslagen i motionen. Förslaget är därför att motionen med en sådan notering anses färdigbehandlad.

### **Förslagen i motionen**

Bosse Ståldal med flera (NL) föreslår i motionen följande.

- Att en lägesbild tas fram och presenteras över hur situationen i Nacka för närvarande ser ut att vara och i vilka miljöer de våldsbejakande organisationerna verkar i.
- Att en konkret handlingsplan arbetas fram och presenteras så att det klart framgår vad de olika kommunala verksamheterna vet vad som gäller inom sina områden och att en övergripande samordnare utses.
- Att skapa ett lokalt team som har kunskap och kapacitet att ingripa lokalt och vid behov, med nationellt stöd och kontakter.



## Stadsledningskontorets utredning och bedömning

Kommunfullmäktige antog den 20 juni 2016, § 191, en strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld. Ärendet beskrivs på följande sätt i protokollet.

Frågan om hur samhället ska möta och arbeta förebyggande mot våldsbejakande extremism och extremt våld är högst aktuell. Från flera håll, och inte minst från den nationella samordnaren i frågan, pekas på vikten av att kommunerna har ett styrdokument vad gäller arbetet. Utgångspunkten i strategin är att arbetet mot våldsbejakande extremism måste bygga på forskningsrön, beprövad erfarenhet och aktuella problembilder. Det förebyggande arbetet ska ske inom befintliga strukturer där enheter inom kommunen, andra myndigheter och civilsamhället finns med. Att tillse att kunskap och kompetens finns är en annan viktig förutsättning för det förebyggande arbetet. Vidare krävs att arbetet samordnas och ansvarig nämnd för detta är kommunstyrelsen. Denna samordning kan ske inom säkerhetsfunktionen. En utökning av budgeten med 200 tkr föreslås för att öka kraften i arbetet. Resultat av arbetet mot våldsbejakande extremism och extremt våld ska följas upp och utvärderas. Resultat ska redovisas årligen till kommunstyrelsen.

Brottsförebyggande rådet har ställt sig bakom den föreslagna strategin och föreslagit att beakta frågan om utökad budget i arbetet med mål och budget för 2017.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige ska notera att strategin omfattar utgångspunkterna för förslagen i motionen och att den därmed kan anses färdigbehandlad.

## Förslagens ekonomiska konsekvenser

Förslaget har inga ekonomiska konsekvenser i sig.

## Konsekvenser för barn

Förslaget i detta ärende har inga konsekvenser för barn. I tjänsteskrivelsen om strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld beskrivs konsekvenserna av strategin på följande sätt.

*"Den föreslagna strategin har som främsta målgrupp ungdomar och unga vuxna, och att kommunen genom starkt förebyggande arbete ska minimera risken för att dessa radikaliseras och dras till våldsbejakande extremism eller extremt våld."*

## Bilaga

Motionen

Antagen strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld

Lena Dahlstedt

Stadsdirektör

Stadsledningskontoret

Mats Bohman

Administrativ direktör

# Strategi

## Strategi mot våldsbejakande extremism och extremt våld

### Dokumentets syfte

Denna strategi beskriver hur Nacka kommun aktivt skall jobba för tidig upptäckt av ungdomar och unga vuxna i riskzonen för att hamna i våldsbejakande extremism och annat extremt våld. Den ska säkerställa att kommunen höjer kompetensnivån hos medarbetare och medborgare, ökar tidig upptäckt av personer som riskerar att radikaliseras och att personer i behov av stöd får rätt insatser från kommunen. Den skall även öka kunskapen kring hur vi upptäcker extremistiska miljöer och säkrar att inte några sådana miljöer förekommer inom kommunen och dess verksamheter.

### Dokumentet gäller för

All kommunalt finansierad verksamhet

Våldsbejakande extrema miljöer utgör ett hot mot samhällets grundläggande struktur och värdegrund, dess styrelseskick och de politiska företrädarna på olika nivåer. Våldsbejakande extremistiska grupper utgör ett allvarligt hot mot medborgares möjligheter att utöva sina demokratiska rättigheter.

*Styrningen i Nacka utgår från kommunens vision om öppenhet och mångfald och den grundläggande värderingen om förtroende och respekt för människors kunskap och egen förmåga samt för deras vilja att ta ansvar. Varje nämnd ska styra sin verksamhet så att de av kommunfullmäktige beslutade fyra övergripande målen för hela Nacka kommun uppfylls. Resultatsstyrning innebär att kommunen i tertial- och årsbokslut följer upp att verksamheten ger det resultat för medborgarna som kommunfullmäktige har beslutat om genom målen.*

- Visionen om öppenhet och mångfald innebär att Nacka kommun i sitt arbete mot våldsbejakande extremism och extremt våld eftersträvar jämlika levnadsvillkor. Det är en grundförutsättning för att personer inte skall dras till våldsbejakande extremism.
- Kommunens grundläggande värdering innebär att kommunens arbete mot våldsbejakande extremism och extremt våld fokuserar på själva våldshandlingen, inte att styra eller kontrollera rättigheterna till åsikts- och yttrandefrihet.

Diarienummer	Fastställd	Beslutsinstans	Ansvarigt politiskt organ	Ansvarig processägare
KFKS 2016/329	20160620	Kommunfullmäktige	Kommunstyrelsen	Administrativ direktör

## **Strategiska inriktningsförslag för kommunens arbete mot våldsbejakande extremism och extremt våld**

1. Arbetet mot våldsbejakande extremism och extremt våld utgår ifrån forskningsrön, beprövad erfarenhet och aktuella problembilder.
2. Medarbetare i all kommunalt finansierad verksamhet ska ha kunskap för att kunna bedöma om verksamheter eller ungdomsmiljöer är extremistiska eller misstänks kunna odla extremistiska åsikter.
3. Medarbetare i all kommunalt finansierad verksamhet har ansvar för att föra samtal kring våldsbejakande värderingar och demokratiska grunder.
4. Enskilda personer ska få stöd och hjälp för att förhindra att radikaliseras och anhöriga ska erbjudas råd och stöd. Detta skall ske genom befintliga strukturer.
5. Ett framgångsrikt arbete förutsätter god samverkan inom kommunen, med andra myndigheter och med civilsamhället.
6. Arbetet ska följas upp och utvärderas årligen.

### **De strategiska inriktningarna bygger på**

- förebyggande insatser
- ökad kunskap och kompetens
- samordning och samverkan
- uppföljning och utvärdering

### **I. Förebyggande insatser**

Inom ramen för det ordinarie kunskapsbaserade brottsförebyggande arbetet i kommunen ska även problembilder kring våldsbejakande extremism inrymmas. Problembilder ska tas fram i samverkan med polisen och säkerhetspolisen men även med övriga representanter inom kommunen och civilsamhället ska involveras.

Arbete mot våldsbejakande extremism och extremt våld ska ske inom ramen för det ordinarie arbetet med barn, ungdomar och unga vuxna. Redan befintliga strukturer för samordning och samarbete mellan offentliga aktörer och civilsamhället ska användas.

Det förebyggande arbetet ska vara kunskapsbaserat, byggd på forskning och beprövad erfarenhet. Det förebyggande arbetet bygger på a) social prevention och b) situationell prevention genom främjande av stödjande miljöer.

#### **A. Social prevention**

Kommunen ska i den ordinarie verksamheten skapa tillit, och delaktighet med fokus på demokratiutveckling och mänskliga rättigheter (**primär prevention**).

Kommunen ska höja kunskapen om hur man kan upptäcka signaler på när ungdomar och unga vuxna är på väg att dras in i extremistiska miljöer (**sekundär prevention**). Det innebär att det i all kommunalt finansierad verksamhet ska finnas kunskap om

- beteenden som indikerar radikalisering och isolering från det etablerade samhällets värderingar, normer och arenor
- de vanligaste symbolerna för extremism
- kunskap om var man skall vända sig när man misstänker att en ungdom håller på att radikaliseras

Det ska finnas en kunskap om vart man kan vända sig och vilket stöd man kan få när en ungdom har radikaliserats (**tertiär prevention**). Syftet är att individen ska få stöd att komma ur en pågående radikalisering och inte återfalla.

## B. Situationell prevention genom främjande av stödjande miljöer

Kommunalt finansierade ungdomsverksamheter ska genomsyras av samhällets normer och värderingar. Det ska finnas en tillräcklig vuxenkонтroll tillgänglig för att säkerställa detta (**primär prevention**).

Det ska finnas en kunskap att identifiera miljöer/ungdomsverksamheter där våldsbejakande extremism och extremt våld kan misstänkas odlas (**sekundär prevention**).

Indikatorer på att sådana odlas är

- homogena ungdomsgrupper (kön, ålder, etnicitet, etc)
- avsaknad av vuxna som är närvarande (vertikal social kontroll)
- osäkerhet kring vilka normer och värderingar som genomsyrar verksamheten

All kommunal verksamhet ska ha kunskap om vilka indikatorer som identifierar miljöer där våldsbejakande extremism och extremt våld förekommer (**tertiär prevention**).

## 2. Ökad kunskap och kompetens

Kommunen ska sprida kunskap i all kommunalt finansierad verksamhet om hur man förebygger att extremistiska miljöer uppstår och hur man identifierar existerande extremistiska miljöer. Verksamheter som finansieras av Nacka kommun och de delar av civilsamhället som jobbar med barn, ungdomar och unga vuxna ska erbjudas kompetensinsatser kring våldsbejakande extremism/extremt våld och stöd till anhöriga. Att ha kunskap om indikatorer på att personer riskerar att radikaliseras ska bidra till att fler personer i riskzon identifieras och vid behov fångas upp. Kommunen ska följa utvecklingen av preventiva metoder och säkerställa att effektiva metoder används.

Kommunens hemsida är en viktig kanal för information och kunskapspridning samt kunskapsdelning. Där ska finnas relevant information, kunskapskällor, länkar och information om vart man kan vända sig i olika frågor.

### 3. Samordning och samverkan

Nacka kommuns arbete mot våldsbejakande extremism och extremt våld bygger på samverkan inom kommunen och med andra aktörer i samhället såsom polis, säkerhetspolis och civilsamhälle. Redan befintlig samverkan inom ramen för det brottsförebyggande arbetet och samverkansöverenskommelsen mellan kommun och polis utgör grunden för samverkan.

Kommunstyrelsen ansvarar för att leda och samordna arbetet mot våldsbejakande extremism genom det brottsförebyggande rådet. Säkerhetsfunktionen under kommunstyrelsen har det samordnande uppdraget. I det ingår:

- Stödja och stimulera samverkan inom kommunen, med andra myndigheter och med civilsamhället.
- I samverkan med polis och säkerhetspolis tillse att det finns aktuella lägesbilder.
- Genom deltagande i relevanta nätverk verka för omvärldsbevakning och informationsspridning inom kunskapsområdet.
- Verka för att förtroendevalda, chefer och medarbetare har relevant kunskap och kompetens.
- Verka för att det finns tydlig och saklig information och kommunikation.
- Följa upp och utvärdera arbetet mot våldsbejakande extremism och extremt våld

### Uppföljning

Brottsförebyggande rådets roll är att fastställa verksamhetsmål, stödja arbetet samt följa upp vilka resultat som nås. Årligen görs en utvärdering av genomförda insatser. Utifrån den och den aktuella problembilden fastställs sedan verksamhetsmål för kommande arbete. Resultat av arbetet redovisas årligen till kommunstyrelsen.



Motion från Nackalistan angående

### **Handlingsplan mot extremism**

I dessa tider då extremismens fruktansvärd yttringar alltför ofta visar sig i Europa och i övriga världen så krävs det att alla krafter mobiliseras för att motverka våldsbejakande handlingar av olika slag. Det är det demokratiska samhällets fri- och rättigheter som är måltavlan och attacker riktar sig mot oskyldiga invånare för att injaga skräck.

Oavsett varifrån den våldsbejakande extremismen kommer ifrån och med vilka förtecken den har så måste den bekämpas. Vi lever i ett fredligt land och i en förhållandevis lugn kommun. Ändå finns det invånare från Nacka som har offrat sina liv i kampen för våldsbejakande organisationer och vi måste stå på tå och göra vad vi kan för att antalet inte ökar. Många av åtgärderna som görs idag är reaktiva och arbetet mot extremism måste starta tidigare innan katastroferna inträffar.

Idag måste kommunernas kunskap höjas ytterligare. Vi måste bättre samordna de krafter som jobbar mot extremism i kommunen och öka samverkan med civilsamhället och de nationella organen mot dessa.

Nästan varannan kommun har i dagsläget ingen lägesbild över hur situationen i den egna kommunen ser ut. Bara 7 procent av kommunerna har en färdig handlingsplan. Vi måste göra mer redan idag för att i tid kunna arbeta emot denna utveckling i Nacka.

Nackalistan vill

- Att en lägesbild tas fram och presenteras över hur situationen i Nacka för närvarande ser ut att vara och i vilka miljöer de våldsbejakande organisationerna verkar i.
- Att en konkret handlingsplan arbetas fram och presenteras så att det klart framgår vad de olika kommunala verksamheterna vet vad som gäller inom sina områden och att en övergripande samordnare utses.
- Att skapa ett lokalt team som har kunskap och kapacitet att ingripa lokalt och vid behov, med nationellt stöd och kontakter.

*Nackalistan 160420*

*Bosse Ståldal*

*Mikael Carlsson*

*Efson Goitom*

*Christina Ståldal*