

KALLELSE

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 16 september 2014
 Tid Kl. 09.00
 Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava
 Ordförande Mats Gerdau
 Nämndsekreterare Liselotte Lexén

Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Adjungering	
3.	Anmälningar	
4.	Delegationsbeslut	
	Stadsbyggnadsärenden	
5.	Exploateringsredovisning T2 2014 KFKS 2014/339-040	Handlingar delas ut på sammanträdet
6.	Utbyggnadspromemoria Tollare detaljplan 3 och del av detaljplan 2 samt detaljplan 4 KFKS 2009/625-251, KFKS 2010/536-251, KFKS 2011/352-251	
7.	Detaljplan för Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:1, Fisksätra marina <i>Yttrande under samråd</i> KFKS 2011/237-214	
8.	Naturreservat Svärdsö <i>Yttrande till naturreservatsnämnden</i> KFKS 2014/786-265	
	Fastighetsärenden	
9.	Nyupplåtelse av lägenhetsarrende för småbåtsbrygga belägen vid Knapens hål inom fastigheten Bo 1:608 KFKS 2014/773-261	



Nr	Ärende	Noteringar
10.	Avtal med Kåktorps fastighetsägareförening om kommunalt övertagande av huvudmannaskap för gator och allmänna platser inom fastigheten Tollare 1:3 i Boo KFKS 2014/769-311, TN § 134	
11.	Omreglering av tomträttsavgäld för fastigheten Älta 37:37, Storkällans väg 8, Älta KFKS 2014/658-256	
12.	Startbesked för förstudie utbyggnadskapacitet för skolor KFKS 2014/783-012	
Infrastrukturärenden		
13.	Strategi för cykelsatsning i Nacka KFKS 2014/344-513	
14.	Övriga frågor	

TJÄNSTESKRIVELSE

 KFKS 2009/625-251
 KFKS 2010/536-251
 KFKS 2011/352-251

 Kommunstyrelsens
 stadsutvecklingsutskott

Utbyggnadspromemoria för Tollare detaljplan 3 och del av detaljplan 2 samt detaljplan 4, projekt 9309

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att fortsätta utbyggnaden av området inom detaljplan 3 och delar av 2 under förutsättningen att tekniska nämnden tillstyrker beslutet.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att fortsätta utbyggnaden av detaljplan 4 under förutsättningen att tekniska nämnden tillstyrker beslutet.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 28.

Sammanfattning

Utbyggnads-PM omfattar detaljplan 3 och del av detaljplan 2 samt detaljplan 4. För detaljplan 3 och del av 2 bekostar kommunen utbyggnad av VA-ledningar till maximalt 80 % av VA-taxan, övriga kostnader står exploateren för. Med 2014 års VA-taxa beräknas nettot bli ca + 9 000 000 kr. För detaljplan 4 där fastigheten ska upplåtas med tomträtt uppskattas investeringskostnaden bli ca 1 850 000 kr. De årliga drifts- och underhållskostnaderna för området beräknas per huvudmannaenhet till

Väg och Trafik	1 005 000 kr/år
Vatten och Avfall	75 000 kr/år
Park och Natur	550 500 kr/år

Ärendet

Tollareprojektet består av totalt 5 detaljplaner där två detaljplaner (1A och 1B) är färdigutbyggda och i huvudsak övertagna av kommunen. Detta utbyggnads-PM behandlar detaljplan 3 och delar av detaljplan 2 samt detaljplan 4. De södra delarna av området har



utelämnats i detta utbyggnads-pm då projekteringen av det påbörjas under hösten 2014. Tydliga avgränsningar finns i bifogat utbyggnads-PM.

För detaljplan 2 och 3 finns exploateringsavtal som reglerar kostnaderna för projektering och utbyggnad av de allmänna anläggningarna inom området. Exploatören ansvarar för och bekostar utbyggnaden av de allmänna anläggningarna samt kommunens nedlagda tid. Kommunen bekostar VA-ledningarna till max 80% av VA-anläggningsavgiften. Med 2014 års taxa räknat bli nettot ca + 9 000 000 kr.

Kommunen äger fastigheten där detaljplan 4 finns vilken skall upplåtas med tomträtt. Det innebär att kommunen har kostnader i projektet för att kunna upplåta en fastighet med ”byggbar” mark. De totala utbyggnadskostnaderna i samband med iordningställandet och enligt exploateringsavtalet uppskattas till ca 1 850 000 kr.

Drifts och underhållskostnaderna för de olika huvudmannaenheterna för de båda områdena uppskattas, delvis utifrån detaljplaner och illustrationer, till:

Väg och Trafik	1 005 000 kr/år
Vatten och Avfall	75 000 kr/år
Park och Natur	550 500 kr/år

Projektet och den förestående utbyggnaden beskrivs i bilagd utbyggnadspromemoria. Utbyggnadspromemoria skall tillstyrkas i tekniska nämnden 2014-09-23.

Projektbudget finns uppdaterad i underlaget för tertialbokslut 2.

Bilagor

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria
Bilaga 2 - Ärendeöversikt

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton
Mark-och exploateringschef

Hannah Linngård
Projektledare



UTBYGGNADS-PM

9309 Tollare

Detaljplan 3 och del av detaljplan 2 samt detaljplan 4

2014-08-25

Hannah Linngård

KFKS 2009/625-251

KFKS 2010/536-251

KFKS 2011/352-251

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning.....	3
2	Omfattning av utbyggnads-PM	4
3	Status på projektet	6
4	Åtgärder avseende allmänna anläggningar	8
5	Uppföljning gentemot tidigare beslut och planer.....	8
5.1	Uppföljning gentemot Start-PM.....	8
5.2	Uppföljning gentemot tidplan.....	9
5.3	Uppföljning gentemot avsatta resurser.....	9
6	Kostnader.....	10
6.1	Utbyggnadskostnader.....	10
6.2	Drifts- och underhållskostnader	11
7	Problem och möjligheter	12
8	Förslag till beslut	13

I Sammanfattning

Ett program för hela Tollareområdet godkändes av Kommunstyrelsen 2006-11-27 och ett gemensamt start-PM togs för fyra detaljplaner 2007-06-04. Detaljplanerna för den södra delen av området (detaljplan 2 och detaljplan 3) vann laga kraft 2012-05-11 respektive 2013-02-08. I och med att detaljplan 3 vann laga kraft upphävdes strandskyddet och det blev möjligt att bygga i området. Detaljplan 4 vann laga kraft 2014-04-24.

Syftet med projektet är att skapa en ny attraktiv och hållbar stadsdel i Tollare med hög boendekvalitet i en variationsrik miljö. Totalt planeras för ca 950 nya bostäder. Förutom varierande typer av bostäder planeras Tollare för verksamheter och servicefunktioner samt plats för rekreation och friluftsliv. Bebyggelsen ska vara väl anpassad till värdefull natur på sådant sätt att den biologiska mångfalden ska störas så litet som möjligt.

För utbyggnad inom detaljplan 3 och del av detaljplan 2 både projekterar och bygger exploateren NCC ut allmänna anläggningar. NCC bekostar därmed den största delen av de allmänna anläggningarna, kommunen bekostar till största delen utbyggnaden av ledningsnätet. NCC ersätter även kommunen för nedlagd tid i projektet. Då kommunen äger marken inom detaljplan 4 och kommer att upplåta marken med tomträtt ansvarar kommunen för att den skall vara i byggbart skick vid överlämnan och svarar därfor för kostnaderna i samband med projektering och utbyggnad, även om det är exploateren som utför. Exploateren ska erlägga VA-anslutningsavgift enligt gällande taxa vid tidpunkten för färdigställandet.

Kommunens investering i utbyggnaden uppgår till ca 1 850 000 kr främst i samband med genomförandet av byggbar mark för detaljplan 4 Tollare Port. Årliga drifts- och underhållskostnader för i utbyggnads-PM ingående områden redovisas under avsnitt 6.2. Uppskattad totala årlig drifts- och underhållskostnad för de olika huvudmannaenheterna blir:

Väg och Trafik	1 005 000 kr/år
Vatten och Avfall	75 000 kr/år
Park och Natur	550 500 kr/år

2 Omfattning av utbyggnads-PM

Då samtliga detaljplaner har vunnit laga kraft, och speciellt de två närliggande planerna detaljplan 2 och detaljplan 3 sker inte utbyggnad av området enligt detaljplanegränserna längre. Utbyggnaden sker etappvis och där fokus på projektering hittills har legat på den övre delen av området, norr om Tollaregatan. Detta utbyggnads-PM omfattar därför den övre delen av utbyggnadsområdet söder om tunneln, se bild 1. Ingen skillnad kommer därför att göras mellan detaljplan 2 och 3 utan de kommer att behandlas som ett område. Ett förenklat utbyggnads-PM med drifts- och underhållskostnader kommer att skrivas för den södra delen av området när anläggningarnas utformning närmare har preciserats.

Detaljplan 4 ligger fysiskt skilt från de övriga detaljplanerna i korsningen Sockenvägen/Hedenströms väg. Då samma bakgrund och förutsättningar gäller även för denna detaljplan, men skillnaden att kommunen kommer upplåta området med tomrätt, ingår även detta område i omfattningen av detta utbyggnads-PM, se bild 2.

I fortsättningen av detta PM kommer skillnaden mellan de två områdena att göras genom rubriksättningen.



Bild 1: Illustration av omfattningen av utbyggnads-PM detaljplan 3 och del av detaljplan 2



Bild 2: Illustration över ingående område, detaljplan 4.

3 Status på projektet

Utbyggnaden av området sker i mindre etapper och utan hänsyn till detaljplanegränserna, en sammanställning finns nedan där detaljplan 3 och del av detaljplan 2 behandlas tillsammans. Detaljplan 4 redovisas separat.

Detaljplan 3 och del av 2

Delprojekt	Information	Status
1 Projektledning och styrning	Projektledarens samordningsarbete och styrning av ingående delprojekt, ekonomi samt tid- och resursplanering. Arbetet omfattar även slutredovisning av projektet.	Pågår
2 Detaljplan, delplan 2	Detaljplanen antogs av KF 2011-01-31 och vann laga kraft 2012-05-12.	Klart
3 Detaljplan, delplan 3	Detaljplanen antogs av KF 2011-05-23 och vann laga kraft 2013-03-20.	Klart
4 Exploateringsavtal, delplan 2	Exploateringsavtalet antogs av KF 2011-01-31. Laga kraft bevis erhölls av förvaltningsrätten	Klart

	2011-03-10.	
5 Exploateringsavtal, delplan 3	Exploateringsavtalet antogs av KF 2011-05-23. Laga kraft bevis erhölls från förvaltningsrätten 2011-08-10.	Klart
6 Projektering, allmänna anläggningar, delplan 2	Delen längs Tollarevägen är klar. Huvuddelen av området, nedanför Tollarevägen startar hösten 2014.	Pågår/Klart
7 Projektering, allmänna anläggningar, delplan 3	I huvudsak klart, kvarstår några mindre gångvägar och liknande områden.	Klart/Pågår
8 Utbyggnad, allmänna anläggningar, delplan 2	Rivning av det gamla pappersbruket klart. Marksanering i området klart. Allmänna anläggningar nedanför Tollarevägen ej påbörjade. Allmänna anläggningar runt Tollarevägen pågår/klart men ej övertaget av kommunen.	Pågår
9 Utbyggnad, allmänna anläggningar, delplan 3	Utbyggnad pågår i etapper, ej övertaget av kommunen	Pågår
10 Rättsligt genomförande, delplan 2	<i>Bygglov</i> – Ansökan mottagen för Tollare Torg. <i>Fastighetsbildning</i> – Klar för etapp Västra Hällmarken.	Pågår
11 Rättsligt genomförande, delplan 3	<i>Bygglov</i> – Bygglovsansökan inkommen för Västra Platån.	Pågår

Detaljplan 4

Delprojekt	Information	Status
1 Projektledning och styrning	Projektledarens samordningsarbete och styrning av ingående delprojekt, ekonomi samt tid- och resursplanering. Arbetet omfattar även slutredovisning av projektet.	Pågår
2 Detaljplan, delplan 4	Detaljplanen antogs av KF 2012-12-10 och vann laga kraft 2013-04-24.	Klart
3 Markanvisningsavtal, delplan 4	Markanvisningsavtalet antogs av KF 2012-12-10.	Klart
4 Projektering, allmänna anläggningar, delplan 4	Planerad start under hösten 2014.	Ej påbörjat

5 Utbyggnad, allmänna anläggningar, delplan 4	Sker efter/parallellt med projektering. Eventuell marksanering/åtgärder vidtas i ett tidigare skede efter indikationer på det finns efter geotekniska undersökningar.	Ej påbörjat
6 Rättsligt genomförande, delplan 4	<i>Tomrättsavtal</i> – Återstår att teckna tomrättsavtal enligt markanvisningsavtal. <i>Fastighetsbildning</i> – Fastighetsbildning ansökt enligt detaljplan.	Pågår

4 Åtgärder avseende allmänna anläggningar

Detaljplan 3 och del av 2

Inom området skall nybyggas:

- Lokalgator
- Gång- och cykelbanor med och utan belysning
- Gångstigar inom naturmark
- Busshållplats
- Lekplats
- Tollare Torg
- Valsparken
- Fjärrvärme
- Samtliga erforderliga anläggningar för vatten- och avlopp
- Samtliga erforderliga anläggningar för dagvatten
- Samtliga erforderliga anläggningar för belysning

Detaljplan 4

- Iordningsställande av lokalgata inklusive belysning
- Anslutningspunkt för vatten, spillvatten och dagvatten
- Borttagande av tidigare busshållplats på Sockenvägen
- Iordningställande av korsningen Sockenvägen/Anarisvägen/Gårdsvägen
- Ombyggnation av busshållplats vid entrén till Johannes Petri skola för busstrafik på Hedenströms väg.
- Eventuellt iordningställande av ersättnings-parkeringsplatser pga ombyggnad av busshållplats.

5 Uppföljning gentemot tidigare beslut och planer

5.1 Uppföljning gentemot Start-PM

Start-PM för flera detaljplaneetapper i Tollare godkändes av kommunstyrelsen 2007-06-04. Samtliga föreslagna etapper för planläggning i start-PM stämmer väl med de färdiga detaljplanerna.

I start-PM bedömdes samtliga detaljplaner i Tollareområdet att tillsammans innehålla 650 till 700 lägenheter. Antalet lägenheter i hela Tollare har ökat, först till ca 850 lägenheter och nu till ca 950 lägenheter. Detta på grund av att flera mindre lägenheter tillsammans med äldreboende och gruppboende har planerats.

Inom ingående områden av detaljplan 3 och del av detaljplan 2 planeras för ca 400 lägenheter både i småhus och i flerbostadshus samt äldreboende. Inom detaljplan 4 planeras för ca 45 lägenheter i flerbostadshus som upplåts med hyresrätt. Det ingår även lägenheter för LSS-boende. För båda områdena finns ett kvalitets- och gestaltningsprogram vilket ska användas som utgångspunkt när bygglov ska ges för bebyggelsen i området. Sedan start-PM och program- och detaljplanefasen har exploateren bytt arkitektkontor.

5.2 Uppföljning gentemot tidplan

Kommunens tidplan för hela Tollareprojektet ses över tre gånger per år i samband med tertialbokslutet. Samtidigt hålls kontinuerlig kontakt med exploateren gällande utbyggnaden av de mindre etapperna inom projektet.

Detaljplan 3 och del av 2

En etapp, Västra Hällmarken, är utbyggd och klar för inflytning i augusti 2014. Övriga småhusområden längs Tollarevägen samt norr om Valsparken beräknas vara klara 2016-2017. Några av dem är dock beroende av att kraftledningen förläggs i mark/flyttas för att kunna byggas och därför är tidplanen för dessa osäker. Även flerbostadshuset öster om tunnelmynningen är beroende av nedläggningen av kraftledningen. Flerbostadshusen runt Tollare Torg planeras vara klara under 2017.

NCC har sålt äldreboendetomten väster om tunnelmynningen till Senectus AB vilka har fått bygglov för 72 äldreboende och en förskola. Senectus beräknas vara klara med äldreboendet och förskolan i slutet av 2015. Även tunneln (del av detaljplan 1B) beräknas vara färdigställd för allmän biltrafik i slutet av 2015.

Detaljplan 4

Projektering av de allmänna anläggningarna, och kvartersmarken, startar under hösten 2014. Inflytning inom detaljplan 4 planeras någon gång under 2016.

5.3 Uppföljning gentemot avsatta resurser

Då samtliga detaljplaner vunnit laga kraft krävs inte längre samma resurser för detaljplaneskedet som tidigare varit dominerande. Fortfarande krävs vissa resurser för planändringar, kunskapsåterföring och detaljplanetolkningar. Kostnaden för dessa står exploateren för på samma sätt som för kommunens övriga nedlagda kostnader i projektet.

För utbyggnaden löper projektet på med avsatta resurser. Ändringar har gjorts i antalet projektdeltagare där interna resurser har tagit över uppgifter som tidigare

låg ute på konsulter. Detta har skapat en bättre översikt av projektet och kunskap inom projektet vilket också kvalitetssäkrar utbyggnad och relationshandlingar.

6 Kostnader

Samtliga detaljplaner i Tollare ligger i samma budget vilken ses över tre gånger per år i samband med tertialbokslutet och justeras vid behov. Då hela Tollareprojektet ligger tillsammans kommer ingen separat revidering av budgeten att göras i detta utbyggnads-PM. Kommunen har heller inga större kostnader i samband med utbyggnaden. Kostnader i samband med utbyggnaden listas nedan.

6.1 Utbyggnadskostnader

Detaljplan 3 och del av 2

Kostnader för exploateren

- Exploateren bekostar projektering, utbyggnad och kommunens nedlagda tid i samband med att de allmänna anläggningarna genomförs.
- Exploateren bekostar utbyggnad på kvartersmark och anslutningsavgift för vatten och avlopp.
- Exploateren bekostar fastighetsbildning och eventuellt andra lantmäteriförrättningar.
- Exploateren överläter den mark som ska bli allmän platsmark (lokalgator och naturreservat) utan ersättning till kommunen.
- Exploateren har för detaljplan 2 ställt en säkerhet om 137 000 000 kronor samt för detaljplan 3 en säkerhet om 43 000 000 kronor. Båda säkerheterna är ställda i form av moderbolagsborgen i NCC AB.

Kostnader för kommunen

- Gata: Inga kända kostnader
- VA: Kommunen erlägger till exploateren ett bidrag till kostnaden för byggande av permanenta allmänna vatten- och avloppsledningar med ett belopp motsvarande 80 % av den VA-anläggningsavgift som gäller vid tidpunkt för slutbesiktning. Nettot för detta blir totalt positivt för kommunen, baserat på 2014 års taxa beräknat till ca + 9 mkr.
- Park: Inga kända kostnader

Detaljplan 4

Kostnader för exploateren

- Exploateren bekostar ombyggnation av busshållplats vid Johannes Petri skola samt eventuella ersättningsparkeringar (dock max 200 000 kr).
- VA-anslutningsavgift
- Utbyggnad inom kvartersmark
- Exploateren ersätter kommunen för kostnader i samband med samordning och administration, dock ej för kostnader som relaterar till projektering av de allmänna anläggningarna.
- Exploateren överläter den mark som ska bli allmän platsmark utan ersättning till kommunen.
- Exploateren har för detaljplan 4 ställt en säkerhet om 400 000 kronor. Säkerheten är i form av en moderbolagsborgen i NCC AB.

Kostnader för kommunen

- Gata:
 - o Borttagande av tidigare busshållplats på Sockenvägen ca 120 000 kr
 - o Iordningställande av korsningen Sockenvägen/Anarivvägen/Gårdsvägen ca 80 000 kr
 - o Utbyggnad av väg Gårdsvägen ca 510 000 kr
 - o Utbyggnad av gång- och cykelväg Gårdsvägen ca 250 000 kr
 - o Belysning Gårdsvägen ca 240 000 kr
- VA:
 - o Utbyggnadskostnader för anslutningspunkt för vatten, spillvatten och dagvatten ca 80 000 kr
- Park:
 - o Inga kända kostnader
- Kostnader som kommer fördelas över flera verksamheter:
 - o Kostnader för kommunens nedlagda tid i samband med projektering och utbyggnad ca 350 000 kr
 - o Kostnader för exploaterörens nedlagda kostnader för projektering ca 120 000 kr
 - o Kommunen står för förrättningskostnader i samband med genomförandet av detaljplanen ca 100 000 kr

6.2 Drifts- och underhållskostnader

Detaljplan 3 och del av 2

Årliga drifts- och underhållskostnader för tekniska nämnden för det i detta utbyggnads-PMs ingående områden av detaljplan 3 och del av detaljplan 2.

Mängderna är först och främst hämtade från detalj- och illustrationsplaner och är därför approximativa men ger en uppfattning av kostnadsläget.

För detaljplan 2 tillkommer kostnader för den södra delen av detaljplanen. Dessa kommer att redovisas i ett senare förenklat utbyggnads-PM.

Årlig drift- och underhållskostnad för Tollare (Dp 3 & del av dp 2)		
Huvudman:	Dp 2 Tollare Strand:	Dp 3 Tollarehöjden:
<i>Väg och Trafik</i>		
Totalt	400 000 kr	550 000 kr
<i>Vatten och Avfall</i>		
Totalt	25 000 kr	45 000 kr
<i>Park och Natur</i>		
Totalt	320 000 kr	230 000kr
Totalt	745 000 kr	825 000 kr

Detaljplan 4

Årliga drifts- och underhållskostnader för tekniska nämnaden för Tollare detaljplan 4 redovisas nedan. Mängderna är först och främst hämtade från detalj- och illustrationsplaner och är därför approximativa men ger en uppfattning av kostnadsläget.

Årlig drift- och underhållskostnad för Tollare (Dp 4)	
Huvudman:	Dp 4 Tollare port:
<i>Väg och Trafik</i>	
Totalt	55 000 kr
<i>Vatten och Avfall</i>	
Totalt	5 000 kr
<i>Park och Natur</i>	
Totalt	500 kr
Totalt	60 500 kr

7 Problem och möjligheter

Problem som alltid kan finnas i den här typen av projekt är om konjunkturen vänder och exploateren får svårt att sälja eller hyra ut planerade bostäder. Det kan göra att tidplanen försenas i och med att utbyggnad av planerade etapper skjuts på framtiden.

Detaljplan 3 och del av 2

I och med att etapper inom området blir färdiga och personer flyttar in kommer risker i samband med byggandet öka. Till exempel kommer boende inom området att bo i ett byggområde med risker i form av byggrrafik och buller. För säkerheten för inflyttade har exploateren huvudansvaret. Kontinuerliga avstämningssmöten hålls mellan kommunen och exploateren i frågor så som bland annat utbyggnadsordning, byggrrafik, ekonomi, besiktningsar och fastighetsreglering.

Andra förändringar i tidplanen kan ske om exploateren väljer att sälja av en hel etapp till en ny aktör, då kan etappen flyttas fram i tidplanen då den nye aktören kommer vilja bebygga området så snart som möjligt.

Detaljplan 4

Genom färdigställandet av Tollare Port kommer entrén till hela Tollare att ytterligare komma närmare färdigställande. Vid geologiska undersökningar av området inför projekteringen hittades visst mått av markföröreningar inom

området. Tidplanen kan försenas något om det visar sig att dessa är större än vad som konstateras initialt.

8 Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att fortsätta utbyggnaden av området inom detaljplan 3 och delar av 2 under förutsättningen att Tekniska nämnden tillstyrker beslutet.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att fortsätta utbyggnaden av detaljplan 4 under förutsättningen att Tekniska nämnden tillstyrker beslutet.

Tekniska nämnden beslutar att tillstyrka kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beslut.

Öppenhet och mångfald

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



Ärendeöversikt

	Antagande	Laga kraft
Program	2006-11-27	
Start-PM	2007-06-04	
DP 1A	2009-06-06	2011-11-11
DP 1B	2009-11-23	2011-03-29
DP 2	2011-01-31	2012-05-11
DP 3	2011-05-23	2013-02-08
DP 4	2012-12-10	2014-04-24

	Styrgrupp	TN	KS/KSSU
Utbyggnads-PM 1A	2011-09-01	2011-09-20	2011-10-24 (KS)
Utbyggnads-PM 1B	2011-09-01	2011-09-20	2011-10-24 (KS)
Utbyggnads-PM 3, del av 2	2014-08-28	2014-09-23	2014-09-16 (KSSU)
Utbyggnads-PM dp 4	2014-08-28	2014-09-23	2014-09-16 (KSSU)
Utbyggnads-PM resterande 2			

Datum

Projektplan Start	
Projektplan Uppdatering 1	2011-09-29
Projektplan Uppdatering 2	2014-08-25

Datum

Driftsöverlämning dp 1A	2014-02-17 (delöverlämning)
Driftsöverlämning dp 1B	2014-02-17 (delöverlämning)

Detaljplan för Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:I, Fisksätra marina, stadsbyggnadsprojekt 9536

Yttrande under samråd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att inte ha någon erinran mot förslaget till detaljplan för Fisksätra marina utifrån de aspekter som kommunstyrelsen har att bevaka under samrådet, nämligen detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförande frågor.

Detta beslut fattas med stöd av kommunstyrelsens delegationsordning punkt 33.

Sammanfattning

Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av den marina verksamheten till 500 båtplatser och hallar för båtförvaring samt att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir och Skogsö naturreservat via en strandpromenad delvis genom marinan.

Detaljplaneförslaget innebär en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning tas fram parallellt med planarbetet. De frågor som medför att detaljplanen bedöms innehålla betydande miljöpåverkan är påverkan på riksintresset kust och skärgård, påverkan på strandskyddet, påverkan på vattenmiljön, påverkan på landskapsbilden samt påverkan på Skogsö naturreservat.

Ärendet

Planchefen beslutade genom delegationsordningen för miljö- och stadsbyggnadsnämnden med stöd av punkt S33, att skicka rubricerat detaljplaneförslag, se bilaga 1, för yttrande under samråd till bl.a. kommunstyrelsen. Samrådet pågår till och med den 17 september 2014.

Planområdet är beläget intill Lännerstasunden i nordöstra delen av Fisksätra, ca 300 m norr om Fisksätra centrum. Det omfattar Fisksätra marina och en mindre del väster om marinan



vid Fisksätra holme. De berörda fastigheterna är Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:1. Fastigheterna ägs av Nacka kommun. Erstavik 26:608 upplåts med tomträtt till Saltsjö Pir. Planområdet omfattar en mindre del av naturreservatet Skogsö. Reservatet fortsätter sedan österut.

Syftet med planen är att möjliggöra en utvidgning av den marina verksamheten från dagens ca 250 båtplatser till ca 500 båtplatser samt hallar för båtförvaring. Syftet är även att möjliggöra allmänhetens tillträde till Fisksätra pir genom att anlägga allmän väg och gångväg till piren och planlägga piren som allmän plats. En allmän gångväg ska även gå till Skogsö naturreservat via en strandpromenad delvis genom marinan. I anslutning till hamnplanen ska även en utfyllnad i vatten ske, så att hamnplanen blir större.

I marinan kommer två nya båthallar att byggas för båtförvaring vintertid och parkering för båtägare sommartid. En ny spolplatta och kran för sjösättning/upptagning ska också anläggas. Den befintliga huvudbyggnaden planläggs för småindustri kopplad till båtlivet på de två nedre våningarna och för kontor, museum, restaurang mm. på de tre kvarstående. Badet på Fisksätra holmes östra sida ska skärmas av med bojar för ökad säkerhet kring badet. Badet kan påverkas negativt av att båtverksamheten utökas.

Parallelt med detaljplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram. Bedömning är att detaljplaneförslaget innehåller en betydande miljöpåverkan.

Synpunkter och förslag

Översiktsplan/Detaljplaneprogram

Planförslaget är förenligt med det detaljplaneprogram för Fisksätra som har godkändes av kommunstyrelsen 20130513. Utveckling av Fisksätra marina är också förenligt med översiktsplanen.

Arbetsplatser

Inom planområdet kan antalet arbetsplatser uppgå till cirka 20.

Kommunal mark

Planområdet berör de kommunala fastigheterna Erstavik 26:608 och del av Erstavik 26:1.

Kommunal ekonomi

Inom stadsbyggnadsprojektet ingår ej utbyggnad av allmänna anläggningar. Tekniska nämnden/ fastighetskontoret som hittills har byggt ut pir och byggt om huvudbyggnaden inom marinan står för genomförandet av allmänna anläggningar.

Planläggning

Planavtal har tecknats med exploitören som står för kommunens kostnader för upprättande av detaljplan.



Netto planläggning: 0 tkr

Vatten och avlopp(VA)

Planområdet är anslutet till det kommunala VA nätet. Några nya ledningar kommer ej att byggas och inga anslutningsavgifter kommer att faktureras

Netto VA: 0 tkr.

Mark

Kommunen äger fastigheterna inom planområdet. När detaljplan vunnit laga kraft ska ny fastighet enligt detaljplan bildas vilket innebär en förrättningskostnad som belastar projektet. Fastigheten ska upplåtas med tomträtt till exploaterören vilket innebär en intäkt på 500 000 kronor per år.

Kostnad förrättnings: 80 tkr

Årlig intäkt: 500 tkr

Summering

Den kommunala ekonomin för planområdet ger ett **netto på ca -80 tkr**

Planområdet kommer innehålla en intäkt på cirka **500 tkr per år.**

Genomförandefrågor

Stadsbyggnadsprojektet omfattar enbart det rättsliga genomförandet av projektet. Utbyggnad av allmänna anläggningar etc sköts av tekniska nämnden. Det rättsliga genomförandet består av att fastighetsbilda och upprätta ett nytt tomrättsavtal som stämmer överens med ny fastighet enligt detaljplan

Exploateringsenheten

.....
Ulf Crichton

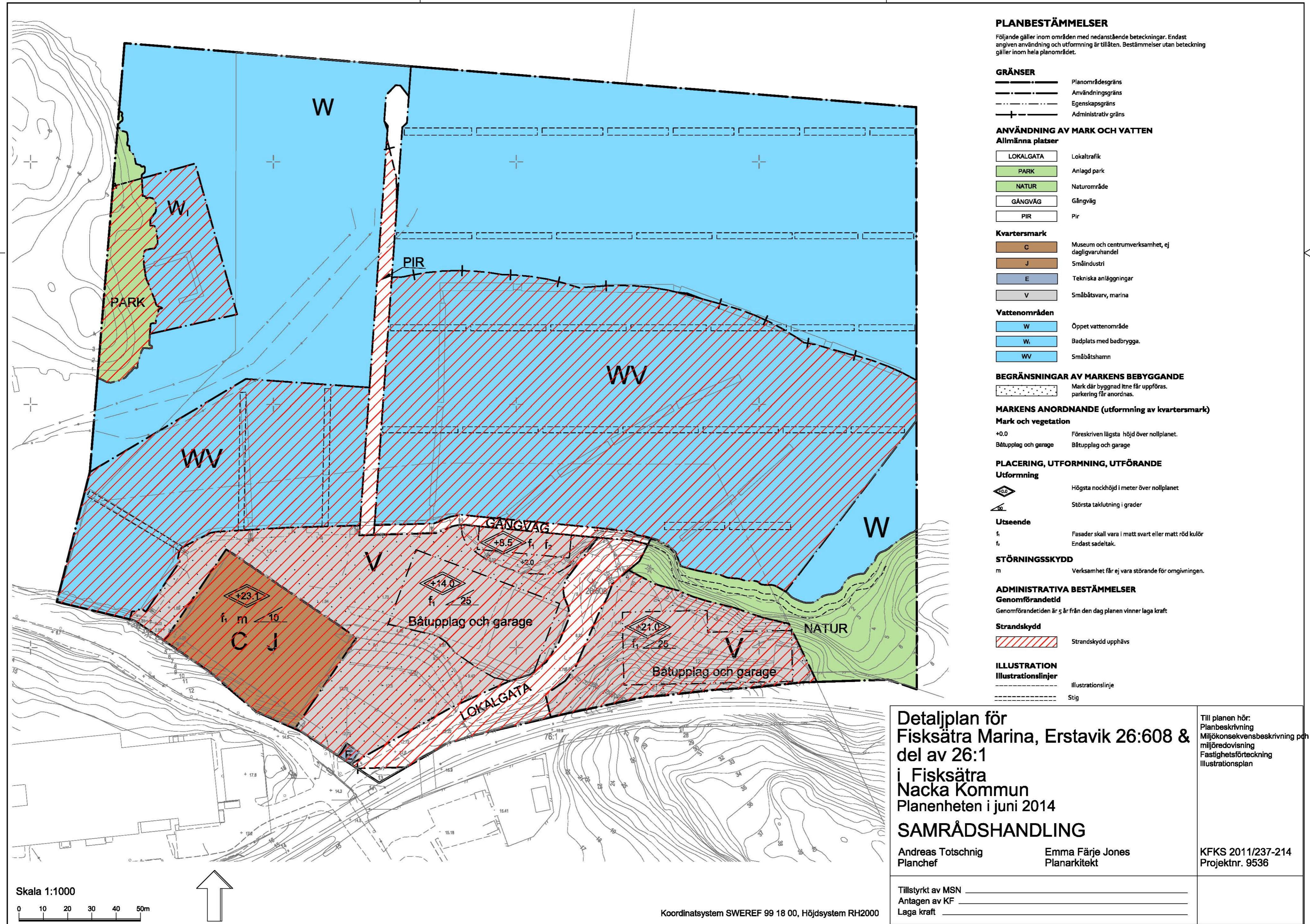
Mark och exploateringschef

.....
David Arvidsson

Projektledare

Bilagor

- Bilaga 1. Kartbilaga där det framgår vilket område i kommunen som berörs av Detaljplanen
- Bilaga 2. Ett utdrag ur projektkalkylen från PortN



Projekttyp Översiktsplan
Projektledare David Arvidsson, Exploateringsenheten
Pågående fas Detaljplanering,  genomförande-
förberedelser

Beslut startPM	2011-08-22
Startbeslut projekt	2011-09-08
Detaljplan antagen	2015-11-19
Startbeslut genomförande	2016-01-14
Beslut utbyggnadsPM	2016-01-28
Driftöverlämning	2016-10-10
Beslut projektavslut	2017-08-29

Kommunen har som mål att marinan ska bli en marin portal i Nacka, med ett rikt flöde av båtar med tillhörande varvsverksamhet och service. Viktigt är också att området ska bli tillgängligt och integrerad del av centrala Fisksätra. I området bedrivs också projektet HAMN i syfte att bland annat öppna ett museum. För att säkerställa denna utveckling behövs en detaljplan tas fram för området.

Befintlig huvudbyggnads tillåtna användning ska ändras så att projektet HAMNs verksamhet inryms (museum restaurang och vandrarhem). Planen ska också utreda utökade befintliga byggrätter som finns för varvsändamål så att en rationell verksamhet går att bedriva. Även utveckling av en hamn för småbåtar med 600 båtplatser och anläggande av en c:a 200 meter lång pir ska säkerställas i ny plan. Allmänhetens tillgänglighet till området ska också förbättras med utveckling av gångstråk och allmänna anläggningar. Genomförande dvs utbyggnad av pir och allmänna gångstråk sköts av teknik och ingår ej i budget

Start-slut 2011-05-01 - 2017-08-29

Byggherre

Kvadratmeter BTA

Totalt antal lägenheter

Antal lägenheter per år (År:antal lgh)

Verksamheter - kvadratmeter BTA

Tomtarea kvadratmeter c:a 8,2 hektar varav c:a 5,8 ha vatten

Nyanlagd gata kvadratmeter

Nyanlagd gata, löpmeter

Gatukostnad andel 1,0:tkr

Nyanlagd park, kvadratmeter

Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter

Totalt (tkr)

	Budget	Prognos
Inkomster	1178	1178
Intäkter	0	0
Utgifter	-1178	-1178
Netto	0	0

Lägesrapport 2014-07-31

Typ	Status	Orsak	Åtgärd
Tid			
Kostnad			
Produkt			

Lägesbeskrivning Detaljplanen är på samråd fram till och med 17 september 2014

Exploateren har fått en dom i mark och miljödomstolen som innebär att dom får utveckla marinverksamheten under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.

Kommunstyrelsen

Naturreservat Svärdsö

Yttrande till naturreservatsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta förslaget till yttrande över naturreservat Svärdsö.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har fått en förfrågan om att yttra sig under samrådstiden över naturreservatsnämndens förslag till naturreservat Svärdsö. Syftet med reservatet är att bevara och utveckla områdets värden för rekreation och biologisk mångfald. Ett område i västra delen av Svärdsö lämpligt för förskola bör undantas från reservatsbildning. Gränsen för reservatet bör förtydligas avseende om de planlagda allmänna parkeringsplatser inom detaljplan för Älgö kommer att ingå i reservatet samt hur gränsen går mot bostadsmark. Undantagen planlagd kvartersmark för parkering som är föremål för planändring till allmän plats för att försörja naturreservatet bör övervägas att tas med i reservatet, liksom förtydligande kring vilken standard denna yta ska få och vem som ansvarar för utbyggnaden av ytan.

Ärendet

Kommunstyrelsen har fått en förfrågan om att yttra sig under samrådstiden över naturreservatsnämndens förslag till naturreservat Svärdsö. Syftet med naturreservatet Svärdsö är att bevara och utveckla områdets värden för rekreation och biologisk mångfald. Särskilt värdefulla livsmiljöer som ska bevaras och vårdas är äldre skog, naturliga stränder och marina värden. Skyddsvärda arter ska gynnas. Friluftslivet på Svärdsön ska i första hand erbjuda möjlighet till rika naturupplevelser. Enligt 7 kap.4 § miljöbalken får ett markområde av kommunen förklaras som naturreservat i syfte att bevara biologisk mångfald, vårdar och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet.

Naturreservatet avser delar av de kommunala fastigheterna Solsidan 2:25, Älgö 4:7 och Rösunda 2:30, i enlighet med vad som framgår av *Svärdsö Samrådsversion juli 2014, Naturreservat i Nacka kommun, sid 22*. Inom naturreservatet kommer inte några nya arbetsplatser att tillskapas. Kostnader för reservatet avser driftskostnader i form av löpande åtgärder såsom renhållning av orörda vattenområden, röjning och avverkning av klena träd, plockhuggning, bortgallring, röjning längs stigar. Slitna partier på stigar förstärks, ledstänger



sam trappsteg kan uppföras. På grillplatser och sittplatser kan uppställningsplats för grill och utplacering av bänkar uppföras. Städning av badplatser, informationsskyltar och anläggande av grus på parkeringar kan förekomma.

Ett område i västra delen av Svärdsö som är lämpligt för förskola bör undantas från reservatsbildning.

Ett mindre område i öster överlappar del av detaljplan 471, Älgö. Gränsen för reservatet bör förtydligas för att tydliggöra att ett mindre område kvartersmark avseende bostadsmark undantagits från reservatet. Tydliggörande bör även ske avseende detaljplanelagda allmänna parkeringar som utförs inom stadsbyggnadsprojektet för Älgö, men som tycks ingå i reservatet. Den planlagda parkeringen som undantagits från reservatet och som är föremål för planändring till allmän plats för att försörja reservatet, bör övervägas att tas med i reservatet. För denna yta måste också klargöras om ytan ska iordningställas av stadsbyggnadsprojektet eller driften för reservatet och om standarden på ytan ska följa reservatets beskrivning (grus, totalkostnad ca 400tkr) eller stadsbyggnadsprojektets (asfalt, totalkostnad ca 500tkr).

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av mark- och exploateringsenheten i samråd med planenheten och Fastigheter

Bilagor

Bilaga 1 Yttrande över förslag till naturreservat Svärdsö

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Susanne Skoglund
Exploateringsingenjör

Naturreservatsnämnden

Yttrande över förslag till naturreservat Svärdsö, dnr NRN 2013/37-265

Yttrande under samråd

Kommunstyrelsen har fått en förfrågan att yttra sig över naturreservatsnämndens förslag till naturreservat Svärdsö under samrådstiden.

Kommunstyrelsen har att bevaka följande aspekter under samråd och granskning av handlingar: detaljplaneprogram, bostäder, arbetsplatser, skolor, kommunens mark och ekonomi samt genomförandefrågor.

Syftet med naturreservatet Svärdsö är att bevara och utveckla områdets värden för rekreation och biologisk mångfald. Särskilt värdefulla livsmiljöer som ska bevaras och vårdas är äldre skog, naturliga stränder och marina värden. Skyddsvärda arter ska gynnas. Friluftslivet på Svärdsön ska i första hand erbjuda möjlighet till rika naturupplevelser genom tillgång till upplevelser av äldre skog, vida utblickar över vattenområden, strandkontakt vid naturliga stränder och intressanta geologiska formationer som sprickdalar och berg. Enligt 7 kap.4 § miljöbalken får ett markområde av kommunen förklaras som naturreservat i syfte att bevara biologisk mångfald, vårdar och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet.

Synpunkter och förslag

Kommunstyrelsen är positiv till ett inrättande av ett naturreservat på Svärdsö då området rymmer höga natur- och rekreativvärden på land och i vatten. Det finns dock några synpunkter på förslaget, se nedan.

Översiktsplan/Detaljplaneprogram

Gällande översiktsplan anger att naturreservatsbildning i det aktuella området planeras, dock är den exakta avgränsningen inte klarlagd. Naturreservatets inrättande fastslår områdets omfattning.



Ett mindre område i öster överlappar del av detaljplan 471, Älgö. Då gränsen för naturreservatet i beslutskartan är grov medför det oklarheter kring huruvida de ytor som avser allmän plats för parkering samt mötesplats i detaljplanen undantas från reservatet på samma sätt som gatumarken, eller om de ingår i reservatet. Detta gäller även den kvartersmark som Älgö 71:3 avses kunna utökas med i enlighet med detaljplanen. Gränsen för reservatet bör i dessa delar förtydligas. Det är viktigt att kvartersmarken undantas från naturreservatet om så inte skett. Det är även viktigt att förtydliga var gränsen går avseende den allmänna parkeringen och mötesplatsen för att tydliggöra framtida drift- och underhållsansvar inom kommunen.

Den yta som i detaljplanen för Älgö avser kvartersmark för privat parkering på Svärdsö har undantagits från naturreservatet i sin helhet. Detta är viktigt för att denna yta ska vara möjlig att anlägga. Dock pågår ett arbete avseende detaljplaneändring som kan komma att innebära att utan ändras till allmän plats för parkering för att försörja bland annat naturreservatets besökare. Om så sker bör den allmänna parkeringsplatsen därefter behandlas som övriga allmänna parkeringsplatser inom reservatsområdet.

Bostäder

Två privatägda fastigheter för friliggande villa på Svärdsö har undantagits från Naturreservatet liksom tillfartsvägar för dessa, vilket är lämpligt. Reservatet undantar även Älgövägen, vilket medger att reservatet i sig inte utgör något hinder för boende inom angränsande planområde att ta sig med bil eller buss till sina fastigheter.

Skola

I Svärdsöutredningen KFKS 2011/216-216 föreslogs en plats för förskola i västra delen av reservatet söder om vägen. Platsen uppfyller de krav som ställs på en förskoletomt ur tillgänglighetsperspektivet för såväl Älgö som Solsidan och har ansetts vara ett lämpligare alternativ att nyttja för ändamålet, än den planlagda yta för skola som möjliggjorts i detaljplan för Älgö. Platsen skulle vara en möjlighet för en förskola med fokus på miljö, ekologi och natur. Marken har tidigare använts för etablering av massor vid utbyggnaden av Älgö.

I översiktsplanen föreslås att mark ska reserveras för denna typ av ändamål. En lämplig avgränsad yta på Svärdsö bör därför undantas från reservatet och utgöra en markreserv för kommande förskolebehov i ett längre perspektiv. I Svärdsöutredningen står följande rekommendation om hur det fortsatta arbetet med avgränsningen av Svärdsö naturreservat bör gå till: *"I fortsatt arbete med att fastställa naturreservatets avgränsning bestämma mer exakt avgränsning för markreservation för förskolans framtida område samt för den samordnade parkeringen."*

Även om den yta på Älgö som avsetts för skola skulle köpas in av kommunen och iordningställas som förskola, kan denna yta sannolikt ändå endast anses utgöra ett komplement till den mer lämpade, och redan kommunalägda, ytan på Svärdsö. Detta då detaljplan för Älgö medger att samtliga ca 560 fastigheter får permanent standard och

möjliggör att barnfamiljer kan bosätta sig permanent i större utsträckning än vad som tidigare varit möjligt.

Kommunal ekonomi

Avseende parkeringar bör det observeras att stadsbyggnadsprojektet för Älgö uppför samtliga av de planlagda allmänna parkeringsplatserna, som till viss del även tycks ingå i reservatet, med asfalt. Det bör även klarläggas om den parkering på kvartersmark som undantagits från reservatet, som genom planändring avses bli allmän, därefter avses ingå i reservatet och uppföras med grusbeläggning eller om standarden ska följa resterande parkeringsplatser inom detaljplan för Älgö och beläggas med asfalt. Det bör även klarläggas om NRN ska bekosta anläggandet av denna parkeringsplats eller KS genom stadsbyggnadsprojektet. Då syftet med den allmänna parkeringen främst är att tillgodose reservatets besökare, är det lämpligast att även denna yta inkluderas i reservatet, åtminstone efter att planändringen genomförts. Stadsbyggnadsprojektet har beräknat kostnaden för iordningställande av denna yta till ca 500tkr med asfalsbeläggning, med endast grusbeläggning uppgår kostnaden till ca 400tkr. Det kan även finnas en möjlighet med samordningsvins genom omhändertagande av massor från projektet som skulle kunna minska kostnaderna något.

Mark- och exploateringsenheten

Ulf Crichton
Mark- och exploateringschef

Susanne Skoglund
Exploateringsingenjör (extern)

Kommunstyrelsen

Nyupplåtelse av lägenhetsarrende för småbåtsbrygga belägen vid Knapens hål inom fastigheten Bo I:608

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ingår nytt arrendeavtal med Olof Knaaps Båtklubb (Ekonomisk Förening) för vattenområde inom fastigheten Bo 1:608.

Sammanfattning

- Lägenhetsarrendeavtal för vattenområde tecknas med Olof Knaaps Båtklubb (Ekonomisk Förening).
- Avtalet innebär att arrendatorn får rätt att nyttja området för småbåtsbrygga.
- Tiden för upplåtelsen är på 10 år och kan förlängas med 5 år i taget.

Ärendet

Arrendeområdet är i laga kraftvunnen ”detaljplan för Bo 1:51 m.fl. delar av Bo och Lännersta, Boovägen, Kaptensvägen, Kaptensstigen m.fl. (område Y och Z)” utpekat som område för föreningsbrygga. Arrendeavtalet är tecknat på 10 år vilket underlättar båtklubbens möjligheter till investering i anläggningen. Den årliga avgiften utgår med 500 kr/båtplats vilket i detta fall innebär en avgift om 2000 kr/år.

Bilagor

Bilaga 1 Arrendeavtal

Tomas Vesterlin
Tf Markchef

Jacob Gerson
Markingenjör

AVTAL OM LÄGENHETSARRENDE

§ 1 PARTER

Upplåtare: Nacka kommun, nedan kallad kommunen,
Adress: Mark- och exploateringsenheten, 131 81 Nacka.

Arrendator: Olof Knaaps Båtklubb (ek. för.), nedan kallad arrendatorn.
Adress: c/o Anders Wollenius, Hermelinsvägen 5, 132 46 Saltsjö-Boo

§ 2 ARRENDESTÄLLE

Arrendet omfattar del av vattenområdet på fastigheten Bo 1:608, rödmarkerat på bifogad karta, bilaga 1. Området är beläget vid Knapens hål. Vattenarealen utgör totalt ca 80 kvm.

I arrendet ingår att arrendatorn äger utöva tillsyn över angränsande vattenområden på fastigheten Bo 1:608 enligt § 16 nedan.

§ 3 ÄNDAMÅL

Arrendestället skall användas av arrendatorn för småbåtsbryggor och förtöjning av båtar. Angränsande landområden enligt § 9-10 nedan utgör naturmark och får ej nyttjas för båtuppläggning eller liknande.

Bryggorna ska vara öppna för allmänheten att beträda och får ej stängslas in.

På arrendestället får ej bedrivas verksamhet som strider mot det angivna ändamålet.

§ 4 FÖRDELNING AV BÅTPLATSER

Vid fördelning av båtplatser ska de medlemmar som äger fastigheterna Bo 1:71, 1:506- 508 ges en garanterad plats, om de så önskar. De som äger fastigheter i områdets direkta närhet ska ha företräde till övriga båtplatser. Därefter övriga Nackabor. Fastighetsägare med bryggmöjlighet på egen tomt ska ej beviljas båtplats. Endast en båtplats per fastighetsägare tillåts.

I det fall någon av ägarna till fastigheterna Bo 1:71, 1:506- 508 väljer att inte bli medlem i bryggföreningen vid föreningens bildande ska en eventuell ny ägare till någon av fastigheterna ges förtur i kön till båtplats inom området.

§ 5 ARRENDETID OCH UPPSÄGNING

Arrendetiden omfattar tio år räknat från 2014-11-01 och t.o.m. 2024-10-31
Arrendetiden förlängs därefter med fem år i sänder om uppsägning ej sker senast sex månader före den löpande arrendetidens utgång. Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar och regler. Skulle arrendatorn strida mot bestämmelserna i detta avtal har fastighetsägaren rätt att häva arrendeavtalet före arrendetidens utgång.

§ 6 ARRENDEAVGIFT

Arrendeavgiften är TVÅTUSEN (2000) kronor för första arrendeåret. För följande år skall avgiften årsvis justeras i förhållande till förändringarna i konsumentprisindex (totalindex). Första årets arrendeavgift är baserad på konsumentprisindextalet för september månad 2014. För därför följande arrendeår skall avgiften justeras så att den följer indexändringar fram till och med september månad närmast före det aktuella arrendeårets början. Arrendeavgiften skall dock aldrig understiga första årets arrendeavgift. Arrendeavgiften grundar sig på förutsättningen att det tillskapas totalt 4 båtplatser inom området.

Avgiften erläggs i förskott senast den 31 oktober varje år efter fakturering från kommunen. Första årets avgift faktureras av kommunen efter det att detta avtal godkänts av Nacka kommunstyrelse.

Härutöver skall parterna äga rätt att varje år reglera avgiftens storlek om arrendeställets nyttjande ändrats i betydande omfattning under den senaste tolv månaders perioden.

§ 7 FÖRBUD MOT UPPLÅTELSE I ANDRA HAND

Arrendatorn får inte utan kommunens skriftliga samtycke upplåta nyttjanderätt till någon del av arrendestället.

§ 8 FÖRBUD MOT ÖVERLÅTELSE

Arrendatorn får inte utan kommunens skriftliga samtycke överläta arrendet eller annars sätta annan i sitt ställe.

§ 9 ARRENDESTÄLLETS SKICK OCH SKÖTSEL

Arrendestället utarrenderas i det skick det befinner sig på dagen för arrendatorns undertecknande av detta avtal. Arrendatorn är skyldig att alltid hålla arrendestället i ett snyggt och prydligt skick.

Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar till skydd för miljön liksom de föreskrifter och råd som meddelats med stöd av dessa. Arrendatorn svarar för de kostnader som kan föranledas av de åtgärder som kan påfordras enligt denna lagstiftning i den mån han kan hållas ansvarig härför.

Kommunen äger rätt att för besiktning av arrendestället erhålla erforderligt tillträde. Arrendatorn skall närvara vid besiktningen om kommunen så kräver. Kommunen kallar till sådan besiktning. Skyldigheterna omfattar vattenområdet, både ovan och under vattenytan.

§ 10 BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR

Arrendatorn äger utföra de anläggningar och markarbeten som erfordras för att arrendestället skall fungera för det avsedda ändamålet. Dylika arbeten och anläggningar får ej utföras utan föregående godkännande av kommunen och i

förekommande fall efter det att erforderliga tillstånd och lov erhållits från byggnadsnämnden och andra berörda myndigheter.

På arrendestället får ej uppsättas skyltar eller anordningar för reklam annat än för den verksamhet som bedrivs på området. Arrendetområdet ska vara öppet för allmänheten att vistas på och inte vara inhägnat.

Arrendatorn förbehålls äganderätten till anläggningar som av honom redan är uppförda och framledes uppföres på arrendestället. Vid arrendets upphörande skall arrendatorn, där ej annat överenskommes, ha bortfört anläggningarna från området. Om dessa åtgärder ej vidtagits äger kommunen utföra dessa på arrendatorns bekostnad.

§ 11 DRIFTSKOSTNADER

Arrendatorn svarar för alla med arrendet förknippade drifts- och underhållskostnader.

§ 12 LEDNINGSDRAGNING

Arrendatorn medger att kommunen eller annan, som ärtill har kommunens tillstånd, får dra fram och vidmakthålla ledningar i mark och vatten samt över arrendestället med erforderliga ledningsstolpar (och infästningsanordningar å byggnad), om detta kan ske utan avsevärd olägenhet för arrendatorn. Arrendatorn är skyldig att utan ersättning tåla det intrång, som föranleds av att ledningarna anläggs och nyttjas, men har rätt till ersättning för direkta skador i övrigt.

§ 13 SKADESTÅND

Arrendatorn är skyldig att ersätta skada, som kan uppkomma på kommunens egen- dom samt för tredje man, orsakad av den verksamhet som bedrivs på arrendestället. Det åligger arrendatorn att teckna ansvarighetsförsäkring till betryggande värde.

§ 14 AVTRÄDESERSÄTTNING

Arrendatorn äger ej rätt till avträdesersättning vid arrendets upphörande.

§ 15 SÄRSKILDA VILLKOR

För arrendet skall härutöver följande särskilda förbehåll gälla:

Om ändring i markanvändningen aktualiseras under pågående arrendeperiod för att tillgodose ett allmänt behov och varigenom arrendet påverkas eller måste upphöra skall parterna uppta förhandlingar om saken.

Kommunen skall därvid i första hand söka lösa arrendatorns markbehov genom att anvisa annan plats för verksamheten. Arrendatorn äger rätt till skälig nedsättning av arrendeavgiften samt skälig ersättning för skada som orsakas av förändringarna.

§ 16 TILLSYN AV ANGRÄNSANDE VATTENOMRÅDE

Arrendatorn äger utöva tillsyn över angränsande vattenområde på kommunens fastighet Bo 1:608. Tillsynen skall avse kommunen tillhörigt vattenområde i syfte att förhindra användande av området för obehörig utläggande av svajbojar. För det fall rättsliga åtgärder erfordras för att fullgöra åtagandet skall detta meddelas kommunen som har att vidtaga åtgärderna.

§ 17 PARKERING

Det ges ingen möjlighet till parkering i anslutning till området.

§ 18 INSKRIVNINGSFÖRBUD

Detta avtal får inte inskrivas.

§ 19 PARTERNAS KONTAKTORGAN

Parternas kontaktorgan är om inget annat meddelas för kommunen mark- och exploateringsenheten och för arrendatorn bryggföreningens ordförande. Bryggföreningen är skyldiga att löpande meddela kommunen aktuella kontaktuppgifter för ordföranden.

§ 20 ÖVRIGT

I övrigt gäller vad i 7 och 8 kap jordabalken eller annars i lag stadgas om lägenhetsarrende.

Detta avtal har upprättats i två (2) likalydande exemplar varav kommunen och arrendatorn tagit var sitt.

Nacka 2014-

Nacka 2014-08-27

För NACKA KOMMUN

För ARRENDATORN

.....
Tomas Vesterlin
Tf Markchef

.....
Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

*Anders Wall
Anders Wallerius*
Peter Sjögren
PIETER SJÖGREN

Bilaga 1

Denna karta tillhör avtal om lägenhetsarrende mellan Mark- och exploateringsenheten i Nacka kommun och Båtklubben Olof Knaaps Båtklubb (Ek. för.)

Kommunstyrelsen

Avtal med Kåktorps fastighetsägareförening om kommunalt övertagande av huvudmannaskap för gator och allmänna platser inom fastigheten Tollare 1:3 i Boo

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att kommunen ska ingå föreslaget avtal med Kåktorps fastighetsägareförening om att kommunen ska ta över huvudmannaskapet för gator och allmänna platser inom fastigheten Tollare 1:3 i Boo.

Sammanfattning

Kåktorps fastighetsägareförening består av 129 fastigheter och har agerat huvudman för allmänna anläggningar inom fastigheten Tollare 1:3 i Boo. Föreningen har internt ifrågasatts och oklarheter har upptäckts om dess status vilket lett till att föreningen inte längre är kapabel att sköta åtagandena. Området regleras idag endast av en äldre styckningsplan.

För att säkerställa att gatorna och de allmänna platser som idag underhålls av förening även i framtiden underhålls föreslår tekniska nämnden att ett avtal upprättas mellan kommunen och föreningen. Avtalet ska medge ett kommunalt övertagande av gator och allmänna platser inom området i avväktan på detaljplanläggning med kommunalt huvudmannaskap.

Vägenheten har på tekniska nämndens uppdrag besiktigt föreningens vägar samt tagit fram kostnadsbedömningar för aktuella åtgärder. Vägenheten har även tagit fram en prognos för framtida driftskostnader som kommer att belasta tekniska nämnden.

Ärendet

Tekniska nämnden föreslår att Kåktorps fastighetsägareförening och Nacka kommun ska ingå avtal för kommunalt övertagande av föreningens gator och övriga allmänna platser.



Bakgrund

Kåktorps fastighetsägareförening bildades 1937 och består av 129 fastigheter och registrerades 1971 som en ekonomisk förening med organisationsnummer. Sedan dess har föreningen agerat huvudman för allmänna anläggningar inom området som vilken annan ”vägförening” som helst. Föreningen har utfört drift och underhåll av allmänna platser och fått vägbidrag från Nacka kommun. Området omfattas idag endast av en styckningsplan.

Föreningen har således agerat som om de var en samfällighetsförening med en samfällighet att förvalta. I slutet av 2013 ifrågasatte några av medlemmarna hur det låg till med detta och då framkom att någon lantmäteriförrättning inte fanns och därmed inte heller någon bildad samfällighet. Dessutom var inte föreningen registrerad hos Bolagsverket vilket krävs för att ha rättskapacitet och möjlighet att teckna avtal eller kräva in avgifter. Vid årsmötet 2014-04-28 beviljades inte styrelsen ansvarsfrihet och samtliga utom kassören drog tillbaks sina kandidaturer. En interimsstyrelse utsågs och denna har kontaktat vägenheten och förklarat den nu rådande situationen.

Kommunalt övertagande

För att säkerställa att gatorna och de allmänna platser som idag underhålls av förening även i framtiden underhålls föreslår tekniska nämnden att ett avtal sluts mellan kommunen och föreningen. Avtalet ska medge ett kommunalt övertagande av gator och allmänna platser inom området. Förutsättningar för detta är att berört område i framtiden kan planläggas med kommunalt huvudmannaskap. Vägenheten har därför undersökt möjlighet till detaljplanläggning för kommunalt huvudmannaskap och fått svaret från planenheten att så kan ske.

För att ett avtal ska kunna slutas måste föreningen registrera sig hos Bolagsverket samt genomföra övriga åtgärder som krävs för att betraktas som en juridisk person med rättskraft och teckna avtal med bindande verkan för alla medlemmar. Föreningen är nu registrerad hos Bolagsverket och kan därför anses som en part med vilken avtal kan tecknas.

Vägenheten har på tekniska nämndens uppdrag bedömt att vägarna och övriga allmänna platser passar för ett övertagande då närliggande områden har kommunalt huvudmannaskap. Vägar och övriga allmänna platser inom Kåktorps fastighetsägareförening är dessutom i relativt gott skick.

Då föreningen är i den situation den är, förefaller alternativet till föreslagen lösning vara att vägarna och övriga allmänna anläggningar som mest består av naturmark tillåts förfalla genom att inget drifts- eller underhållsarbete utförs. Tekniska nämnden bedömer det inte som ett rimligt alternativ.



Besiktning av vägar inom Kåktorps fastighetsägareförening

Dokumentationen av vägarnas standard har genomförts i två steg. Som första steg gjordes en gemensam okulär besiktning av samtliga vägar inom föreningen där skador och brister noterades. Medverkande i inventeringen var representanter från vägenheten samt föreningen. Med besiktningen som grund har vägenheten i steg två gjort en bedömning av skadornas art samt behov av åtgärd inför ett eventuellt övertagande. Vägenhetens representanter och föreningen har gemensamt granskat dokumentet och är överens om de föreslagna åtgärderna. Vägenheten har med besiktningen som grund tagit fram en kostnadsuppskattning för att rusta vägar, naturmark samt dagvatten och övriga anläggningar, vilken regleras vid övertagandet mellan Nacka kommun och föreningen.

Ekonomiska konsekvenser

Nacka kommuns vägenhet har efter besiktning av gator och allmänna platser gjort en uppskattad kostnadsbedömning enligt nedan:

1. Drift och underhåll per år för 2,5 km gata, 230 tkr
2. Drift och underhåll per år 65 000 m² naturmark, 80 tkr
3. Drift och underhåll påverkar inte belysning eftersom den redan ligger inom tekniska nämndens driftansvar.

Nedanstående punkter indikerar den uppskattade kostnad som föreningen ska stå för vid övertagande. Punkt 4 är utbyte av beläggningar som sker inom 5 år från övertagande. Punkt 5 är framför allt åtgärder för dagvatten och växtlighet där föreningen kan utföra en hel del själva men även dessa är prissatta om föreningen vill att kommunen utför även dessa.

4. Beräknad investeringskostnad gator inom 1-5 år, 360 tkr
5. Beräknad kostnad dagvatten och växtlighet inom 1 år, 200 tkr

Bilagor

Protokollsutdrag TN § 134

Bilaga 1 Karta

Bilaga 2 Avtalsförslag

Bilaga 3 Besked från planenheten

Bilaga 4 Åtgärdslista

Bilaga 5 Besiktningssprotokoll

Lena Dahlstedt

Stadsdirektör

Stadsledningskontoret

Dag Björklund

Teknisk direktör

Stadsledningskontoret



26 augusti 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Tekniska nämnden

§ 134

TN 2014/195-311
KFKS 2014/769-311

**Kåktorps fastighetsägareförening,
avtal för kommunalt övertagande av gator och allmänna
platser inom Tollare 1:3**

Beslut

Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige besluta att ingå föreslaget avtal, tjänsteskrivelsens bilaga 1, där kommunen övertar ansvaret för gator och allmänna platser som tidigare hanterats av Kåktorps fastighetsägareförening.

Ärendet

Kåktorps fastighetsägareförening består av 129 fastigheter och har agerat huvudman för allmänna anläggningar inom Tollare 1:3 i Boo. Föreningen har internt ifrågasatts och oklarheter har upptäckts om dess status vilket lett till att föreningen inte längre är kapabel att sköta åtagandena. Området regleras idag endast av en äldre styckningsplan.

För att säkerställa att gatorna och de allmänna platser som idag underhålls av förening även i framtiden underhålls föreslår vägenheten att ett avtal upprättas mellan kommunen och föreningen. Avtalet ska medge ett kommunalt övertagande av gator och allmänna platser inom området i avvaktan på detaljplaneläggning med kommunalt huvudmannaskap.

Vägenheten har besiktat föreningens vägar samt tagit fram kostnadsbedömningar för aktuella åtgärder. Vägenheten har även tagit fram en prognos för framtidiga driftskostnader som kommer att belastas tekniska nämnden.

Ekonomiska konsekvenser

Vägenheten har efter besiktning av gator och allmänna platser gjort en uppskattad kostnadsbedömning enligt nedan:

1. Drift o Underhåll per år för 2,5 km gata, 230 tkr
2. Drift o Underhåll per år 65 000 m² naturmark, 80 tkr
3. Drift o Underhåll påverkar ej belysning eftersom den redan ligger inom tekniska nämndens driftansvar.

Nedanstående punkter indikerar den uppskattade kostnad som föreningen ska stå för vid övertagande Punkt 3 är utbyte av beläggningar som sker inom 5 år från övertagande, Punkt 4 är framför allt åtgärder för dagvatten och växtlighet där föreningen kan utföra en hel del själva men även dessa är prissatta om föreningen vill att kommunen utför även dessa.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



26 augusti 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Tekniska nämnden

Forts § 134

4. Beräknad investeringskostnad gator inom 1-5 år, 360 tkr
5. Beräknad kostnad dagvatten och växtlighet inom 1 år, 200 tkr

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2014-07-02

Bilaga 1 Avtalsförslag med bilagd karta

Bilaga 2 Besked från planenheten

Bilaga 3 Åtgärdslista

Bilaga 4 Besiktningsprotokoll

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med förslag till beslut.

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
A handwritten signature in black ink.	A handwritten signature in black ink.	A handwritten signature in blue ink.





AVTAL

Datum: 2014-xx-xx

Part 1: Nacka kommun, genom kommunstyrelsen, 212000-0167 (nedan Kommunen)

Part 2: Kåktorps fastighetsägareförening, 714000-0808 (nedan Föreningen)

Fastighet: Tollare 1:3

Mellan Kommunen och Föreningen har följande avtal träffats avseende övertagande av vägar och övriga allmänna platser inom Föreningens verksamhetsområde. Omfattning framgår av karta (bilaga 1).

1. Föreningen ska erlägga överenskommet belopp 360 000 kronor för iståndsställning av vägar och övriga allmänna platser baserat på bilaga 2 kolumnen ”Kostnad 5 år” senast 4 veckor efter ingången avtal. Åtgärderna i kolumnen ”IÖ” ska ersättas genom att faktisk kostnad redovisas av kommunen och föreningen ersätter denna dock med max 200 000 före den 1/7 – 2015 då även samtliga åtgärder ska vara utförda.
2. Vägarna ska vid övertagandet vara i överenskommen standard som grundas på besiktning utförd 2014-07-01, bilaga 3, samt åtgärdslista, bilaga 2.

Driftansvaret övergår till kommunen så snart båda parter undertecknat avtalet, fullt övertagande och investeringar sker dock först när samtliga punkter ovan anses uppfyllda.

Avtalet upphör att gälla när detaljplan vunnit laga kraft, eller om någon av punkterna 1-2 ovan ej uppfyllts. Om avtalet upphör på grund av att någon part inte uppfyller åtagande enligt avtalet och det upphör i förtid ska motpartens ersättas för kostnader som uppstått på grund av avtalet.

Alla förändringar av detta avtal ska för att äga giltighet ske skriftligen.

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

Nacka

Nacka kommun, Kommunstyrelsen

Kåktorps fastighetsägareförening

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Kristina Sollerman
Ordförande

Dag Björklund

Carola Vogel



Teknisk direktör

Kassör

Wester Mats

Från: Färje Jones Emma
Skickat: den 8 juli 2014 15:09
Till: Svensson Marie
Kopia: Wester Mats; Totschnig Andreas; Jonasson Angela
Ämne: Kåktorps fastighetsägarförening och ändring av huvudmannaskap
Bifogade filer: 09_a_kåktorps_fastighetsägare_förändring_tjsk.pdf; karta.pdf

Hej,

Ni behöver inte begära planbesked eftersom det är en kommunal angelägenhet att planera för huvudmannaskapet. Planenheten kommer lägga in området som ett förnyelseområde på "listan" för förnyelseplanering. När det väl blir en plan, lär ligga många år fram i tiden, så kommer det med största sannolikhet bli kommunalt huvudmannaskap eftersom områdena runt omkring planeras på det sättet.

Vänliga hälsningar

Emma Färje Jones
 Planarkitekt, Civ.ing Samhällsbyggnad
 Nacka kommun, Miljö & Stadsbyggnad, Planenheten

Tfn 08-718 79 40
Mobil 070-431 79 40
Fax 08-718 94 54
Adress Nacka kommun, 131 81 Nacka
E-post emma.farjejones@nacka.se
www.nacka.se

Från: Svensson Marie
Skickat: den 2 juli 2014 14:21
Till: Färje Jones Emma
Kopia: Wester Mats
Ämne: Kåktorps fastighetsägarförening och ändring av huvudmannaskap

Hej Emma,

Här kommer lite info om läget med Kåktorps fastighetsägarförening och varför vi vill att det ska övergå till kommunalt huvudmannaskap. Skickar även med en karta där berörda vägar är markerade med blått. Frågan är alltså om vi behöver ansöka om planbesked. Det enda vägenheten egentligen behöver veta är, att när området planläggs kommer att övergå till kommunalt huvudmannaskap.

Jag är som sagt inte här på måndag men du kan svara till Mats Wester, han är också involverad i detta och kan svara på frågor om du undrar något.

Vänlig hälsning

Marie Svensson
 Entreprenadingenjör
 Nacka kommun, Vägenheten

TEL DIR 08-718 82 78
BESÖK Nacka stadshus, Granitvägen 15
POST Nacka kommun, 131 81 Nacka
E-POST marie.svensson@nacka.se
WEBB www.nacka.se
www.facebook.com/Nackakommun

Bilaga 3: Prissatt åtgärdslista inför kommunalt övertagande av allmänna ytor Kåkторps fastighetägarförening

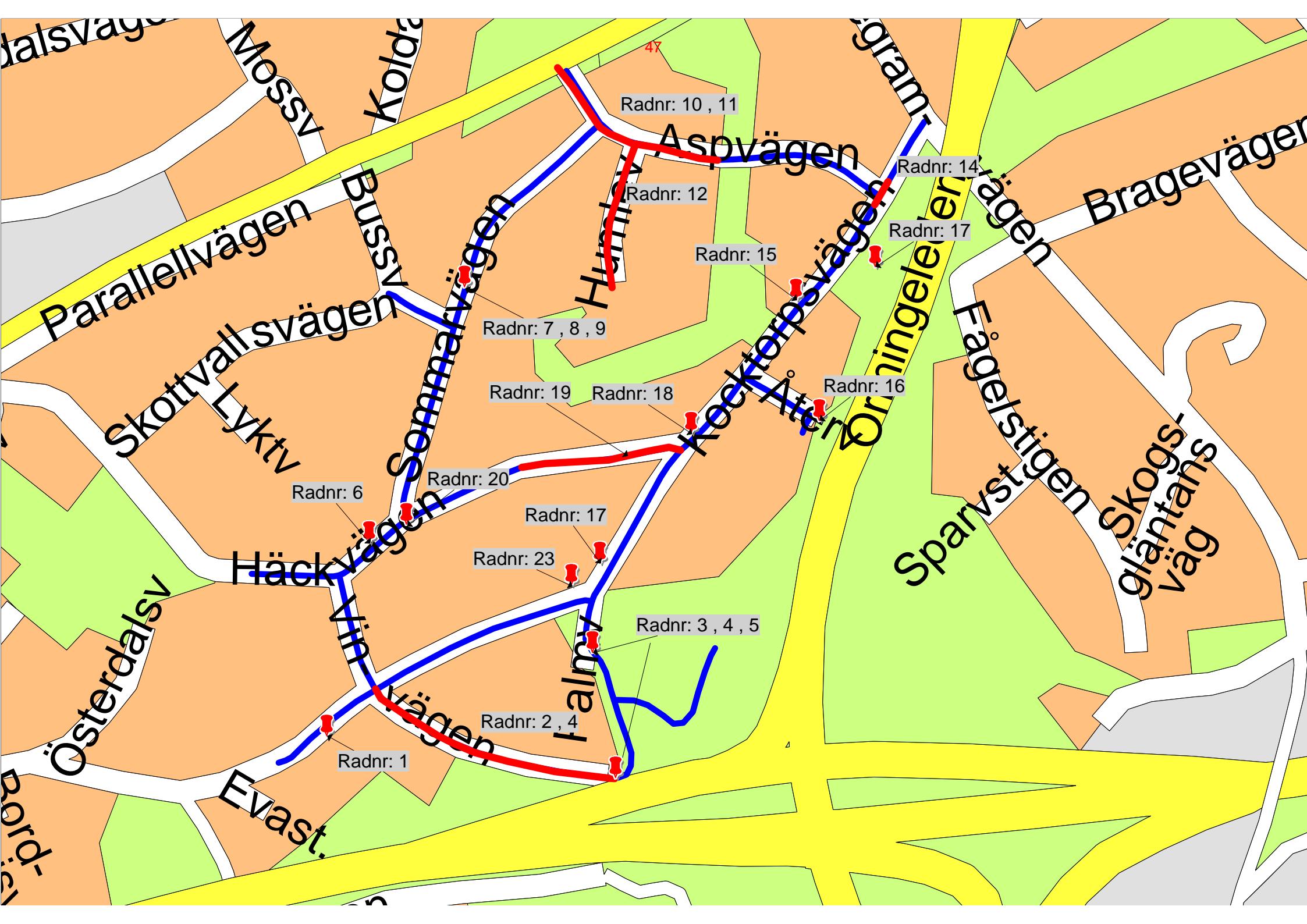
Framtagen av vägenheten Nacka kommun genom Henrik Asp Gatuingenjör, Marie Svensson Entreprenadingenjör och Mats Wester Bitr. Enhetschef

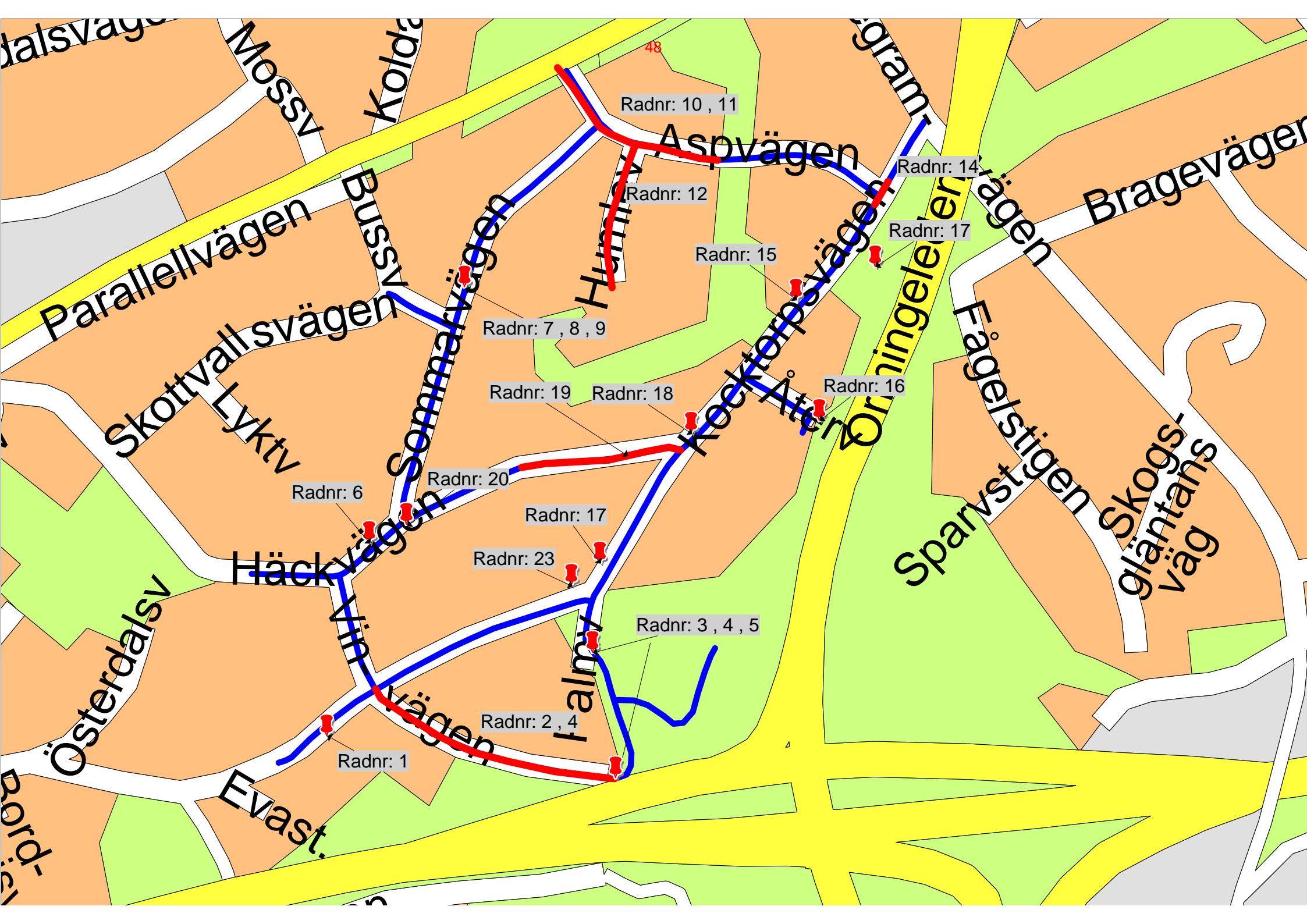
*Kostnad iÖ= Åtgärderna skall utföras av föreningen innan övertagande, åtgärder kan överlätas på nacka kommun mot ersättning av verkliga kostnader.

*Kostnad 5år= Åtgärderna utförs av nacka kommun inom 5 år och skall ersättas av föreningen för att övertagande skall ske.

*Radnummer= Kartan illustrerar läget för varje rad med ett eller flera punktobjekt, omfatningen visas i text i detta dokument förutom sträckor som är föremål för ny beläggning där visas även utsträckningen i kartan

Radnummer*	Längdmätning/sträcka	Åtgärdsbehov	Åtgärdsbehov		Anmärkning	Tot.summa:		
			iÖ	Kostnad iÖ*	>5 år	Kostnad 5år*		
1	Kocktorpsvägen 50			0 kr		0 kr	Fastighetsägare har anordning i gatumark, kommunen kommer vid behov be fastighetsägaren flytta sin anläggning.	0 kr
2	Vinvägen , från Kocktorpsv.	Slyrötning	2 000 kr	Beläggning	115 000 kr		Slyrötning ta bort träd vid "vändplan" samt inom 5 år omläggning av topp samt viss schakt i vägkroppen.	117 000 kr
3	Grusväg mellan Vinv.- Palmv.		33 400 kr			0 kr	Stäng igen denna väg för genomfart för bilar. Bommar föreslår vägenheten.	33 400 kr
4	Vinvägen		0 kr			0 kr	Vändplan om grusvägen tas bort kan krävas, utreds med avfall alternativ sopbilen för dispens att köra på grusvägen med nyckel till bom.	0 kr
5	Palmvägen	Dagvatten	6 400 kr			0 kr	Röja diken	6 400 kr
6	Häckvägen 15	Dagvatten	6 750 kr			0 kr	Byt trumma vid diket. Olika dim.	6 750 kr
7	Sommarvägen	Dagvatten	19 600 kr			0 kr	Se över diket och avrinning i hela backen upp till Bussv. (Kantsten vid infart 2.an ?)	19 600 kr
8	Sommarvägen 11 /Bussvägen	Slyrötning	2 000 kr			0 kr	Rensbrunn? Slyrötning diken	2 000 kr
9	Sommarvägen. Från nr: 15 B till Aspvägen	Dagvatten	12 800 kr			0 kr	Rötning i diken båda sidor.	12 800 kr
10	Aspvägen, mot Värmdövägen	Rötter	11 600 kr	Beläggning	90 000 kr	I korsningen gräv bort rötter bör samordnas med beläggning.		101 600 kr
11	Aspvägen 10-12	Dagvatten	25 600 kr	Beläggning	0 kr	Dränering/avrinning dagvatten, diken /trumma under infarter. Belägg. fram till nr: 5. Kostnad för beläggning ingår i rad 10.		25 600 kr
12	Humlevägen	Dagvatten	25 600 kr	Beläggning	70 000 kr	Beläggning och dagvattenavrinning ska ses över		95 600 kr
13	Aspvägen 5 och söder ut	Dagvatten	8 000 kr		0 kr	Rensning diken/siktrötning		8 000 kr
14	Kocktorpsvägen vid Aspvägen		0 kr	Beläggning	3 500 kr	Kraftig sättning.		3 500 kr
15	Kocktorpsvägen 73	Dagvatten	5 200 kr		0 kr	Trummor		5 200 kr
16	Återvägen	Annat	0 kr		0 kr	Mur vid vändplan. Vem äger den?		0 kr
17	Kocktorpsvägen	Slyrötning	17 150 kr		0 kr	Rensning stora diket.		17 150 kr
18	Kocktorpsvägen 69A	Dagvatten	20 800 kr		0 kr	Avvattnning utanför fastigheten. Dike? Trumma?		20 800 kr
19	Häckvägen. Kocktorpsv. - Sommarvägen 19		0 kr	Beläggning	80 000 kr			80 000 kr
20	18: Häckvägen 18	Dagvatten	2 600 kr		0 kr	Trumma vid infart? Se om den är övertäckt. Rensning av trädgårdsavfall som ligger i diken.		2 600 kr
21	Beläggning, generellt inom området		0 kr	Beläggning	0 kr	Omläggning aktuell i framtiden men endast ovan angivna sträckor bedöms aktuella inom 5 år		0 kr
22	Flyttbara "gummigupp" skall tas bort.	Annat	1 650 kr		0 kr	Om detta utförs av kommunen kommer guppen läggas på anvisad plats alternativt tillfalla kommunen mot avtransport.		1 650 kr
23	Kocktorpsvägen 63a	Dagvatten	7 800 kr		0 kr	Enligt uppgift från föreningen(2014-07-18) saknas även trumma här ej noterat i bes.protokoll.		7 800 kr
		Tot.summa:	208 950 kr	Tot.summa:	358 500 kr			567 450 kr





Gatunamn

Kåkторps
fastighetägarförening

Övrigt:

1 juli 2014:

Längdmätning/sträcka	Skada					Åtgärdsbehov			Anmärkning
(Nummer för foto.)	Potthål	Sprickor	Svacka	Avrinning	Annat	lö	>5 år	< 5 år	
Kocktorpsvägen 50					X				Fastighetsägare har anordning i gatumark
1: Vinvägen , från Kocktorpsv. Beläggning.		X			X	X Slyrötning	X beläggning		Slyrötning ta bort träd vid "vändplan"
Grusväg mellan Vinv.- Palmv.					X				Stäng igen denna väg för genomfart för bilar. Bommar?
Vinvägen					X	X ?			Vändplan om grusvägen tas bort.
Palmvägen					X	X			Röja diken
2: Häckvägen 15					X	X			Byt trumma vid diket. Olika dim.
Sommarvägen				X		X			Se över diken och avrinning i hela backen upp till Bussv. (Kantsten)

									vid infart 2.an ?)
3: Sommarvägen 11 /Bussvägen					X	X			Rensbrunn? Slyrjning diken
Sommarvägen. Från nr: 15 B till Aspvägen					X	X			Röjning i diken båda sidor.
Aspvägen, mot Värmdövägen Beläggning		X		X	X	X Rötter	X Belägg.		I korsningen gräv bort rötter.
4: Aspvägen 10-12 Beläggning		X	X	X		X	X Belägg.		Dränering/avrinning dagvatten, diken /trumma under infarter. Belägg. fram till nr: 5.
5: Humlevägen Beläggning			X	X		X Dagvatt.	X Belägg.		Beläggning och dagvattenavrinning ska ses över
6: Aspvägen 5 och söder ut					X	X			Rensning diken/siktröjning
Kocktorpsvägen vid Aspvägen			X						Kraftig sättning.
7: Kocktorpsvägen 73					X	X			Trummor?
Återvägen					X	X			Mur vid vändplan. Vem äger den?
Kocktorpsvägen				X		X			Rensning stora diket.
Kocktorpsvägen 69A				X		X			Avvattnning utanför fastigheten. Dike? Trumma?
Häckvägen. Kocktorpsv. – Sommarvägen 19 Beläggning		X	X				X Belägg		
18: Häckvägen 18				X		X			Trumma vid infart? Se om den är övertäckt. Rensning av trädgårdsavfall som

									ligger i diken.
Beläggning , generellt inom området utom 5 angivna sträckor.		X	X					X	
Flyttbara "gummigupp" skall tas bort.						X			

Deltagare: Henrik Asp, Nacka kommun

Marie Svensson, Nacka kommun

Kristina Sollerman, Kåktorps fastighetsägareförening

Lars-Göran Fransson, Kåktorps fastighetsägareförening

Mikael Lidén, Kåktorps fastighetsägareförening

Bilder (nummer på bild motsvarar nummer i protokoll):

1: Vinvägen



2 Häckvägen 15



3: Sommarvägen 11/ Bussvägen



4: Aspvägen 10-12





5: Humlevägen



6: Aspvägen

7: Kocktorpsvägen 73



Kommunstyrelsen

Omreglering av tomträttsavgäld för fastigheten Älta 37:37, Storkällans väg 8, Älta

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige fattar följande beslut:

1. Kommunfullmäktige fastställer tomträttsavgälden för fastigheten Älta 37:37 till 51 000 kr/ år att gälla fr.o.m den 1 januari 2016 och under kommande 10-årsperiod.
2. Kommunfullmäktige beslutar erbjuda tomträttshavaren friköpa tomrätten för 1 270 000 kr. Detta pris förutsätter att framställan om friköp görs före omregleringstidpunkten och att köpekontrakt har undertecknats av tomträttshavaren senast tre månader efter nämnda tidpunkt.

Sammanfattning

Fastigheten Älta 37:37, Storkällans väg 8, Älta, är upplåten med tomrätt sedan 1976. Omregleringstidpunkten är 1 januari 2016. Tomträttsavgälden föreslås för fastigheten Älta 37:37 att höjas från 25 500 kr/år till 51 000 kr/år. Tomträttshavaren föreslås erbjudas att friköpa tomrätten för 1 270 000 kr.

Ärendet

Fastigheten Älta 37:37, Storkällans väg 8, Älta, är upplåten med tomrätt sedan 1 januari 1976. Fastigheten är ca 1200 kvm stor och belägen vid Storkällans väg i det gamla industriområdet nordväst om Ältabergs verksamhetsområde. Tomrätten innehålls av KV Fastighet AB.

Tomrätten har idag en avgäld på 25 500 kr/år. Avgäldspériodernas längd är 10 år och den innevarande perioden löper ut den 31 december 2015.

Markvärde, som underlag för ny avgäld, har bedömts med utifrån de försäljningar som gjorts i Ältabergs verksamhetsområde och en jämförelse har även gjorts med försäljningar i



Kummelbergets industriområde. Försäljningar av grovplanerade industritoromter i Älatabergs verksamhetsområde har skett på prisnivån 1300 till 1400 kr/kvm tomtarea (TA). Den aktuella tomträtten har ej varit grovplanerad vid upplåtelse. Därmed bedöms markvärdet till 1300 kr/kvm TA. Tomträttsavgården ska motsvara 3,25 % av markvärdet, vilket ger en ny avgård på 51 000 kr/år.

Tomträttsinnehavaren har framställt önskemål om friköp av tomträtten i samband med omreglering.

Vid de senaste omregleringarna för industritoromträtter har fullmäktige beslutat att erbjuda friköp till ett pris som är ca 80 % av det bedömda markvärdet.

I linje med detta föreslår mark- och exploateringsenheten att tomträttshavaren erbjuds att friköpa tomträtten för 1040 kr/kvm x 1218 kvm = 1 270 000 kr (avrundat). Detta pris förutsätter att framställan om friköp görs före omregleringstidpunkten och att köpekontrakt har undertecknats av tomträttshavaren senast tre månader efter nämnda tidpunkt.

Dialog har förts med tomträttsinnehavaren.

Bilagor

Bilaga 1 Karta

Tomas Vesterlin
Tf Markchef

Inesa Lukonina
Markingenjör



Älta industriområde i Älta

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för förstudie utbyggnadskapacitet för skolor

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 4 miljoner kronor (delprojekt 98100333 *kapacitetsutredning skolor*) för framtagande av en samlad övergripande förstudie av utbyggnadskapacitet i skolor. Medlen tas i anspråk från kommunfullmäktige den 16 juni 2014, § 124, beviljad ram för *kundralsanpassningar för skolor* (huvudprojektnummer 98000088).

Detta beslut fattas med stöd av punkten 37 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Behovet av ytterligare skolplatser är stort i Nackas olika kommundelar enligt utbildningsnämndens behovsprognos (UBN 2011/86-610). Störst är behovet i Boo, Sickla och Älta. Byggenheten behöver ta fram en kapacitetsutredning med volymskisser som visar vilka utbyggnadsmöjligheter som finns och inleder med att utreda följande skolor:

- Björknäs skola
- Boo Gårds skola
- Orminge skola
- Sågtorpsskolan
- Sickla skola
- Ektorp/Borgvallaskolan
- Sigfridsborgsskolan

Ärendet

Enligt utbildningsnämndens behovsprognos 2014-2030, 5 maj 2014, UBN 2011/86-610, se bilaga D, finns det ett uppskattat behov av cirka 2 900 skolplatser för årskurs 1-6 fram till 2030 samt ytterligare cirka 1 100 skolplatser för årskurs 7-9.



Byggenheten behöver ta fram en kapacitetsutredning som visar vilken långsiktigt hållbar maximal utbyggnadskapacitet som kan åstadkommas för respektive skola och inleder med att utreda skolor i Boo, Sickla och Älta där bristen på skolplatser är störst. Några skolor vill omgående öka sin kapacitet och flera av skolorna har provisoriska lösningar som behöver ersättas med en långsiktig permanent lösning. Byggenheten har i samråd med Välfärd skola och utbildningsenheten, beslutat att inledningsvis utreda följande skolor.

- Björknäs skola
- Boo Gårds skola
- Orminge skola
- Sågtorpsskolan
- Sickla skola
- Ektorp/Borgvallaskolan
- Sigfridsborgsskolan

Syftet med utredningen är att med volymskisser presentera vilka skolor som kan byggas ut och med hur många platser. I utredningen ingår att parallellt beakta matsal/ kökets kapacitet, specialsalar, idrottsundervisningskapacitet samt med trafiklösning visa att man klarar utbyggnationen inom respektive fastighet. På längre sikt ska utbyggnadskapaciteten i kommunens samtliga skolor utredas.

Konsekvenser för barn

En välplanerad och strukturerad miljö torde ha en positiv effekt på barns inlärning och utveckling. En förstudie enligt förevarande förslag underlättar för byggenheten i dess uppdrag att förse skolverksamheterna med sådana miljöer och kan bidra till att göra elevernas skoldag mer stimulerande.

Ekonomiska konsekvenser

Investering om maxmalt 4 miljoner kronor (delpunkt 98100333, *kapacitetsutredning skolor*) som tas i anspråk från av kommunfullmäktige beviljad ram, 16 juni 2014 § 124, för *kundvärslanpassningar för skolor* (huvudprojektnummer 98000088) Återstår inom ramen för huvudprojektet efter detta startbesked cirka 42 miljoner kronor.

Utredningskostnader som ej leder till genomförande belastar lokalenhets och aktuell fastighets resultat.

Bilagor

Behovsprognos förskole- och skolplatser 2014-2030

Lars Nylund
Tf enhetschef lokal enheten
Enhetschef byggenheten

Suzanne Lagerqvist
Projektledare
Byggenheten

Utbildningsnämnden

Behovsprognos för förskole- och skolplatser 2014-2030

Sammanfattning och slutsatser

Förskola

Behovet av förskoleplatser fortsätter att öka men varierar mellan kommundelarna. På Sicklaön och i Älta är behovet av utbyggnad som störst. Under den senare delen av perioden finns ett underskott av platser. Det underskottet är att hämföra till Fisksätra/Saltsjöbaden och Älta. Där bör ytterligare platser planeras. För närvarande är 75 barn placerade hos anordnare utanför Nacka. Under prognosperioden finns planering för c.a. 2 500 nya förskoleplatser. Utöver de planerade platserna behövs ytterligare c.a. 450, främst i Älta och i Fisksätra/Saltsjöbaden. Det betyder att antalet förskoleplatser behöver öka med c.a. 3 000 för att möta efterfrågan fram till 2030.

Grundskola

Efterfrågan på förskoleklass och årskurserna 1-6 är tillgodosedd det närmsta året för hela Nacka men stora variationer finns mellan kommundelarna. Behovet av ytterligare skolplatser för hela kommunen är totalt c.a. 2 900 platser fram till 2030. I Boo och Älta behövs en kapacitetsökning snarast. Prognosens visar att det i Boo behövs en ny skola med placering i den södra kommundelen. I Älta kommer den ökade efterfrågan att mötas av fler skolplatser i f.d. Strandparkskolan. På västra Sicklaön kommer behovet av skolplatser att öka med c.a. 2 000 platser. I prognosens finns 400 platser beräknade för skolan på Kvarnholmen. Det överskjutande behovet kommer att hanteras i planering för västra Sicklaön. Flera skolanordnare har visat intresse för att driva skola i området.

Efterfrågan på skolplatser i årskurserna 7-9 kommer att öka med c.a. 1 100 under perioden. Underskott beräknas uppstå 2017. Utbudet skiljer sig mellan de olika kommundelarna. Det är i Boo och Älta som nya platser kommer att behövas omgående. Eftersom det även i dessa områden saknas platser för förskoleklass och årskurserna 1-6, bör de nya skolorna kunna ta emot förskoleklass och årskurserna 1-9. Den marginal som idag finns på Sicklaön kommer att fyllas upp av elever från närområdet vilket kan komma att innebära att valfriheten för eleverna minskar totalt i kommunen. Det finns anordnare som visar intresse för att etablera skolverksamhet på västra Sicklaön och två anordnare har sökt tillstånd hos

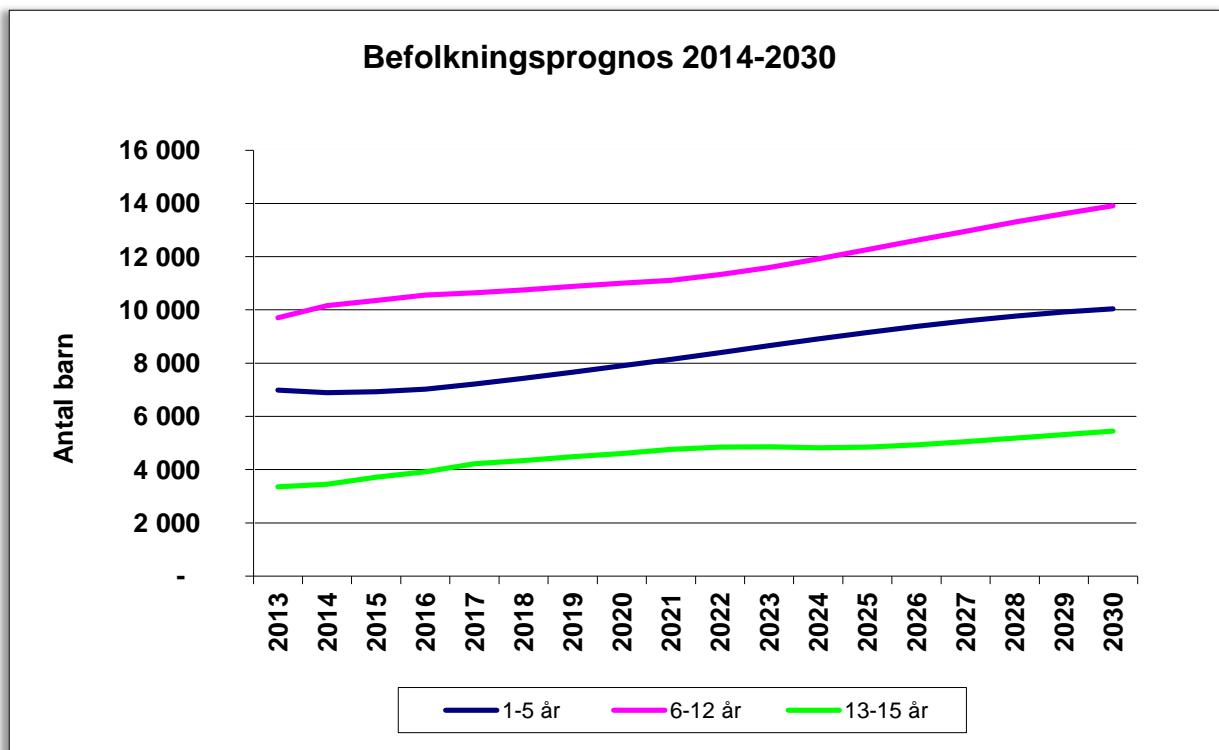
Skolinspektionen med start höstterminen 2015. Skolinspektionen har inte ännu lämnat besked om tillstånd men start sker kommer det att påverka utbudet i en positiv riktning.

Bakgrund

Efterfrågeprognoserna för förskole- och skolplatser är utbildningsnämndens planeringsinstrument gällande efterfrågan på förskole- och grundskoleplatser totalt i Nacka och i de olika kommundelarna. Prognoserna utgår från skollagens krav när det gäller närlägenhet till förskolor och skolor vilket innebär generellt att plats ska erbjudas i barnets/elevens närområde. Kravet på närlägenhet minskar allt eftersom barnet blir äldre.

Behovet av förskoleplatser och skolplatser har stadigt ökat under de senaste åren i Nacka. Anledningen är den befolkningsökning som har skett och fortsätter att ske i kommunen. Där är främst utbyggnaden på västra Sicklaön som påverkar det kommande behovet av förskole- och skolplatser men även utbyggnaden av Tollareområdet och Orminge centrum i Boo. I Älta centrum planeras en kraftig ökning av antalet bostäder.

Antalet förskolebarn 1-5 år beräknas att öka med 46 procent från 2014 fram till 2030 vilket innebär 3 160 barn i absoluta tal. Från år 2017 till 2028 beräknas antalet barn öka med 230 i genomsnitt per år. Åldersgruppen 6-12 år ökar med 37 procent vilket innebär i absoluta tal 3 760 barn. Det är från år 2022 och framåt som denna åldersgrupp ökar mest. Åldersgruppen 13-15 år beräknas öka med 58 procent vilket innebär en ökning i absoluta tal med 1 998 barn. Under perioden 2015-2022 kommer denna åldersgrupp att i genomsnitt öka med 187 stycken per år.





Metod

Prognosen grundas på följande förutsättningar:

- Befolkningsprognos för kommunens delområden.
- Uppdelning av kommunen i sju delområden.
- Efterfrågan på förskoleverksamhet 2014.
- Förskolornas och skolornas uppgifter om kapacitet för respektive år.
- Antalet platser i pedagogisk omsorg
- Utfall av skolval

Befolkningsprognos

Befolkningsprognosens omfattar åren 2014-2030 och utgår från kommunens befolkning 2013-12-31. Till prognosens läggs årlig in- och utflyttning i kommunen. Slutligen beräknas antalet födda och döda för respektive år. In- och utflyttningen och födelsetalen baseras på senast tillgängliga treårsperiods medelvärde för Nacka kommun. Prognosens tar hänsyn till det framtida bostadsbyggandet under prognosperioden. Det innebär att om det inträffar förskjutningar i tiden av färdigställda bostäder kommer detta givetvis att påverka befolkningsutvecklingen och därmed behovet av förskole- och skolplatser. Stora nybyggnadsområden i attraktiva lägen kan innebära en ökad omflyttning i kommunen. Detta kan medföra att åldersfördelningen på omflyttningen inom kommunen blir en annan än den som nybyggnadsområdena skulle få om personerna som flyttar kom från andra kommuner till området. Detta påverkar då också efterfrågan på förskole- och skolplatser för det aktuella området.

Uppdelning i sju delområden

Nacka kommun har delats i sju olika geografiska delområden: västra och östra Sicklaön, södra och norra Boo, Fisksätra, Saltsjöbaden samt Älta. Uppdelningen syftar till att klargöra skillnader i efterfrågan och platstillgång mellan olika delområden. Indelningen av de geografiska områdena bygger på nyckelkodsområden. Det finns rörelser mellan kommundelarna och dessa beskrivs i delområdesavsnitten. Det innebär att ett område kan visa underskott på platser men efterfrågan är tillgodosedd eftersom barnen/eleverna väljer skola i en annan kommundel. Denna rapport redovisar behoven av platser utifrån skollagens krav på närhet.



Efterfrågan och tillgång på platser

Efterfrågan på förskoleplatser mäts genom det antal barn som är placerade och de barn som står i kö och önskar plats omedelbart. Tillgången på förskoleplatser har fastställts utifrån de uppgifter som anordnarna har lämnat gällande maximal kapacitet. Kapaciteten varierar naturligtvis något beroende på de placerade barnens ålder och behov av särskilt stöd. I prognosens för tillgången på platser ingår planerad utbyggnad till följd av nya bostadsområden om inte annat anges. Enligt skollagen har föräldrar rätt att få förskoleplatser om de önskar enligt förskolegarantin, att hänvisas till pedagogisk omsorg är inte förenligt med lagstiftningen. Av den anledningen har antalet platser i pedagogisk omsorg halverats vid beräkningen av antalet befintliga platser.

Antalet skolplatser beräknas utifrån de uppgifter skolorna har lämnat om sin maximala kapacitet. Maximalt antal skolplatser är för vissa skolor inte detsamma som nuvarande antal elever. Exempelvis har några skolor lokalyta som möjliggör att de kan ta emot fler elever än vad som görs idag. Fristående skolor har inget krav att ta in Nackaelever utan tar emot elever utifrån sin kö i enlighet med deras tillstånd från skolinspektionen.

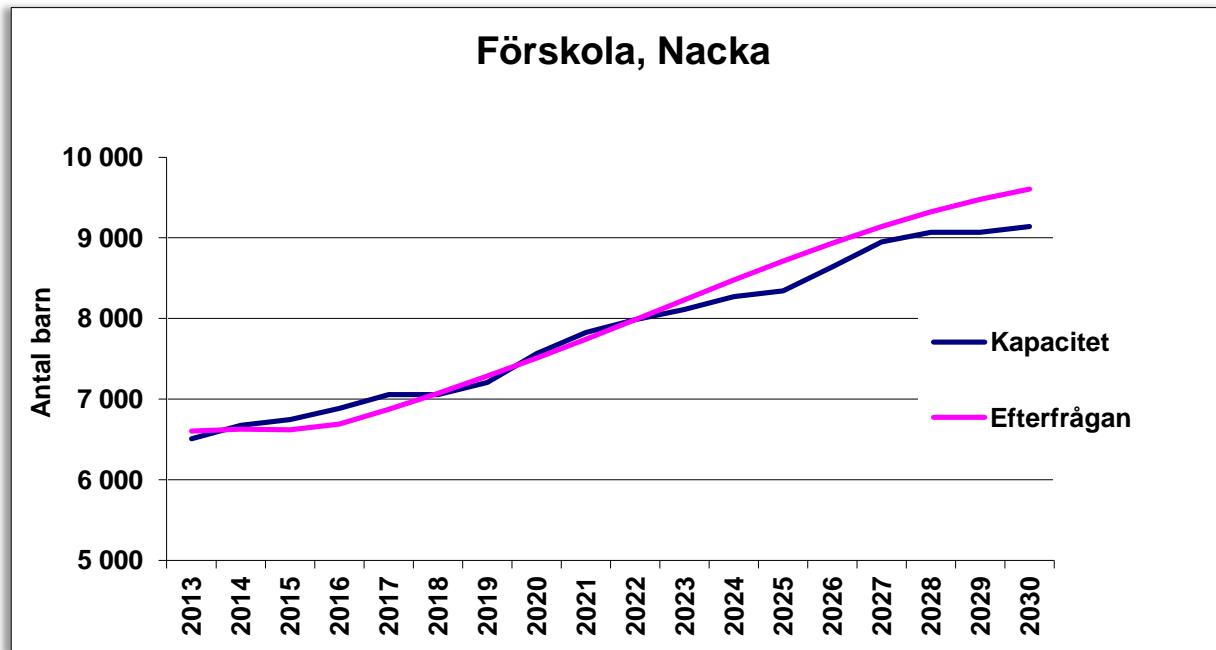
Observera att diagrammen som redovisas har olika skalar.

Totalt behov av förskole- och grundskoleplatser i Nacka

En förutsättning för föreliggande prognos är att den planering som finns för att möta kommande behov kommer till stånd. Det ställer krav på en väl fungerande process där alla delar måste fungera effektivt.

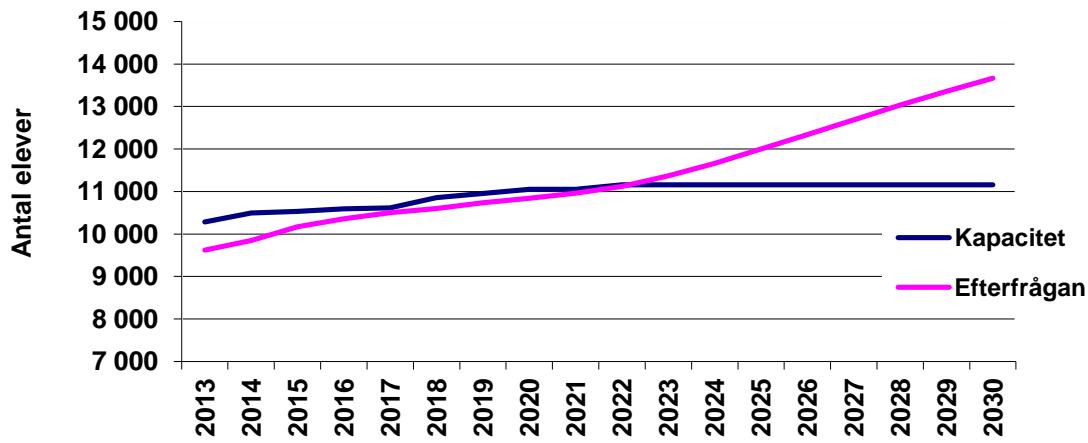
Behovet av förskoleplatser fortsätter att öka men varierar mellan kommundelarna. På Sicklaön och i Älta är behovet av utbyggnad som störst. Under den senare delen av perioden finns ett underskott av platser. Det underskottet är att hämföra till Fisksätra/Saltsjöbaden och Älta. Där bör ytterligare platser planeras. För närvarande är 75 barn placerade hos anordnare utanför Nacka. I många av dessa fall har förälder valt att stanna kvar på den förskola som barnet var på innan de flyttade till Nacka i avväntan på att få den förskola som helst önskas. Under prognosperioden finns planering för c.a. 2 500 nya förskoleplatser. Utöver de planerade platserna behövs ytterligare c.a. 450, främst i Älta och i Fisksätra/Saltsjöbaden.

Det är oerhört viktigt att utbyggnadstakten hålls som planerat och att det kommer till stånd en konkret planering för det behov av platser som finns utöver de planerade. Om så inte sker kommer inte förskolegarantin att kunna hållas.



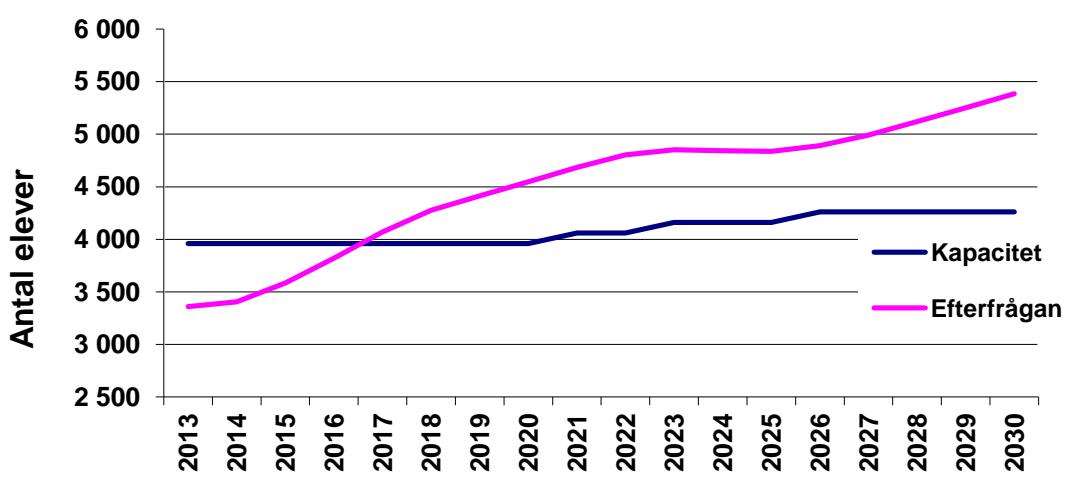
Efterfrågan på förskoleklass och årskurserna 1-6 är tillgodosedd det närmsta året för hela Nacka men stora variationer finns mellan kommundelarna. Behovet av ytterligare skolplatser för hela kommunen är totalt c.a. 2 900 platser fram till 2030. I Boo och Älta behövs en kapacitetsökning snarast. Prognosens visar att det i Boo behövs en ny skola med placering i den södra kommundelen. I Älta kommer den ökade efterfrågan att mötas av fler skolplatser i f.d. Strandparkskolan. På västra Sicklaön kommer behovet av skolplatser att öka med c.a. 2 000 platser. I prognosens finns 400 platser beräknade för skolan på Kvarnholmen. Det överskjutande behovet kommer att hanteras i planering för västra Sicklaön. Flera skolanordnare har visat intresse för att driva skola i området. För närvärande har Thorenggruppen ansökt om tillstånd hos skolinspektionen för att driva en F-9 skola i Nacka strand. Hur det påverkar utbudet kommer att kunna ses vid nästkommande prognos.

Förskoleklass och årskurs 1-6, Nacka



Efterfrågan på skolplatser i årskurserna 7-9 kommer att öka med c.a. 1 100 under perioden. Underskott beräknas uppstå 2017. Utbudet skiljer sig mellan de olika kommundelarna. Det är i Boo och Älta som nya platser kommer att behövas omgående. Eftersom det även i dessa områden saknas platser för förskoleklass och årskurserna 1-6, bör de nya skolorna kunna ta emot förskoleklass och årskurserna 1-9. Den marginal som idag finns på Sicklaön kommer att fyllas upp av elever från närområdet vilket kan komma att innebära att valfriheten för eleverna minskar totalt i kommunen. Det finns anordnare som visar intresse för att etablera skolverksamhet på västra Sicklaön och två anordnare har sökt tillstånd hos Skolinspektionen med start höstterminen 2015. Skolinspektionen har inte ännu lämnat besked om tillstånd men start sker kommer det att påverka utbudet i en positiv riktning.

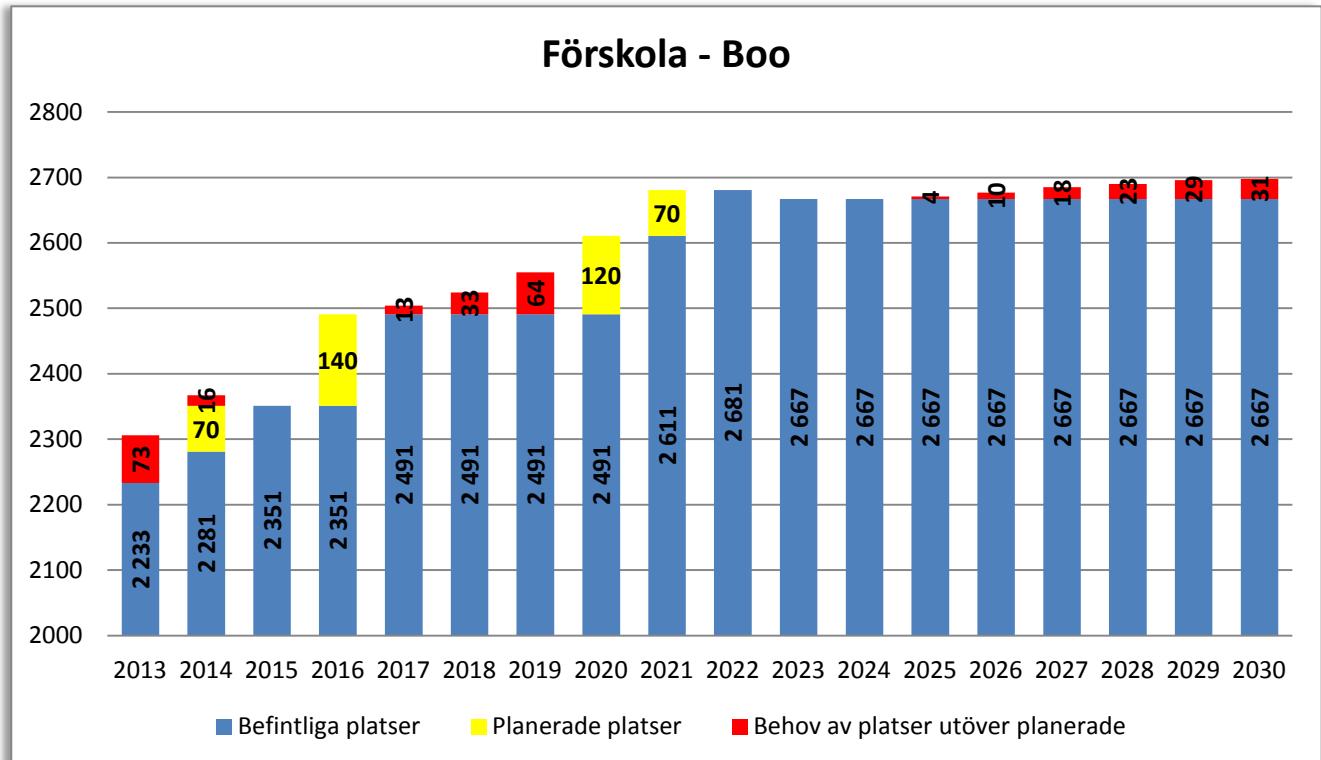
Årskurs 7-9, Nacka



Förskola per delområde

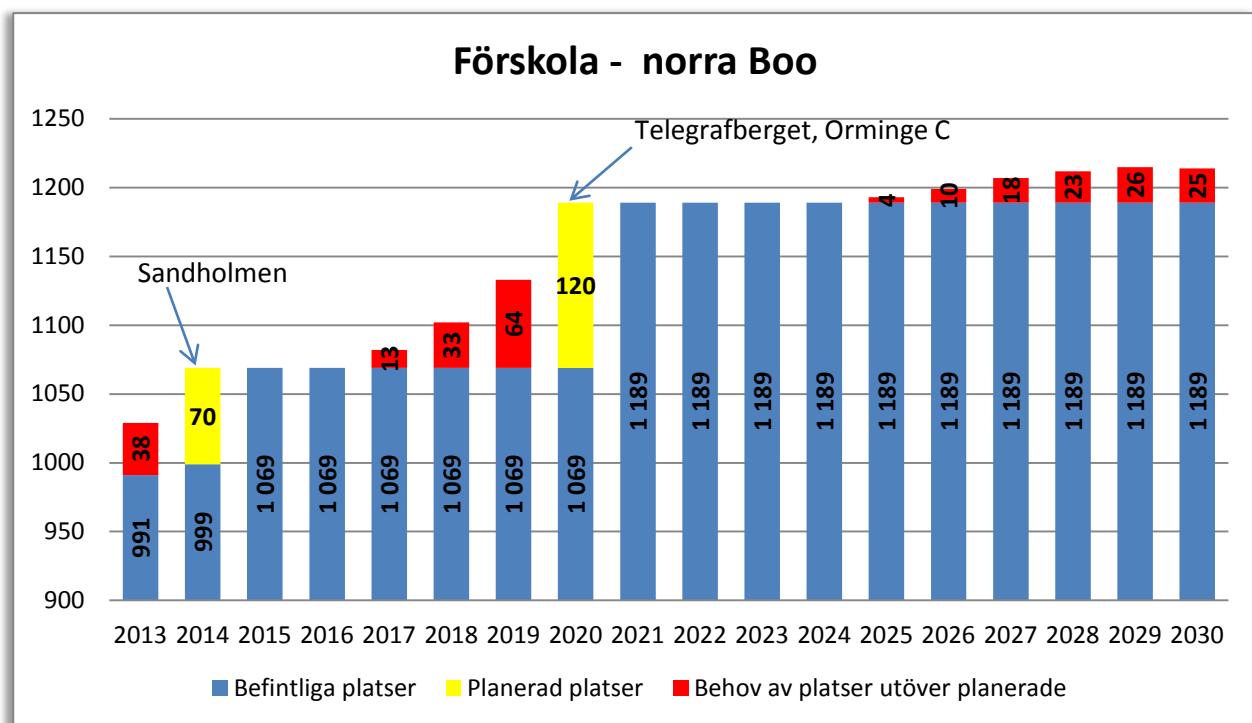
Boo

I Boo är utbudet av platser tillräckligt då det underskott som finns fångas upp av pedagogisk omsorg (f.d. familjedaghems). I prognosens ingår utbyggnaden av förskoleplatser i Tollareområdet och Orminge centrum.



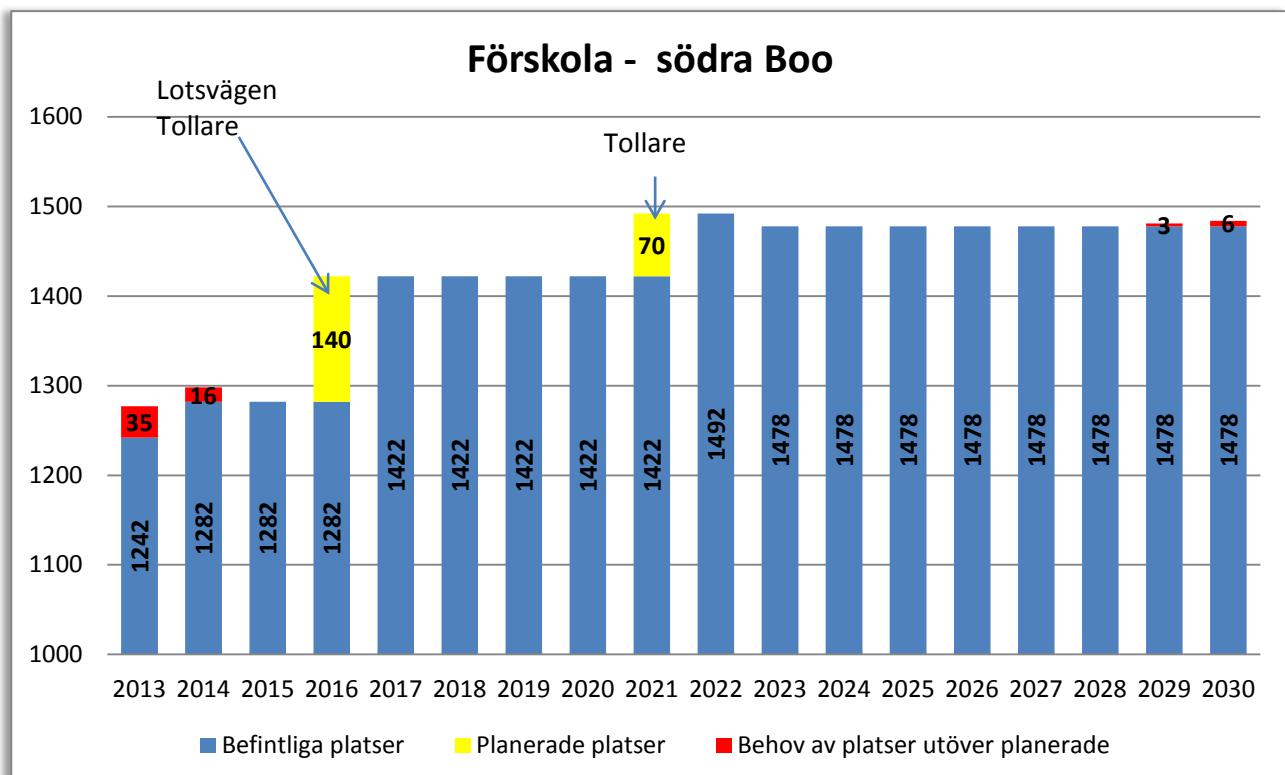
Norra Boo

I norra Boo finns det till hösten 999 förskoleplatser fördelade på 16 anordnare. I pedagogisk omsorg har 84 barn plats. För norra Boo är marginalerna mycket små vilket innebär att planering för ytterligare platser bör finnas. Prognosens omfattar 190 nya platser. Den förskoleutbyggnad som ingår i prognosens är på Telegrafberget och i Orminge centrum i samband med att dessa områden bebyggs ytterligare. I östra Orminge öppnar en ny förskola till hösten 2014. Det är f.d. Sandholmens förskola som kommer att ha ca 70 platser.



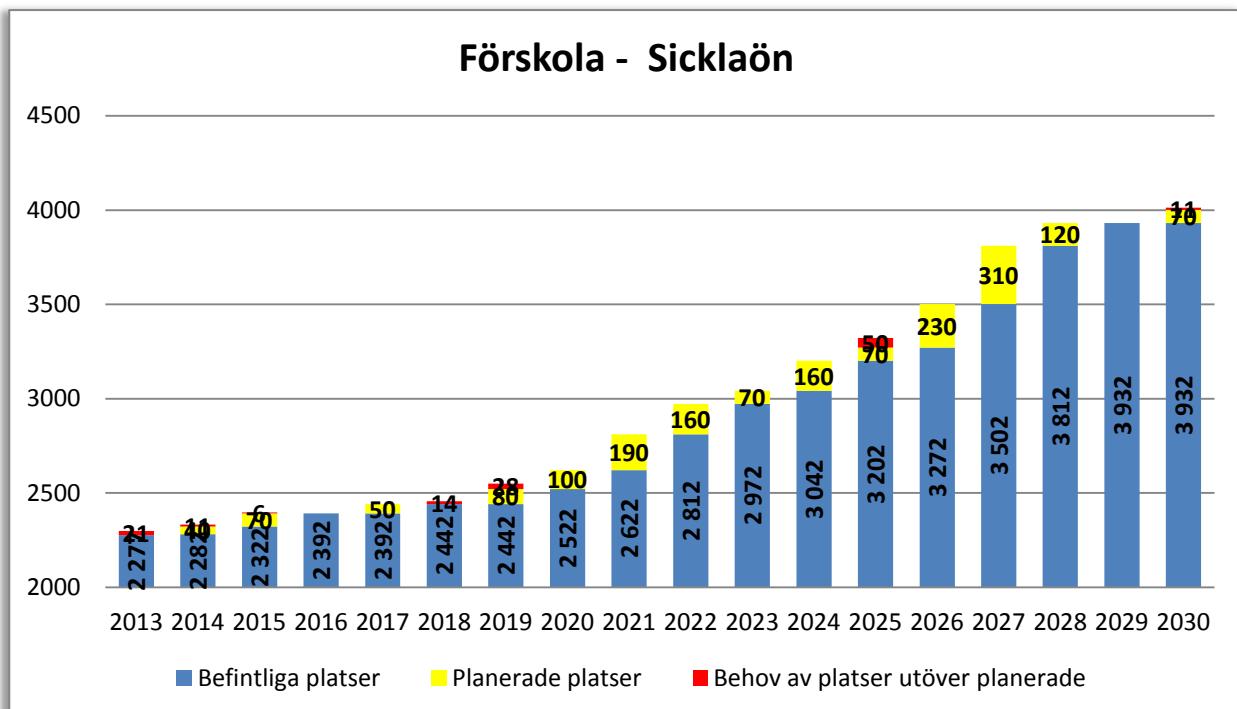
Södra Boo

I södra Boo finns det idag 1 282 förskoleplatser fördelade på 19 enheter och 92 barn är placerade i pedagogisk omsorg. En ny förskola planeras vid Lotsvägen/Galärvägen (nära Boo gårds skola) bygglov är ännu inte beviljat vilket innebär att det finns en risk när det gäller start av förskolan. Denna förskola ska till en del ersätta nuvarande förskolelokaler tillhörande Boo gårds förskola eftersom tillfälligt bygglov finns där och de lokalerna kommer att behövas för att tillgodose behovet av skolplatser i området. Södra Boo är svårprognostiserat och antalet barn i befolkningsprognos har varierat under åren. Mot den bakgrunden är det nödvändigt att det finns en beredskap för att snabbt kunna utöka antalet platser i området. De planerade platser som ingår i prognoserna planeras i Tollareområdet och Boo gårdsområdet.



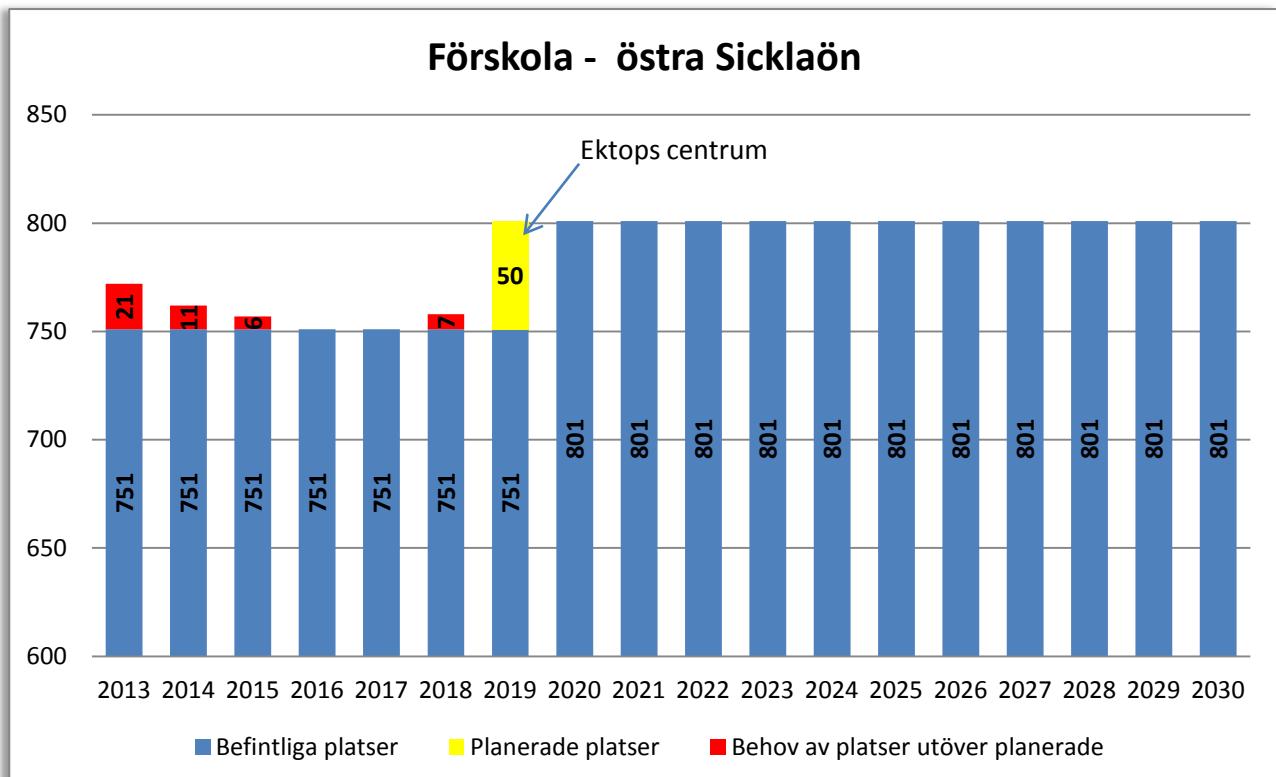
Sicklaön

Under kommande prognosperiod kommer det att behövas c.a. 1 600 nya förskoleplatser i området. Det är framför allt under periodens senare del som behovet ökar mest. Det är naturligtvis en följd av Nacka stads framväxt. Behovet är schablonberäknat då det idag inte är känt vilken blandning av bostäder som det kommer att bli. Denna kraftiga ökning av förskoleplatser ställer stora krav på planering och genomförande men är fullt möjlig då det handlar om nybyggnation där förskolebehovet kan planeras in från början.



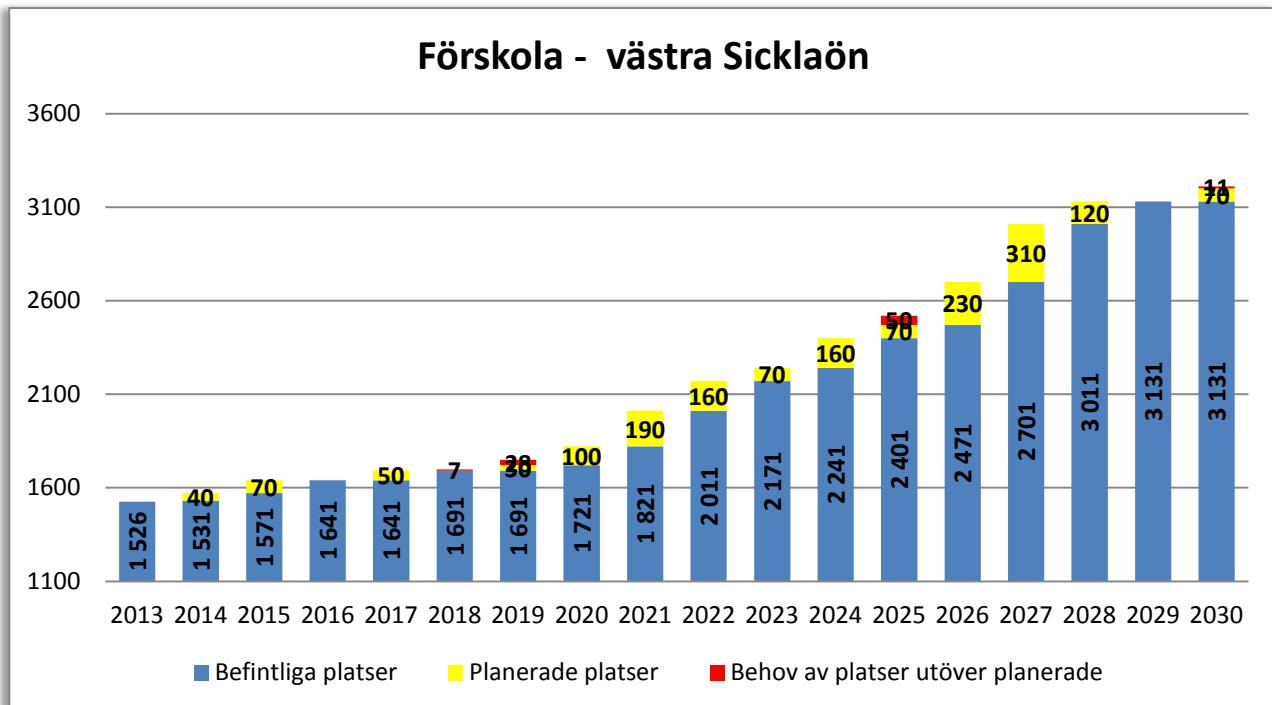
Östra Sicklaön

På östra Sicklaön finns det för närvarande 11 enheter med 751 platser och i pedagogisk omsorg är 42 barn placerade. Behovet av förskoleplatser är täckt på östra Sicklaön. I den nya bostadsbebyggelse som planeras i Ektorp centrum ingår en förskola om 50 platser.



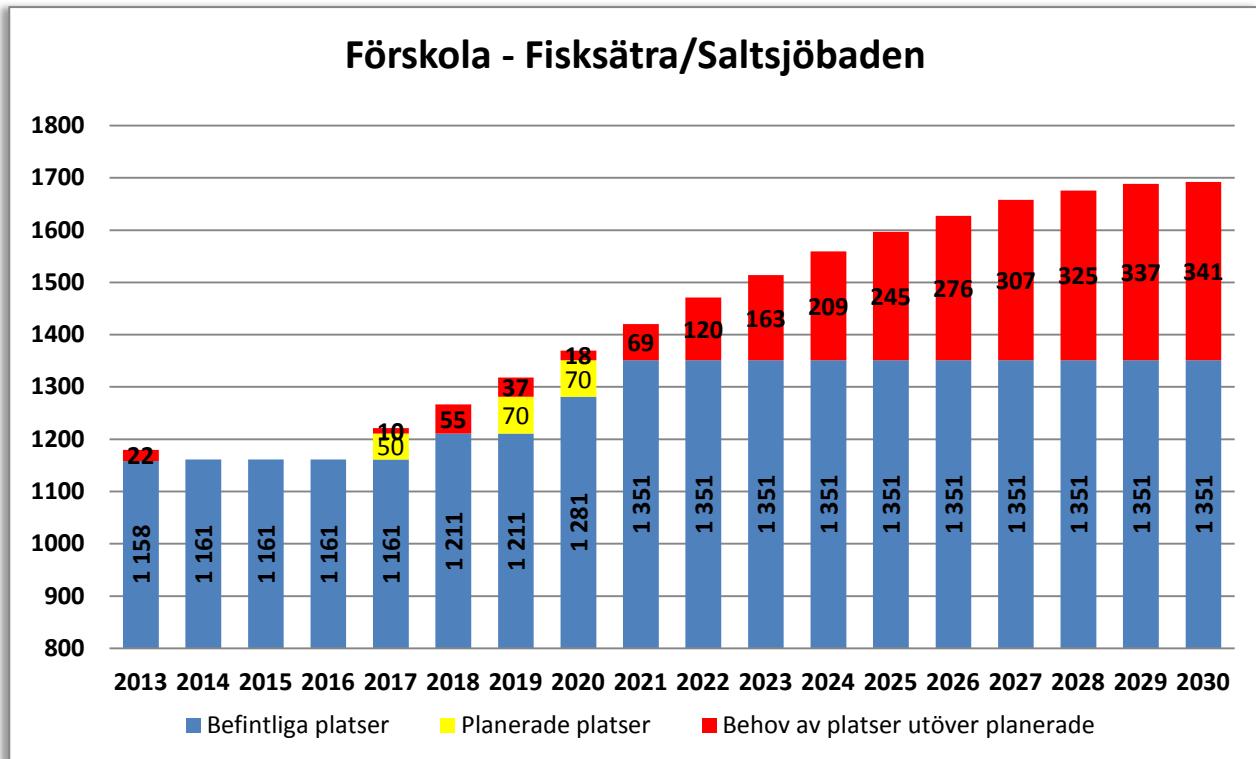
Västra Sicklaön

På västra Sicklön finns idag 28 förskoleenheter med 1 531 platser och 8 barn är placerade i pedagogisk omsorg. Västra Sicklaön är fortfarande det område i Nacka där barnantalet har och kommer att öka kraftigast. Under perioden beräknas behovet av antalet förskoleplatser öka med c.a. 1 600. I den pågående planering för Nacka stad är det denna volym som det ska beredas plats för.



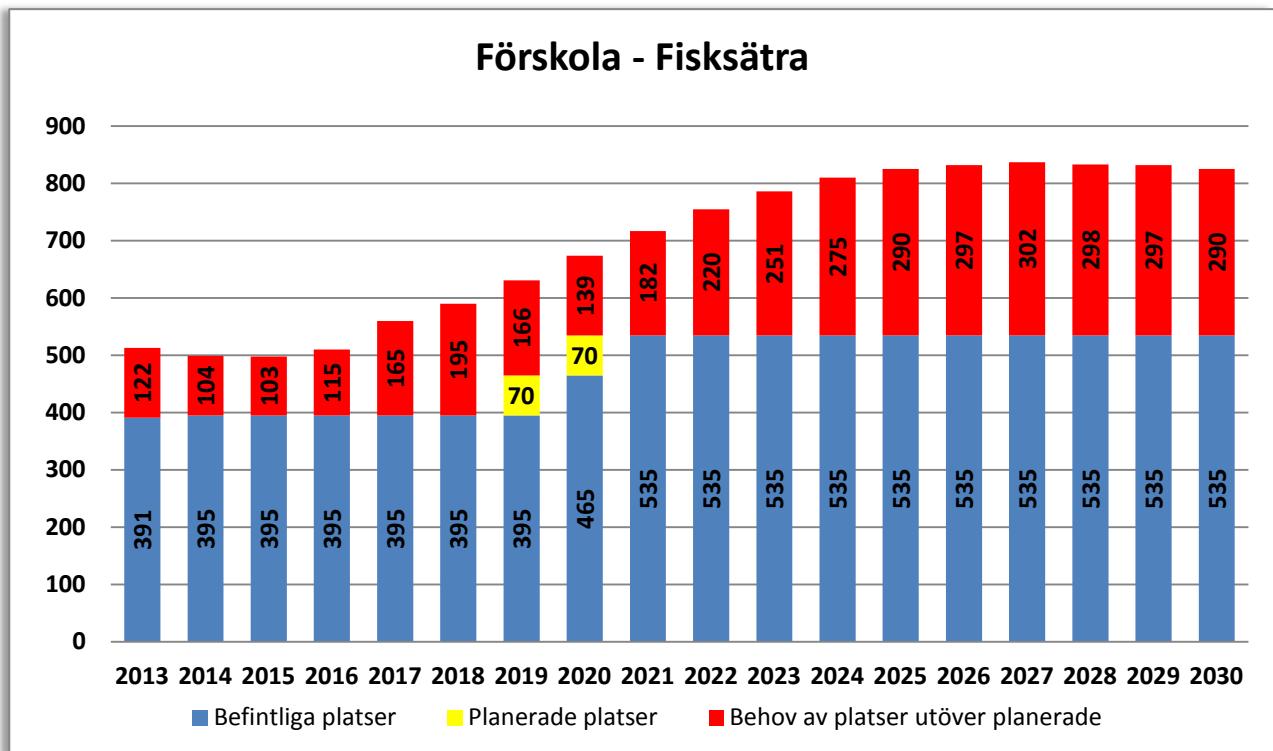
Fisksätra och Saltsjöbaden

Barnantalet ökar i både i Saltsjöbaden och i Fisksätra. Eftersom c.a. 100 barn från Fisksätra idag är placerade i Saltsjöbaden visas en gemensam prognos för de båda områdena. Den brist på platser som antas från prognosperiodens mitt beror framför allt på att antalet barn ökar i Fisksätra men även i Saltsjöbaden uppstår ett underskott av platser vid prognosperiodens slut. Förslag på åtgärder för att bristsituationen inte ska uppstå beskrivs under respektive område.



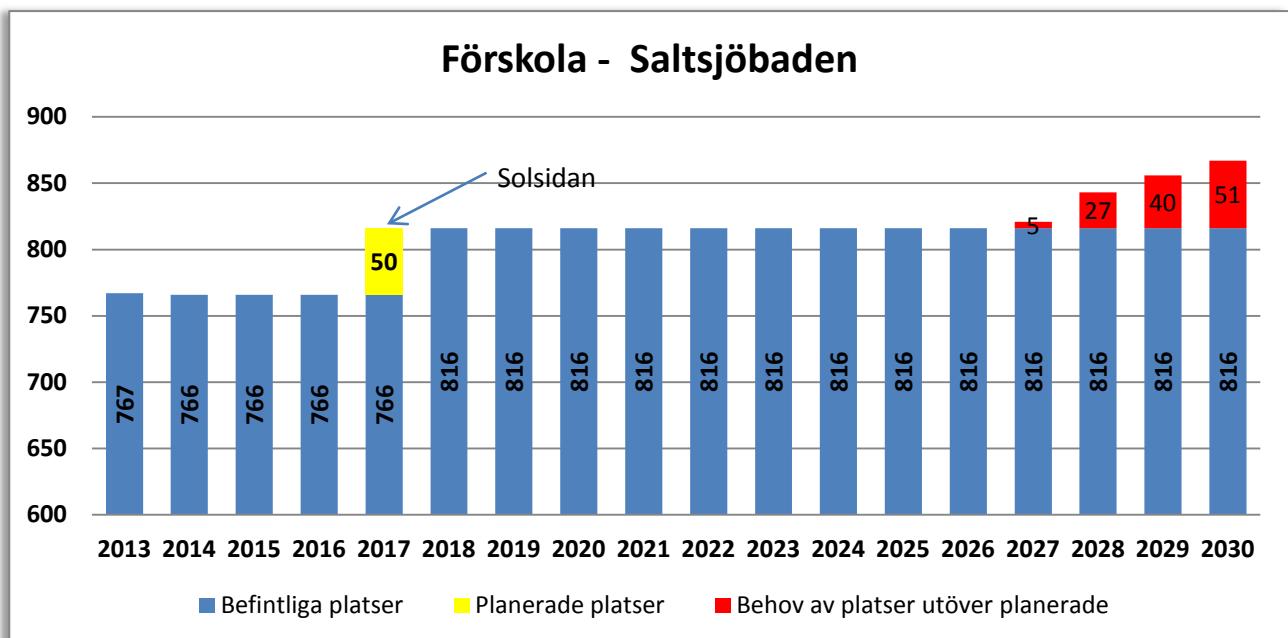
Fisksätra

I Fisksätra finns 395 förskoleplatser fördelade på sex enheter och 18 barn är placerade i pedagogisk omsorg. Antalet barn och därmed efterfrågan är ungefär på samma nivå som vid föregående prognos. Underskottet på platser är marginellt då en del föräldrar väljer förskolor i Saltsjöbaden. För närvarande är c.a.100 barn från Fisksätra placerade i Saltsjöbaden. Den förskoleutbyggnad som är planerad med anledning av nybyggnationen i Fisksätra kommer inte att räcka vilket innebär att det måste planeras för ytterligare utbyggnad av förskoleplatser. Det finns idag en överkapacitet i vissa skol- och förskolelokaler som kan täcka delar av det ökade behovet. Sedan får resterade behov täckas av den nybyggnation som sker.



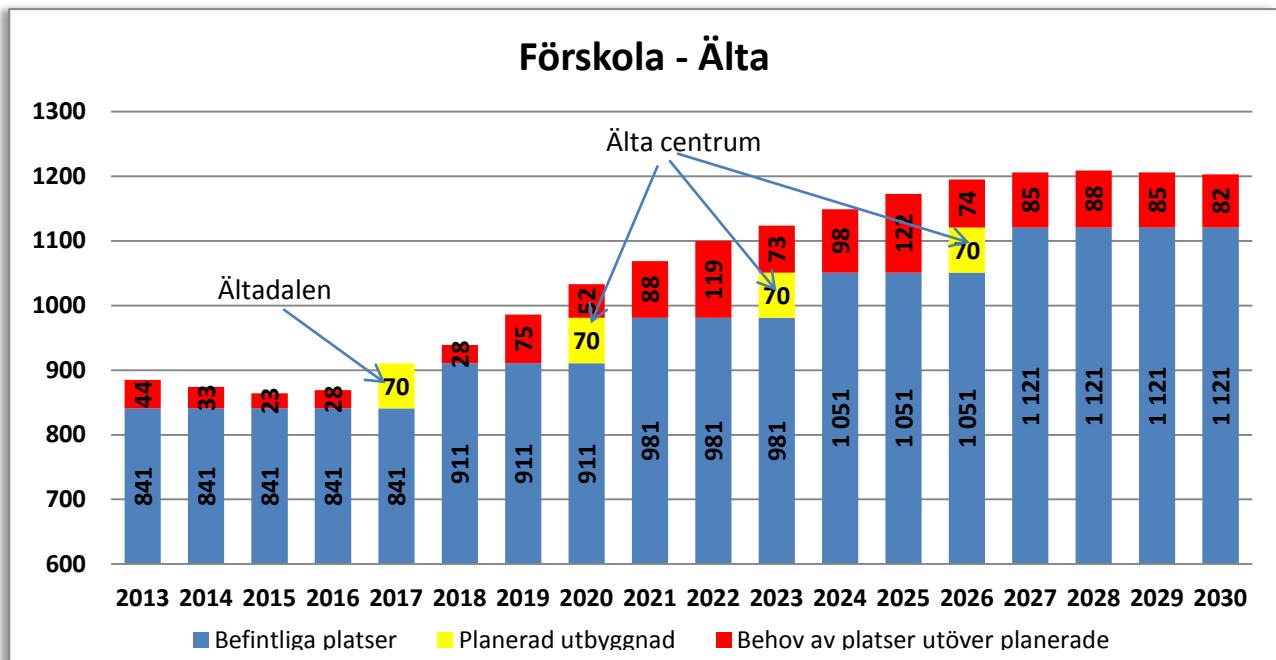
Saltsjöbaden

I Saltsjöbaden finns idag 13 anordnare som har 776 platser. I pedagogisk omsorg är 23 barn placerade. Efterfrågan på förskolplatser sjunker något i Saltsjöbaden under de kommande åren för att sedan öka mot slutet av perioden. För att möta den ökade efterfrågan på förskoleplatser och även skolplatser för barn i de yngre åldrarna föreslås att en enhet byggs där Solsidans skola var belägen. Den enheten bör vara organiserad så att förskolebarn och skolbarn till årskurs tre kan tas emot. Detta skapar en bra flexibilitet vilket innebär att förändringar över tid i efterfrågan kan mötas.



Älta

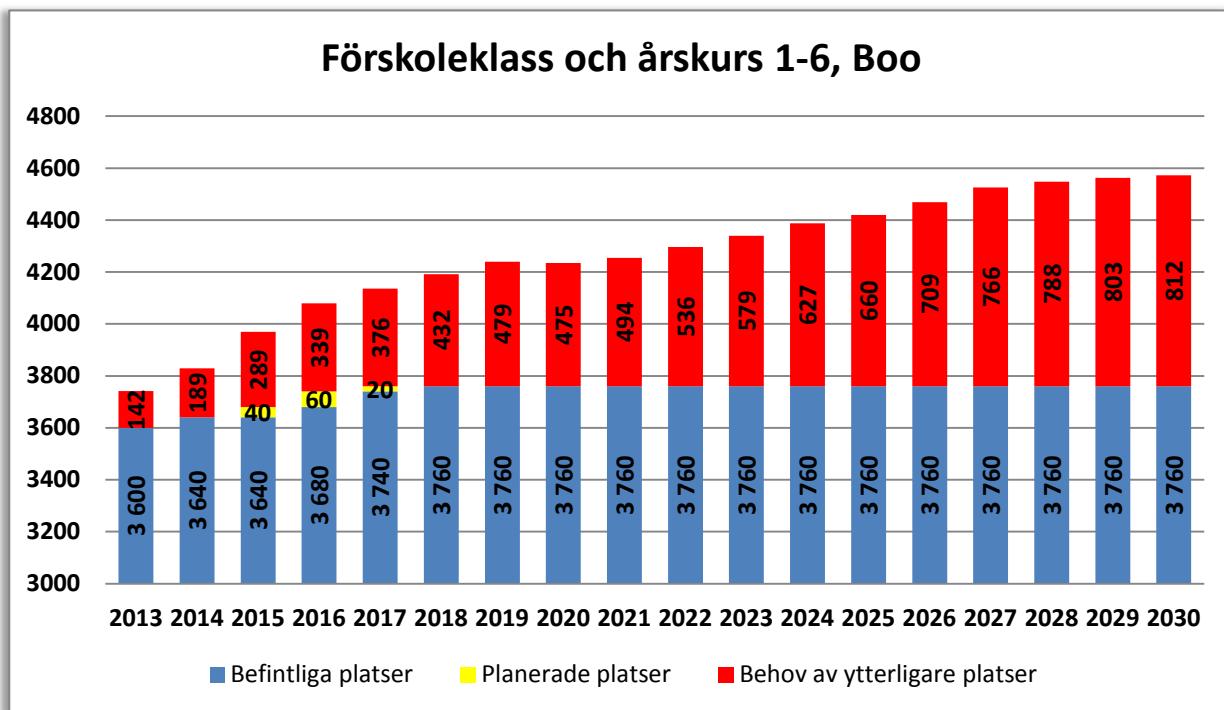
I Älta finns 14 förskoleenheter med 841 platser och 110 barn är placerade i pedagogisk omsorg. Antalet förskolebarn har ökat i området och kommer även göra så under hela perioden. Nya förskolor finns planerade för Älta centrum och Ältadalen. Behovet av platser i Älta centrum är naturligtvis beroende av den kommande dimensioneringen av bostäder i området vilken idag är osäker vilket medför osäkerhet i prognoserna. Allt eftersom planeringen blir mer konkret kommer behovet av förskoleplatser att kunna säkerställas bättre. Så det underskott som prognoserna visar kommer att kunna åtgärdas.



Förskoleklass och årskurs 1-6 och förskoleklass

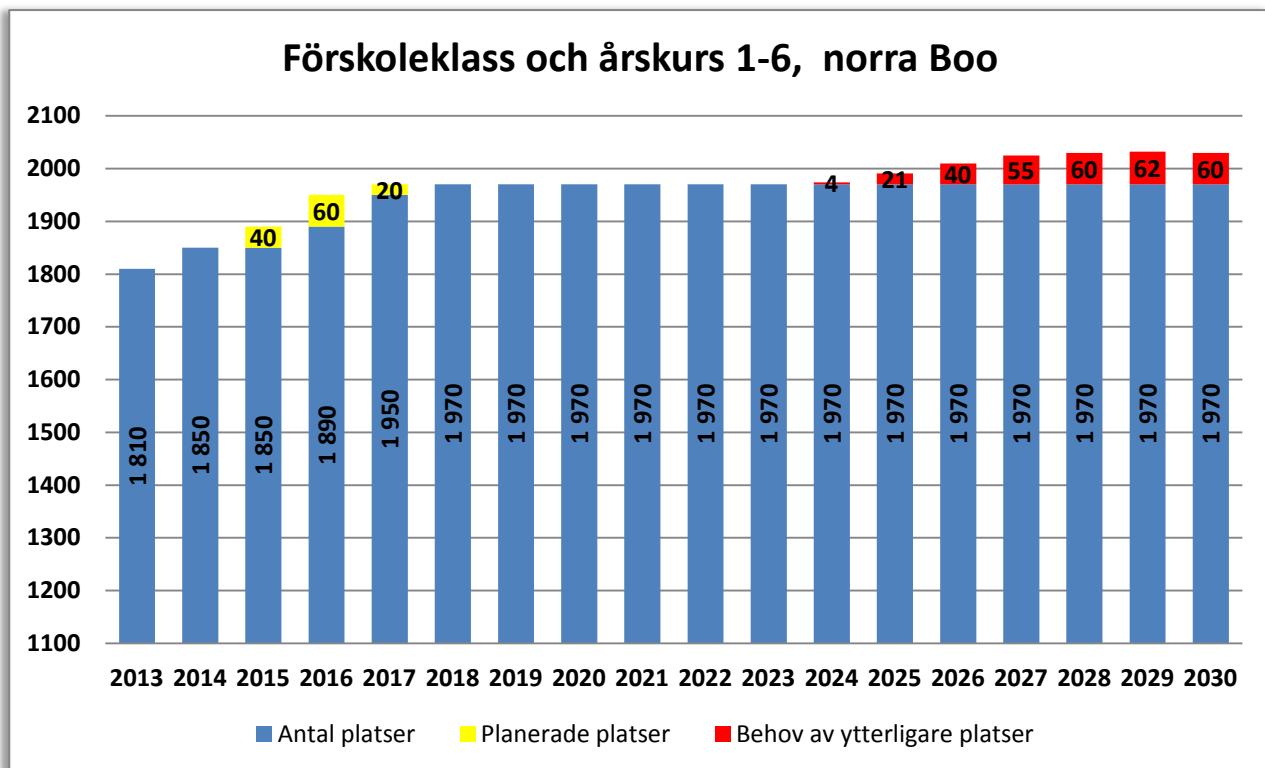
Boo

Det råder brist på skolplatser i Boo och utbildningsnämnden har sedan ett antal år konstaterat att så är fallet. Situationen har löst genom utbyggnad av Myrsjöskolan och Sågtorpsskolan. Underskottet av platser kommer att öka de närmsta åren. Det innebär att det finns ett behov av en ny skola i Boo **omgående**. I planprogrammet för sydöstra Boo finns en skoltomt planerad. Det är dock inte möjligt att avvänta den planprocessen eftersom behovet av ytterligare skolplatser finns de närmsta åren. I förslag till planprogram för Orminge centrum föreslås en utbyggnad av Orminge. Det alternativet bör snarast utredas så utbyggnad av skolan kan göras så snart som möjligt. **Byggenheten bör på kort sikt se vilka skolor som kan öka sin kapacitet och dessutom starta planering för en ny skola.**



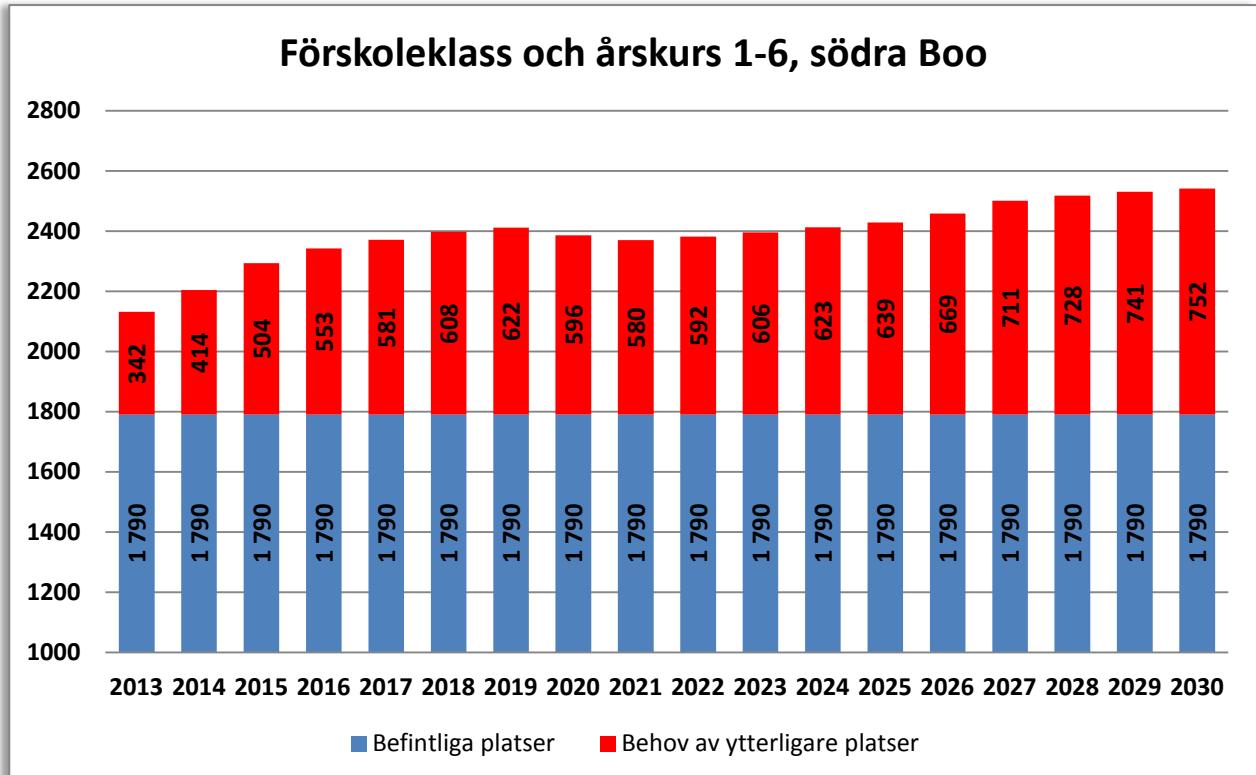
Norra Boo

I norra Boo fanns det ett överskott av skolplatser vid föregående prognos och det kvarstår fortfarande men vid periodens slut kommer ett underskott att finnas. Överskottet av platser fylls av elever från södra Boo som väljer skola i den norra kommundelen. Myrsjöskolan och Sågtorpsskolan har ökat antalet skolplatser för att möta efterfrågan. I nordöstra Boo ökar antalet skolbarn under hela perioden.



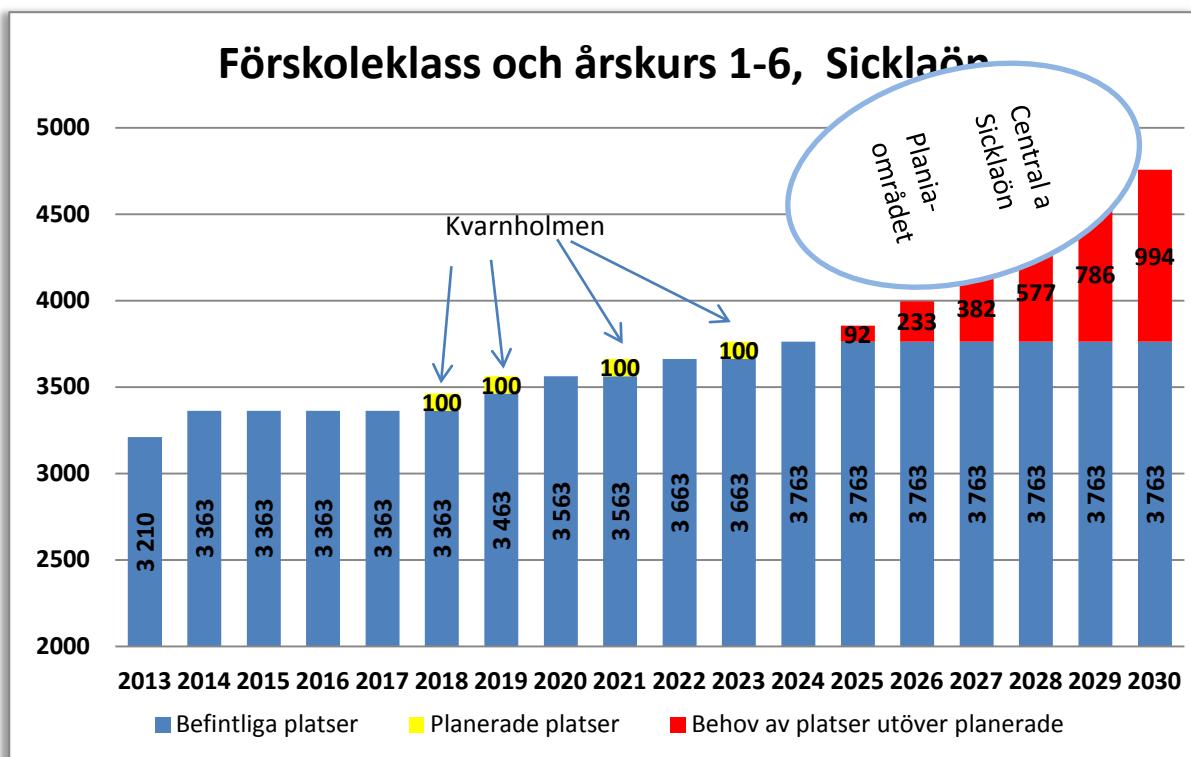
Södra Boo

Precis som vid föregående prognos för södra Boo finns det ett underskott av skolplatser som balanseras av att ett antal barn väljer skola i norra Boo. Dock ökar underskottet på platser markant de kommande åren och efterfrågan på skolplatser i södra Boo kommer att öka. Det innebär att en översyn bör göras för att bygga ut befintliga skolor och att även som tidigare konstaterats måste planering för byggande av en ny skola startas omgående. När nya förskolan på Lotsvägen vid Boo gård är färdig kommer det att frigöras lokaler på Boo gårds förskola som kan konverteras till skollokaler.



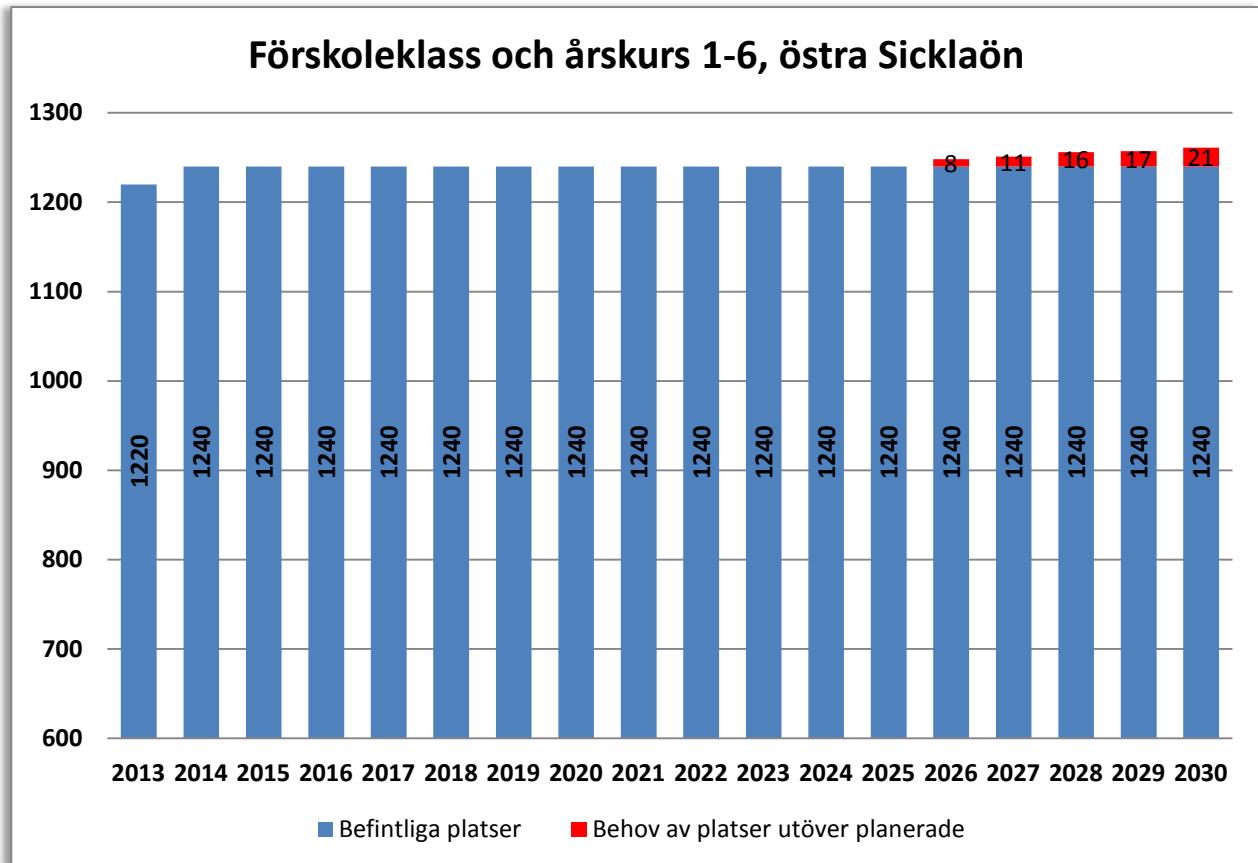
Sicklaön

På Sicklaön finns det ett stort utbud av skolplatser under prognosperiodens första del. Några av skolorna är mycket efterfrågade och där har en utbyggnad skett. Det gäller framför allt Järla skola som har genomgått en stor utbyggnad. En viktig aspekt när det gäller kapaciteten är att skolorna på Sicklön även efterfrågas av elever från andra kommundelar exempelvis Internationella Engelska Skolan och Kunskapskolan i Nacka vilket innebär att överskottet på platser inte är så stort som prognosens visar. **I prognosens ingår inte den utbyggnad som måste ske till följd av bostadsbyggandet på västra Sicklaön därav det stora underskottet av platser vid periodens slut.** En ny skola kommer att behövas och utbyggnad av någon befintlig skola. En skolanordnare, Thorengruppen, har ansökt om tillstånd hos skolinspektionen att starta en F-9 skola i Nacka strand höstterminen 2015. De platserna ingår inte i prognosens då tillstånd ännu inte beviljats. Om Thorengruppen får tillstånd och väljer att starta skolan kommer utbudet av skolplatser att öka betydligt på västra Sicklaön.



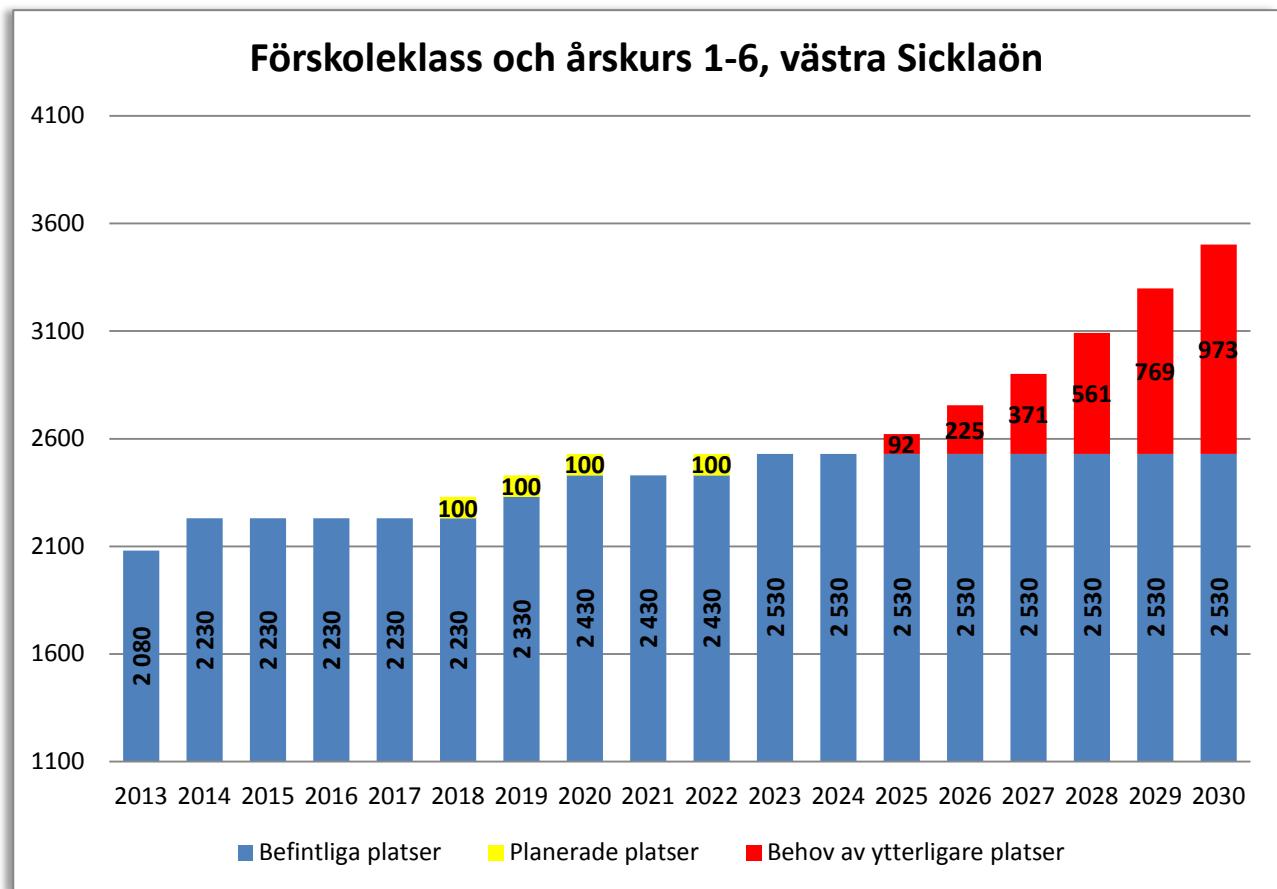
Östra Sicklaön

Prognosens för östra Sicklaön visar samma behov som föregående. I området finns det tillräckligt med skolplatser dock med mycket liten marginal. Det innebär att beredskap bör finnas för eventuell utbyggnad av befintliga skolor.



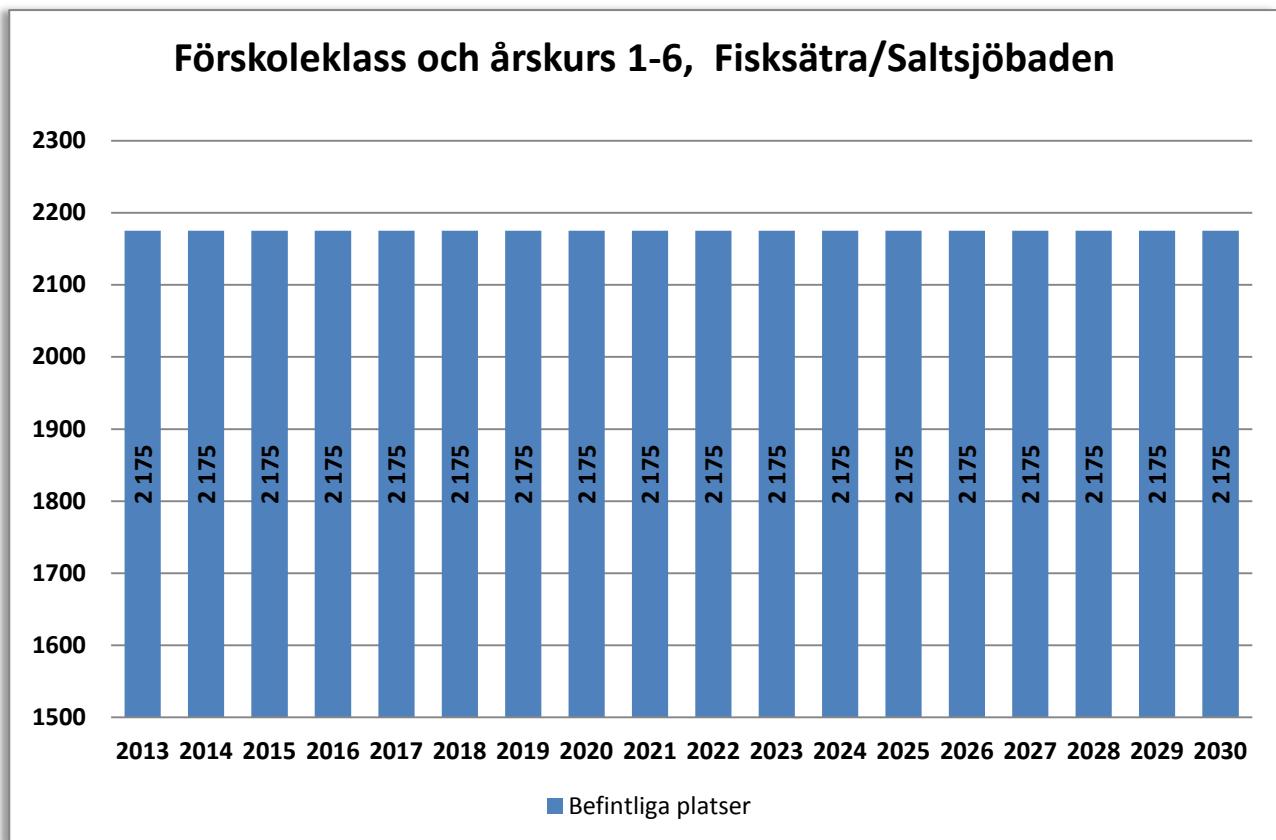
Västra Sicklaön

I området finns ett stort utbud av skolplatser. Här gäller samma fenomen som i Boo att några skolor är mer efterfrågade än andra. Vissa skolor i området tar även emot elever från andra kommundelar. Efterfrågan på skolplatser kommer att öka med c.a. 2 000 under perioden vilket beror Nacka stads framväxt. Behovet av nya skolplatser är framför allt i slutet av prognosperioden. Om efterfrågan på skolplatser på västra Sicklaön från elever i de övriga kommundelarna fortsätter är behovet av skolplatser än större. Det finns ett stort intresse från skolanordnare att starta verksamhet på västra Sicklaön och det är viktigt att detta intresse möts på ett konstruktivt sätt från berörda enheter i Nacka kommun. Den planerade utbyggnad som finns i prognosens är skolan på Kvarnholmen som antas komma att byggas i etapper. I kommande planprogram och detaljplaner kommer behovet av nya skolplatser ingå.



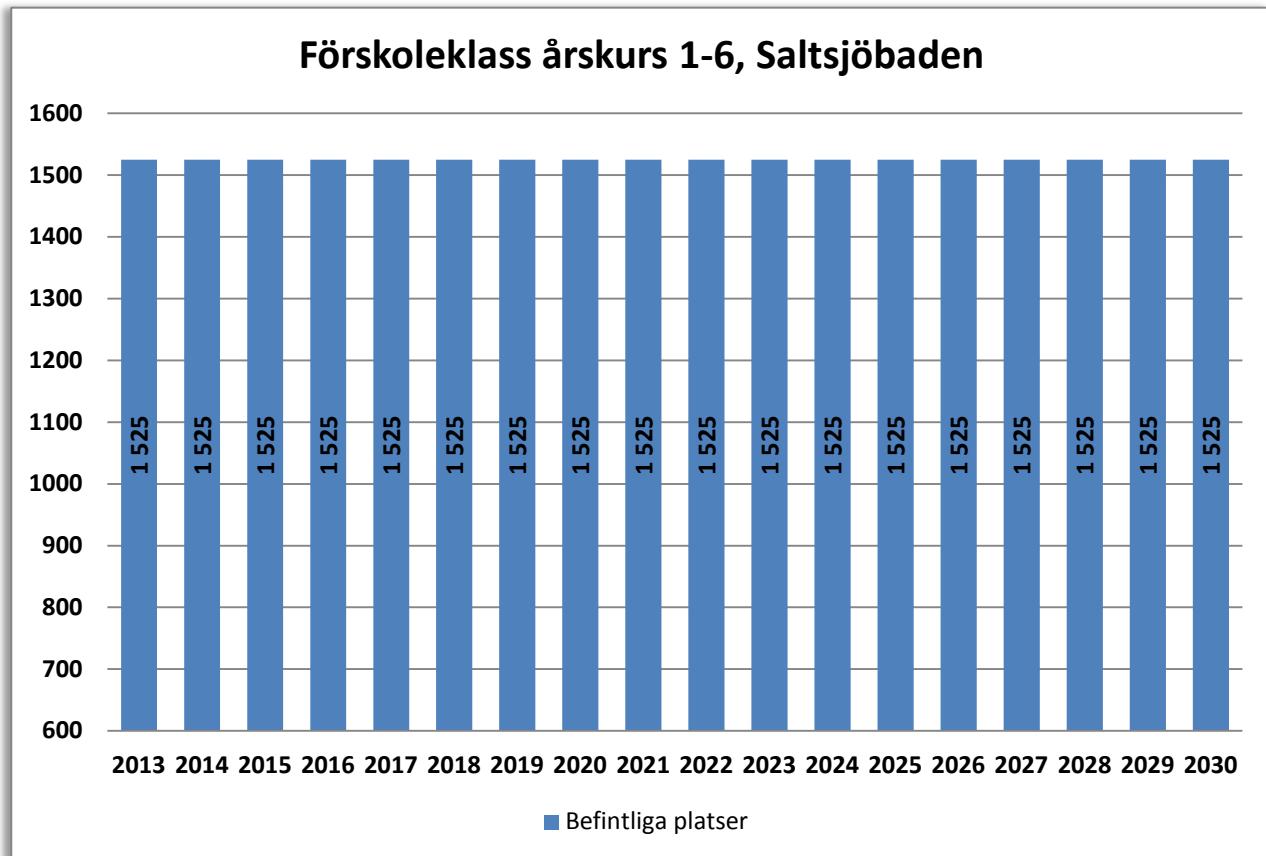
Fisksätra och Saltsjöbaden

Om Fisksätra/Saltsjöbaden ses som ett område finns det tillräcklig med skolplatser för närvarande. Det är många elever från Fisksätra som väljer att gå i skola i Saltsjöbaden och då främst i Igelboda skola. Idag kommer c.a.50 procent av Igelboda skolas elever från Fisksätra. Därför är det i detta sammanhang av värde att se utbudet och behovet av elevplatser för dessa områden sammantaget.



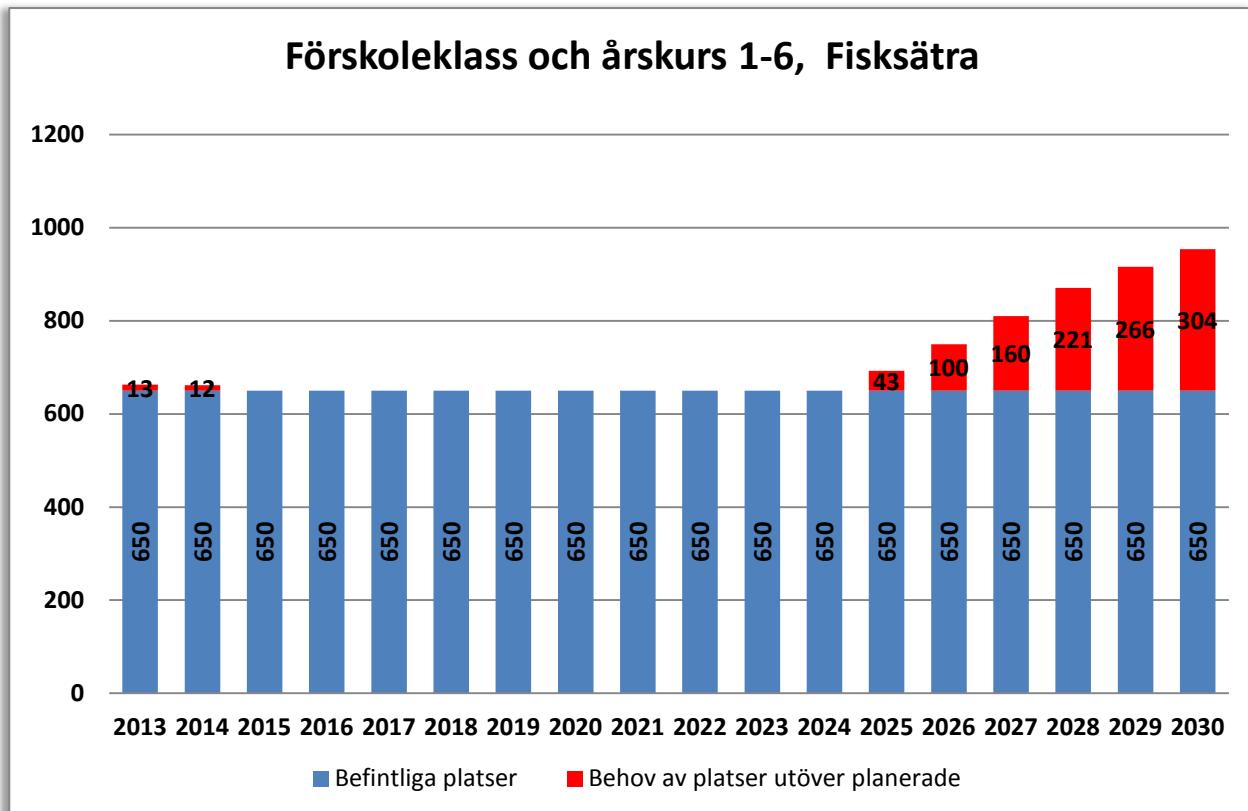
Saltsjöbaden

I Saltsjöbaden finns det ett överskott av skolplatser som efterfrågas av elever från Fisksätra. Det innebär att utbudet täcker efterfrågan. I övrigt se kommentarer ovan.



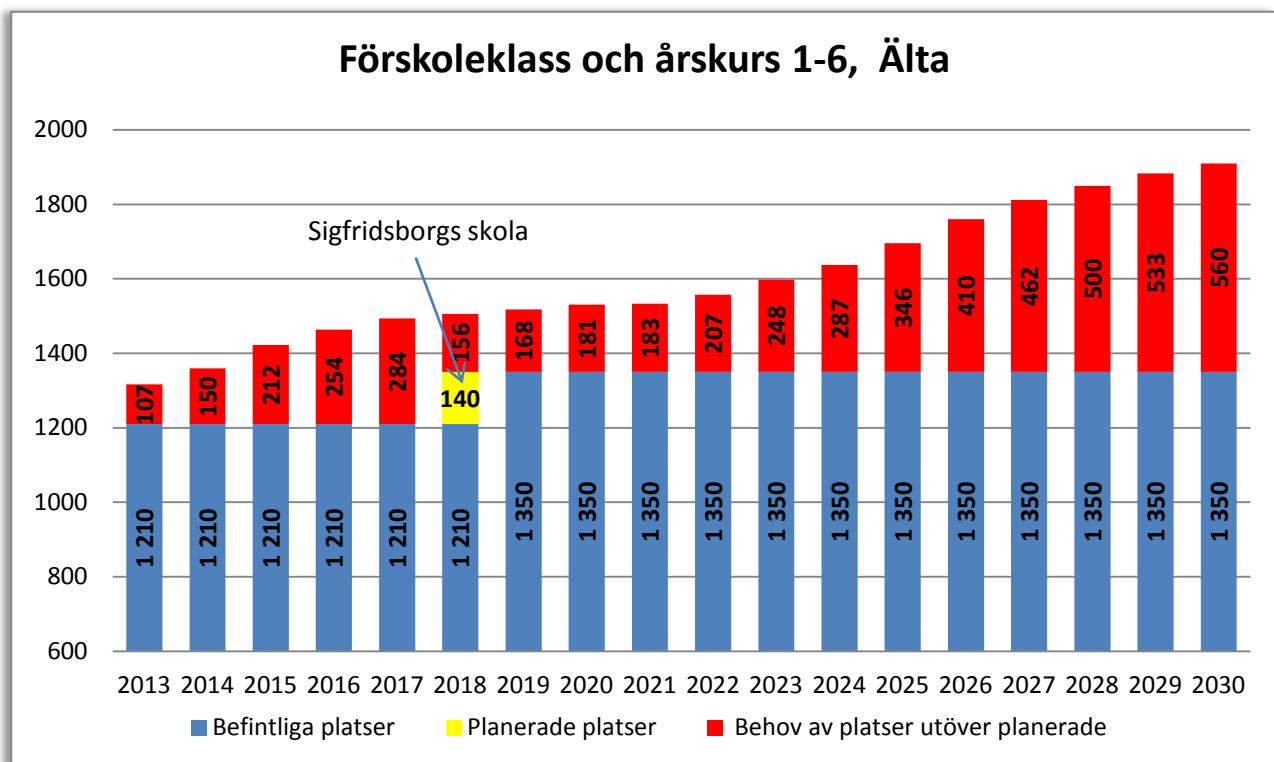
Fisksätra

I området finns en balans mellan utbud och efterfrågan eftersom många barn från Fisksätra väljer skolor i Saltsjöbaden och på Sicklaön. I Fisksätra har skolenheterna anpassat sin kapacitet efter den efterfrågan på skolplatser som finns. Det innebär att det finns en överkapacitet när det gäller skollokalen. Dock visar prognoserna på ett underskott av platser i slutet av prognosperioden. Hur det kommer att påverka efterfrågan av skolplatser i området kommer kommande skolval att utvisa.



Älta

Prognosens för Älta visar detsamma som föregående års d.v.s. en kommande stor brist på skolplatser. Sigfridsborgs skola kommer att byggas ut för att kunna möta den ökade efterfrågan från de nya bostadsområdena södra Hedvigslund och Ältadalen. Det sker genom att Sigfridsborgs förskola flyttar till den nya förskolan i Ältadalen och på så sätt frigörs lokaler. Utbyggnad av Sigridsborgs skola ingår i prognosens. Lokalenheten har slutit avtal med Inspira förskolor och skolor AB vilka kommer att driva förskola och skola i f.d. Strandparkskolans lokaler och därmed bör bristen på skolplatser var avhjälpt.



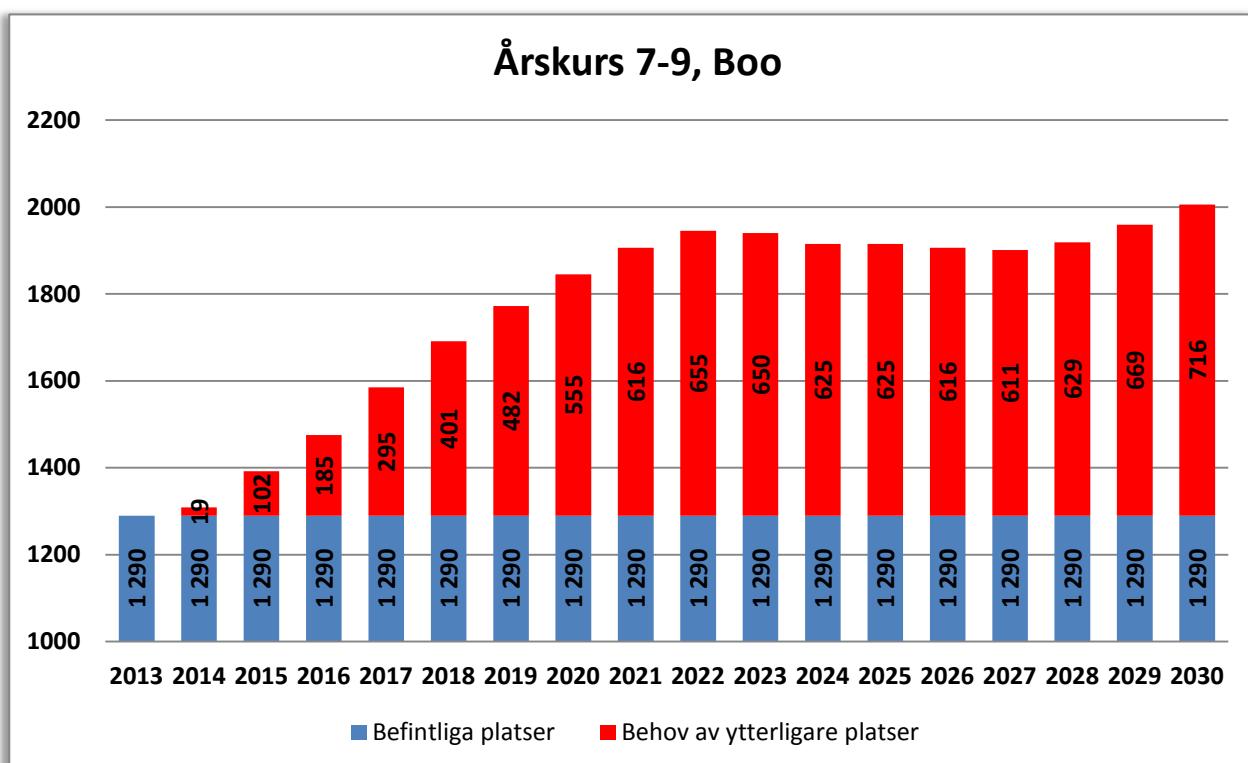
Årskurs 7-9

När det gäller årskurserna 7-9 är rörligheten bland eleverna större än i de yngre åldrarna. Av den anledningen presenteras prognoserna uppdelad på de fyra kommundelarna. Det finns dessutom en rörlighet inom kommundelarna.

Boo

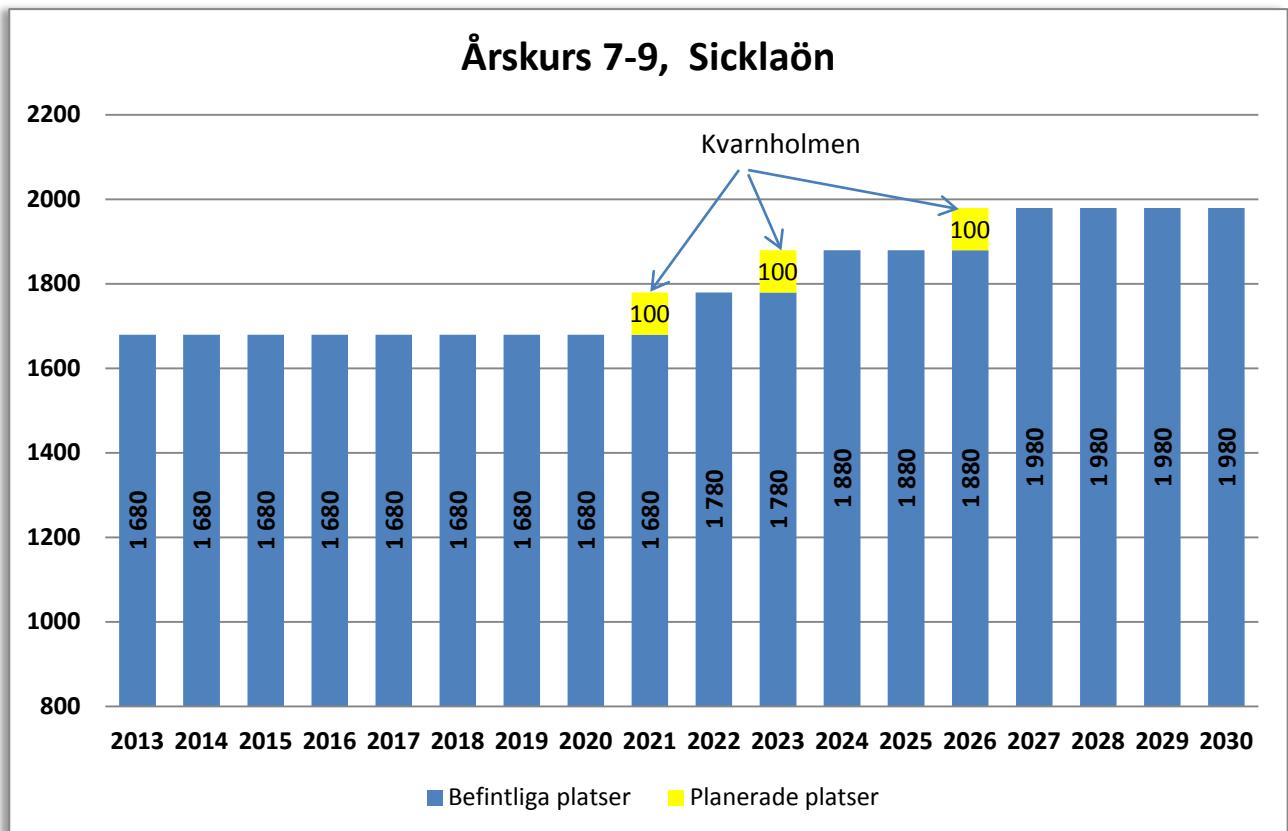
Prognoserna visar som tidigare ett stort kommande behov av ytterligare skolplats för årskurserna 7-9. Något som bör åtgärdas inför kommande läsår. Det innebär även att detta behov bör vägas samman med behovet av ytterligare skolplatser för förskoleklass och årskurs 1-6 i området, vilket innebär att en ny F-9 skola bör byggas i Boo.

Utbildningsnämnden har sedan några år tillbaka påpekat detta faktum men fortfarande finns ingen lösning på hur efterfrågan på kort sikt ska mötas.



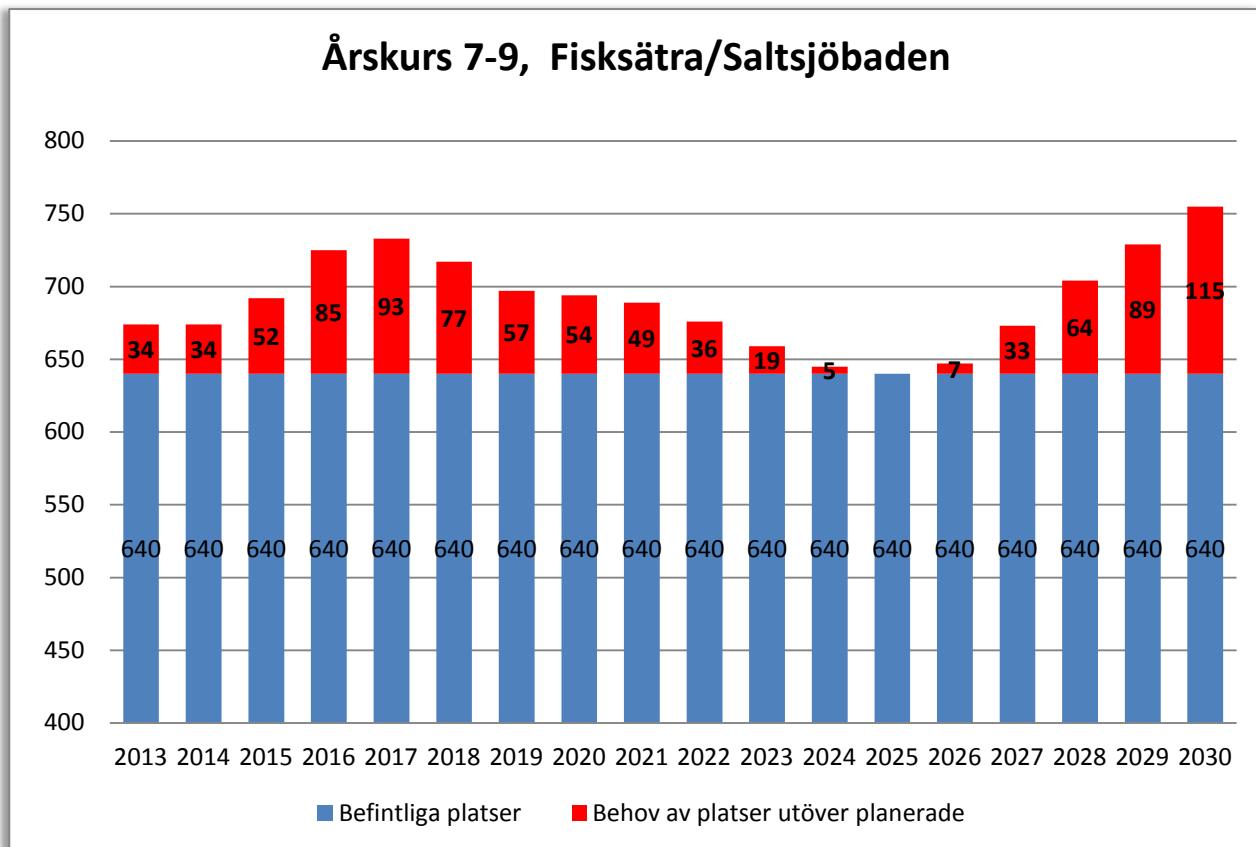
Sicklaön

Många elever från övriga kommundelar i Nacka väljer att skola på Sicklaön. Därför finns ett överskott när antalet platser ställs mot antalet 13–15-åringar i området. Antalet barn i åldersgruppen kommer att öka med c.a. 900 under perioden och mot den bakgrundens bör antalet skolplatser också öka i samma omfattning. Om antagandet görs att efterfrågan på skolplatser från andra områden är konstant. Det är två anordnare som sökt tillstånd hos skolinspektionen för att starta årskurserna 7-9 läsåret 2015/2016. Detta eventuella tillskott av skolplatser ingår inte i prognoserna då skolinspektionen ännu inte beviljat tillstånd.



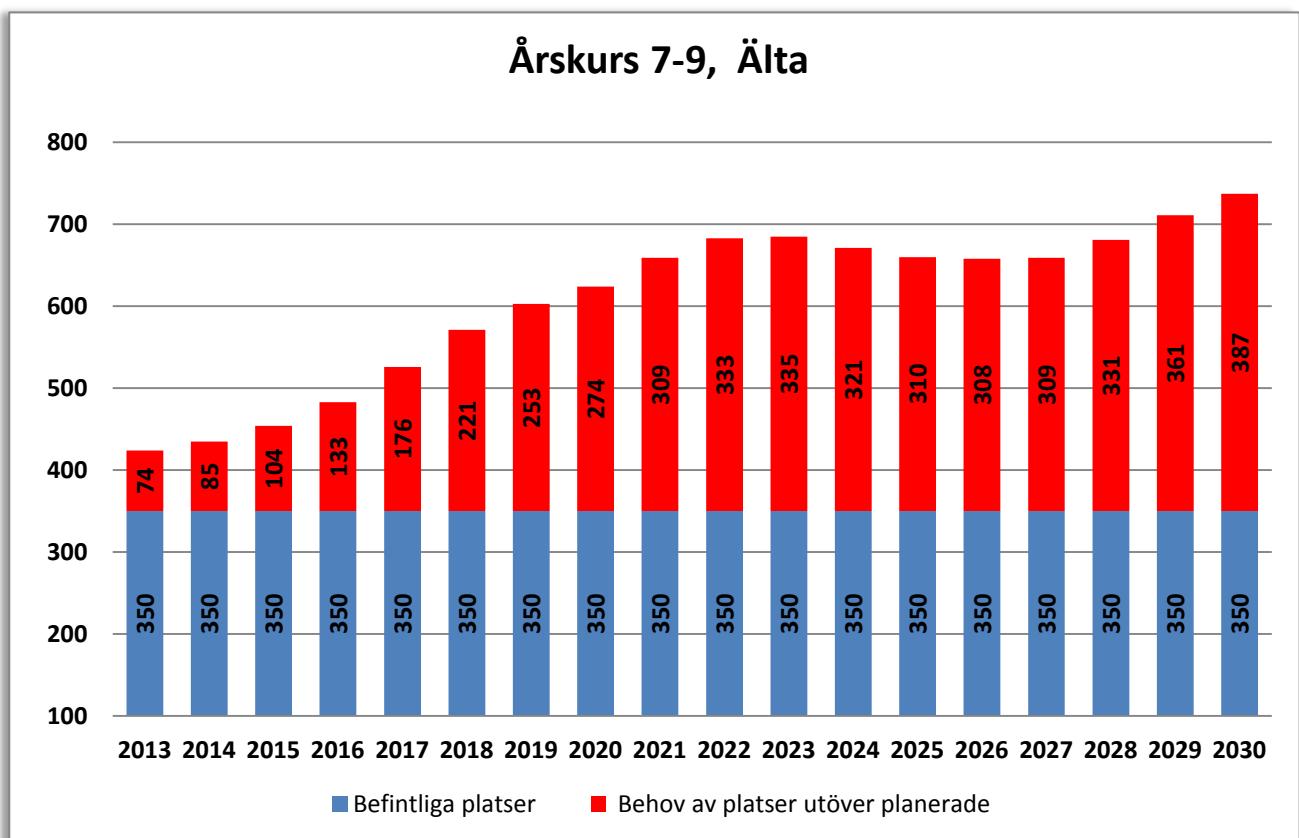
Fisksätra/Saltsjöbaden

I området får alla elever sitt skolval tillgodosett trots den underkapacitet som finns. Under perioden ökar antalet elever i Saltsjöbaden och i Fisksätra minskar antalet elever i åldersgruppen vilket innebär att efterfrågan är tillgodosedd.



Älta

I området finns det skolplatser till de som önskar. Många elever väljer att gå årskurserna 7-9 i skolorna på Sicklaön. Dock ökar underskottet av platser snabbare än vad som tidigare prognos visade. Prognos visar en ökad efterfrågan på skolplatser vilket kommer att lösas med Inspira förskolor och skolors AB etablering i Älta.



Kommunstyrelsen

Strategi för cykelsatsning i Nacka

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta ”Strategi för cykelsatsningar i Nacka”.

Sammanfattning

Syftet med ett nytt styrdokument om cykelsatsningar i Nacka är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ges förutsättningar att ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med den cykelstrategi som nu föreslås är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla och kombinera resandet med cykel och kollektivtrafik. Målet är även att andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Stadsledningskontorets förslag till styrdokument är identiskt med det dokument som tekniska nämnden har föreslagit, men som nämnden har benämnt cykelplan. Utifrån vad kommunstyrelsen har lagt fast om styrdokuments benämningar och innehåll, är innehållet i detta dokument en strategi, inte en plan.

Ärendet

Den föreslagna strategin för cykelsatsningar i Nacka behandlar principer för arbete kring detaljutformning, drift och underhåll, cykelparkeringar och cykelvägvisning. Strategin tar även upp frågor kring kommunikation och beteendepåverkan samt behovet av tydligare mätning och uppföljning av cykeltrafiken. Den innehåller även en åtgärdsplan där nyanläggning och förbättring av cykelvägnätet föreslås. Åtgärdsplanen inrymmer också förbättringsåtgärder för drift och underhåll, cykelparkeringar, cykelvägvisning och kommunikationsinsatser.

Detta förslag till styrdokument har arbetats fram under 2013 och tekniska nämnden beslöt vid sitt sammanträde den 17 december 2013 att skicka ut det nämnden benämnde som cykelplanen på remiss. Remissiden pågick mellan 19 december 2013 till 28 februari 2014. Totalt inkom 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet, se bilaga 2, samrådsredogörelse, för fullständig summering.



Efter inkomna yttranden har justeringar i styrdokumentet gjorts. En av de största förändringarna är ett nytt kapitel om stadsplaneringens betydelse för att skapa trygga och attraktiva cykelvägar. En annan betydelsefull ändring är att styrdokumentet på ett tydligare sätt behandlar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Mindre justeringar har även gjorts i åtgärdsplanen där nya länkar har tillkommit och omprioriteringar gjorts mellan de olika åtgärdsförslagen.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott framförde i sitt yttrande frågor kring benämningen på styrdokumentet. Oavsett om ”cykelplan” hör till de vedertagna så skickar det fel signaler om vad styrdokumentet syftar till som ingående del i styrningen av Nacka kommunens verksamhet. Till sitt innehåll är detta styrdokument en strategi, utifrån kommunstyrelsens beslut om benämning på olika styrdokument. Detta tydliggörs också av tekniska nämndens förslag att dokumentet ska ha en underrubrik som är ”strategi för cykelsatsning”. Shakespeare må ha sagt att en ros doftar lika gott vilket namn den än har men det gäller inte för styrdokument. Benämningen signalerar vilken typ av innehåll man ska förvänta sig och också vilka beteenden och skeenden som den styr. Ett dokument som ska fungera som en strategi ska inte heta plan. Det leder fel i styrningen. Med avvikelse från tekniska nämndens beslut den 26 augusti 2014, § 133, föreslår stadsledningskontoret därför att detta styrdokument benämns efter sitt innehåll, ett innehåll som tekniska nämnden manifesterat genom sitt förslag till underrubrik. Utskottets synpunkter i övrigt är beaktade i tekniska nämndens förslag.

Det här innehåller strategin

Mål, syfte och fokus

Målet med cykelstrategin är att

- det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka
- kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras
- andelen cyklister ska öka under alla delar av året

Cykelstrategin har ett övergripande syfte formulerat som att

- ”de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt”.

Vidare ska cykelstrategin

- ”fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag och planering av drift och underhåll samt kommunikation.”

Cykelstrategin en innehåller förslag på

- fysiska cykelåtgärder
- grundläggande principer för bland annat detaljutformning, cykelparkeringar, vägvisning och underhåll



Sammantaget ska den fungera som underlag för budget- och verksamhetsplanering.

Fokus ligger på resor till och från arbetsplatser och skolor; väljer fler cykel kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas.

Tre kategorier cykelvägar

För att uppnå syfte och mål med cykelstrategin delas cykelvägarna in i tre kategorier, baserade på en genomförd inventering som knyter an till den regionala cykelplanen;

- regionala cykelstråk
- huvudcykelnät
- lokalcykelnät

Kopplingen inom och mellan kommundelar, lokalisering av kommunelscentra, kollektivtrafikpunkter, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser har varit viktiga delar i klassificeringen. Inventeringen har genomförts även på sträckor där det saknas cykelväg/bana men där det bedöms finnas en stor potential att öka antalet resor med cykel.

Cykelstrategin redovisar fyra regionala cykelstråk i Nacka; Värmdöstråket, Ältastråket, Saltsjöbadsstråket och Tyresöstråket. Ett regionalt cykelstråk ska ha högre standard och stora krav på framkomlighet och trafiksäkerhet. En fart av 30 kilometer i timmen ska vara möjlig på de minst 4,3 meter breda sträken. De ska vara enhetliga genom länet.

Huvudcykelnätet binder ihop olika delar inom kommunen och är länkar både till kollektivtrafik och till de regionala stråken.

Lokalcykelnät är precis vad det låter som; cykelvägar inom bostadsområden, skolbarnsvägar och länkar till de två större formerna av stråk. Utformningen följer vad som är möjligt på platsen.

Cykelstrategin definierar vad som krävs för vart och ett av typerna av stråk och anger därmed vad medborgarna och andra som tar sig fram med cykel genom kommunen, ska kunna förvänta sig i form av standard och utformning. Strategin framhåller att parkeringar är en viktig del av cykelinfrastrukturen. Stöldsäkerhet, närhet till målet, väderskydd, kapacitet och trygghet anges som viktiga aspekter. Kombinationen cykla/åka kollektivt ska underlättas.

Även vägvisningen är en viktig del i cyklandet, som anges att den ska vara kontinuerlig, tydlig, lättförståelig och av god standard.



Drift och underhåll

Cykelstrategin innehåller även ambitionsnivåer för drift och underhåll, vintertid och sommartid i form av riktlinjer. Den anger att tillsyn ska ske var fjortonde dag på de regionala cykelsträken för att säkerställa en god standard. Det övriga sträkformerna får en tillsyn som anpassas efter behov.

Ekonomiska konsekvenser

Varje enskilt åtgärdsobjekt kommer att gå upp som ett enskilt investeringsprojekt för beslut. Realiseras alla delar i cykelstrategin uppskattas den totala kostnaden till 280 miljoner kronor. Kostnader för nyanläggningar och förbättringsåtgärder i cykelvägnätet uppskattas till ca 220 mnkr och resterande ca 60 mnkr miljoner är beräknade för utrustning för förbättrad drift och underhåll, fler cykelparkeringsplatser, förbättrad cykelvägvisning, uppföljning och mätning av cykeltrafiken samt kommunikationsåtgärder inom cykelområdet.

Målåret för cykelstrategin är 2030 vilket skulle innebära en investering motsvarande 16,5 miljoner kronor per år. Det föreligger osäkerhet kring kostnadsbedömningarna då åtgärdsförslagen inte är detaljstuderade och att kostnaderna är beräknade från schablonvärden.

Bilagor

Bilaga 1: Cykelstrategi 2014

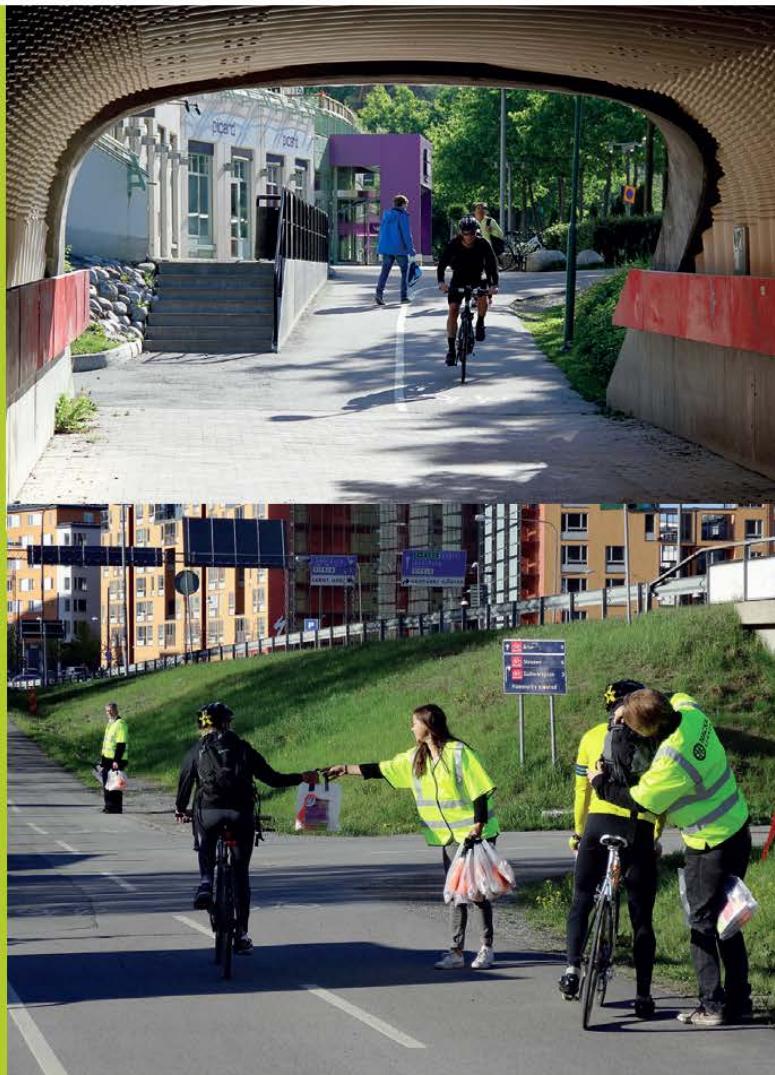
Bilaga 2: Samrådsredogörelse

Bilaga 3: Protokollsutdrag TN §133, 2014-08-26

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör
Stadsledningskontoret

Dag Björklund
Teknisk direktör

STRATEGI FÖR CYKELSATSNINGAR I NACKA



INNEHÅLL

1 Inledning	4
2 Bakgrund	4
3 Syfte och mål	5
4 Cykeln i Nacka idag	5
5 Ett sammanhängande cykelvägnät – en klassificering	9
6 Detaljutformning	11
7 Drift och underhåll	16
8 Cykelparkering och kollektivtrafik	19
9 Cykelvägvisning	21
10 Stadsplanering och cykel	21
11 Kommunikation och beteendepåverkan	22
12 Uppföljning, mätning och revidering	23
13 Åtgärdsplan	24
14 Referenser	31
15 Bilaga	31



1. INLEDNING

Stockholmsregionen växer ständigt och befolkningsprognoserna visar att vi kommer att växa med cirka 400 000 invånare fram till 2030¹. I takt med att regionen växer utsätts transportsystemet för allt hårdare påfrestningar. I rusningstrafik är det idag redan trångt och trafikanter har i många fall svårt att beräkna sin restid. Från nationell nivå till regional och kommunal nivå finns ambitionen att andelen bilresor ska minska och öka andelen hållbara transportsätt såsom kollektivtrafik och cykel.

I Nacka planeras ett stort antal nya bostadsområden och arbetsplatser. Befolkningen beräknas öka med cirka 38 000 invånare fram till 2030. Den största ökningen kommer att ske på västra Sicklaön. Infrastrukturen har en central roll för utvecklingen där ett effektivt och klimatanpassat transportsystem är nödvändigt för att skapa ett hållbart samhälle. Cykeln som transportmedel har en given plats i ett hållbart transportsystem och en del i en hållbar framtid i Nacka.

Att cykla till jobb och skola eller på fritiden är ofta ett effektivt sätt att resa. Det är smidigt, enkelt, miljövänligt, billigt, bra för folkhälsan och bidrar till en mer hållbar miljö. Cykeln kräver lite

utrymme och är ett pålitligt färdmedel där resan tar ungefär lika lång tid varje dag och där det ofta går att parkera nära sin målpunkt.

Det är samhällsekonomiskt lönsamt att satsa på cykelinvesteringar. Studier visar att satsningar på cykel har höga nyttekostnadskvoter, framför allt i jämförelse med andra satsningar i infrastrukturen. Varje investerad krona ger med andra ord mer tillbaka i form av vinster i trafiksäkerhet, miljö, kortare restider och förbättrad hälsa. Det finns därmed många fördelar med cykling, både för den enskilde och för samhället i stort.

Under de senaste åren har andelen cyklister ökat, både i kommunen och i regionen i stort. En positiv trend, men för att bibehålla trenden är det av vikt att det finns ett sammanhängande och utbyggt cykelvägnät som är attraktivt, har hög framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

2. BAKGRUND

I Nacka kommunens översiktsplan från 2012 är det övergripande målet *Ett hållbart Nacka*². En av utmaningarna och målområdena som pekas ut i översiktsplanen är att skapa ett komplett och klimatanpassat transportsystem. Målet är att trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots eller med cykel ökar. Att ta fram en cykelplan anges som ett led i detta målarbete.

Resor med cykel ska utgöra minst 20 procent av alla huvudresor i stockholmsregionen år 2030. Det är målbilden för det förslag till *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030* som tagits fram i ett samverkansprojekt mellan Trafikverket, Stockholms läns landsting, Länsstyrelsen i Stockholms län och länets kommuner³. Planen ger en rad förslag till åtgärder för hur den regionala infrastrukturen för cykel ska byggas ut på ett enhetligt sätt och skapa framkomliga, gena, säkra och trygga cykelstråk för arbetspendling i hela länet. I planen pekas regionala cykelstråk ut som är av särskild vikt för arbetspendling.

På nationell nivå är den senaste cykelstrategin från år 2000 och här pekas två övergripande mål ut; att cykeltrafikens andel ska öka och att det ska bli säkrare att cykla. I regeringens senaste infrastrukturproposition 2012/13:25 görs bedömningen att *”åtgärder för ökad och säker cykling har potential att bidra till utvecklingen av ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem”*. Vidare anges att andelen korta resor med cykel bör öka och att kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik bör underlättas.

¹ RUFS 2010
² Översiktsplan för Nacka kommun. Hållbar framtid i Nacka (2012).
³ Tillväxt miljö- och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030*. Remissversion 2013-03-25.

3. SYFTE OCH MÅL

Syftet med strategin är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Cykelstrategin ska fungera som underlag för planering, planläggning och utformning av det fysiska rummet och även som underlag och planering av drift och underhåll samt kommunikation. Dels innehåller strategin förslag på fysiska cykelåtgärder och dels grundläggande principer för bland annat detaljutformning, cykelparkeringar, vägvisning och underhåll. Strategin ska även fungera som underlag för budget- och verksamhetsplanering.

Målet med cykelstrategin är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Cykelstrategin behandlar olika typer av cykling men fokus ligger på resor till och från arbetsplatser och skolor. Potentialen att förändra resebeteendet för dessa är stort då dessa resor görs frekvent och är i många fall tillräckligt korta för att göras med cykel. Väljer fler cykeln kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas.



4. CYKELN I NACKA IDAG

Nacka har med sitt geografiska läge goda förutsättningar för att cykelpendlingen ska utgöra en hög andel av den totala arbetspendlingen. Av Nackas 41 000 förvärvsarbetare arbetar 15 400 i Stockholms innerstad, 4 300 i söderort och 12 800 inom kommunen. Det finns idag cirka 29 000 arbetsplatser i kommunen och av dessa förvärvsarbetare bor 12 800 i Nacka, 4 200 i söderort, 3 000 i innerstaden och 2 100 i Värmdö. Totalt pendlar 28 000 ut från kommunen, 16 000 in till kommunen och 12 800 inom kommunen⁴. Av det totala antalet pendlingsresor sker alltså de flesta resor inom kommunen eller till och från närliggande kommuner.

En Stockholmscyklist arbetspendlar i genomsnitt 9 kilometer enkel väg men många pendlar betydligt längre. Det maximala pendlingsavståndet som bedömts vara rimligt för cyklister är 20 kilometer enkel väg, vilket motsvarar en restid på 45-60 minuter med en hastighet på 20-25 kilometer i timmen⁵. Avståndet till Stockholms innerstad dit merparten av antalet arbetspendlingar sker ligger således inom ett rimligt avstånd från de flesta delar av Nacka (se tabell). Avståndet till närmsta större kollektivtrafikplats är emellertid sällan långt vilket gör att kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik är ett attraktivt färdsätt för många av Nackas invånare.

AVSTÅND TILL DANVIKSBRON FRÅN:

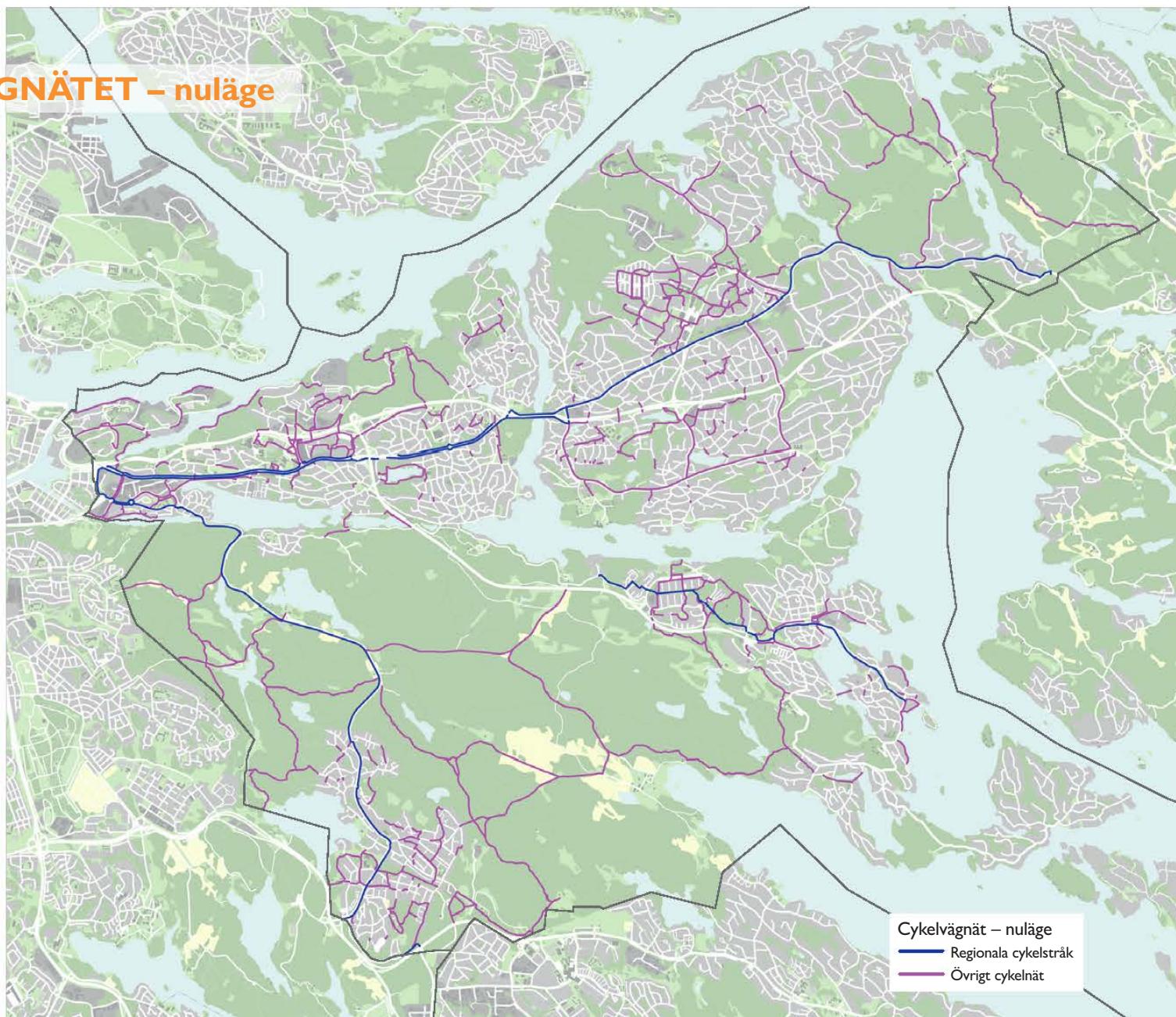
Slussen	2 km
Nacka Forum	4 km
Skurubron	7 km
Orminge centrum	10 km
Älta (Erstaviksvägen)	10 km
Fisksätra centrum	11 km
Saltsjöbadens station	15 km
Värmdövägen, Insjön	15,5 km

Gena, säkra, bekväma cykelvägar med hög framkomlighet är en förutsättning för att cykeln ska vara ett attraktivt färdmedel och en förutsättning för att andelen resor med cykel ska kunna öka. I Nacka går det att nå stora delar av kommunen på separerade cykelbanor och cykelvägar. Det finns dock flera saknade länkar där det saknas separerad infrastruktur för cykel. Exempelvis saknas separata cykelvägar till och från Saltsjöbaden och därtill är cykelvägnätet i denna kommundel dåligt utbyggt. För att öka cykelns attraktivitet är det en viktig förutsättning att det finns ett sammanhängande och väl utbyggt cykelvägnät i hela kommunen.

⁴ Spolander, Krister (2012). *Underlag för regionalt cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan bostäder och arbetsplatser*.

⁵ Tillväxt miljö- och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). *Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. Remissversion 2013-03-25*.

CYKELVÄGNÄTET – nuläge



Cyklevägnätet i Nacka är av varierande standard. En del sträckor är väl utbyggda med tydliga bredder medan det på andra sträckor saknas bra infrastruktur. Ett genomgående problem är att en stor mängd av cykelinfrastrukturen är skapad under en tid då infrastrukturplaneringen var fokuserad på bilismen och det inte pendlades med cykel som det görs idag. Andelen som använder cykel för sin arbetsresa har ökat de senaste åren och likaså reslängden. Dagens cykelpendlings har högre hastighetsanspråk vilket ställer högre krav på utformningen av infrastrukturen.

Dagens cyklevägnät visar många gånger tydliga brister i detaljutformningen såsom felplacerade stolpar, träd, räcken, väderskydd, grindar och stenar. Andra vanliga problem är onödiga och svårcyclade sidoförskjutningar, kantstensöverkörningar, smala passager, avsaknad av vägmarkeringar och annan målning på cykelbanan. Avsaknaden och dåligt underhållna cykelparkeringar och bristfällig cykelvägvisning är ytterligare brister som är förekommande i Nacka. För att skapa ett attraktivt och sammanhållet transportnät är det viktigt att alla typer av brister längs cyklevägnätet ses över och åtgärdas.

I en undersökning från 2013 lyfter cyklister i Nacka fram drift och underhållsrelaterade frågor som en av de viktigare förbättringsåtgärderna. Bristfällig vinterväghållning, sandupptagning och siktsskymmende vegetation var några av de aspekter som lyftes fram. Andra förbättringsåtgärder som ansågs vara viktiga var olika typer av förhöjd standard av det befintliga cyklevägnätet. För trångt för att passera framförliggande cyklist, konflikt med gående och dåligt utformade korsningar och busshållplatser var några av bristerna som belystes.



Trafikmängd

Cykelräkningar har genomförts i Nacka genom åren men de saknas kontinuerlig statistik för att kunna se hur cyklingen har utvecklats. Statistik från andra närliggande kommuner visar emellertid att antalet cyklister i stort har ökat kraftigt de senaste åren. Räkningar från Stockholm stad visar exempelvis att antalet passager över det så kallade innerstadssnittet (tullarna till innerstaden) har ökat med 76 procent de senaste 10 åren⁶.

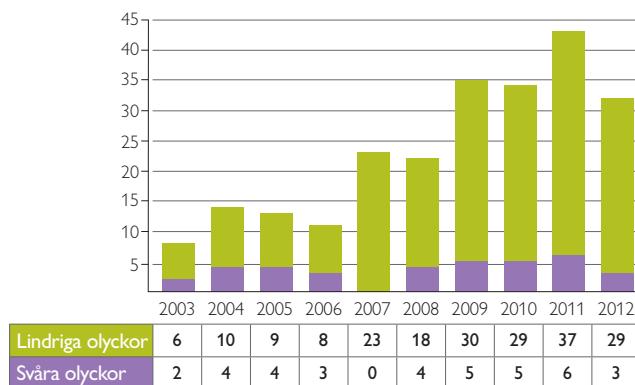
I Nacka finns sedan andra halvåret av 2013 två fasta mät punkter för cykel. Toppnoteringar från september månad visar cirka 4 300 cykelpassager/dygn vid kommungränsen mot Stockholm stad i tunneln under Sicklavägen och cirka 1 000 cykelpassager/dygn över Skurubron.

Trafiksäkerhet

Utgångspunkten i Nacka kommunens arbete med trafiksäkerhet är att ingen skall dödas eller skadas svårt i trafiken. Kommunen har ett ansvar att skapa en säker och förlåtande trafikmiljö, där olyckor inte ska leda till allvarliga skador eller dödsfall. Samtidigt har individen ett ansvar att följa regler och lagar och visa hänsyn i trafiken. Den viktigaste åtgärden för att minimera allvarhetsgraden bland olyckorna är att se till att motorfordonens hastighet är låg i de punkter eller längs med de sträckor där oskyddade trafikanter vistas.

De senaste tio åren mellan 2003-2012 har 237 trafikolyckor där cyklister varit inblandade registrerats i Nacka. Statistiken bygger på polis- och sjukhusrapporter som samlas i olycksdatabasen STRADA⁷. Det verkliga antalet olyckor är troligtvis större då många olyckor framför allt lindriga cykelolyckor varken kommer polisen eller sjukvården till kännedom.

CYKELOLYCKOR PER ÅR OCH SVÄRIGHETSGRAD I NACKA, 2003-2012

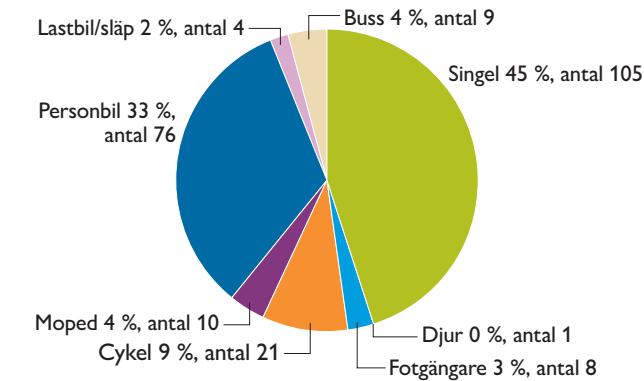


Statistiken visar en kraftig ökning av antalet cykelolyckor mellan 2003-2012. Denna trend är dock något missvisande och kan till stora delar förklaras av att sjukhusen i länet anslutit sig till inrapporteringssystemet först på senare år. Så sent som 2011 anslöt sig det sista sjukhuset i länet och därfor är det i dagsläget svårt att dra några riktiga slutsatser om utvecklingen av olycksstatistiken för cyklister.

Singelolyckor är den vanligaste olyckstypen för cyklister. Cykeln är ett balansfordon vilket gör cyklister känsliga för ojämnheter och kraftiga inbromsningar. Nationellt sätt utgör singelolyckorna cirka 70 procent av antalet cykelolyckor. I Nacka är motsvarande siffra 45 procent. Samtidigt är andelen olyckor där cykel och personbil är inblandade betydligt större i Nacka än nationellt. Vad skillnaderna beror på är svårt att säga men det kan bero på att mer cykling sker i blandtrafik i Nacka, på bristfällig utformning vid korsningspunkter eller att det helt enkelt sker färre singelolyckor i Nacka än nationellt.

Cykelolyckorna i Nacka är geografiskt utspridda och det finns inget tydligt mönster där vissa platser eller sträckor är mer olycksdrabbade än andra.

CYKELOLYCKOR MELLAN OLIKA TRAFIKSLAG I NACKA, 2003-2012



⁶ Cykelplan Stockholm 2012.

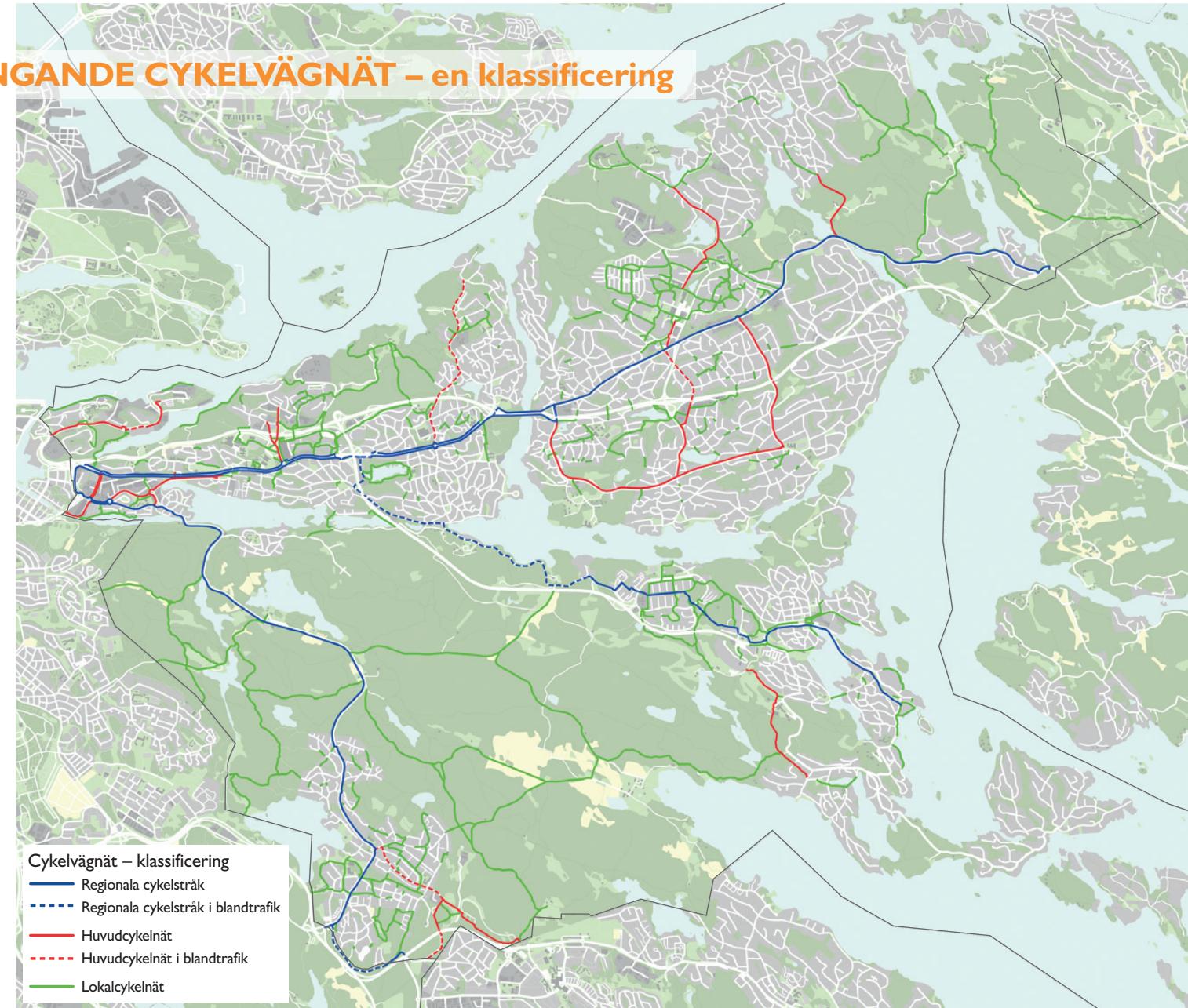
⁷ STRADA är ett nationellt informationssystem för data om skador och olyckor inom trafikområdet, administreras av Transportstyrelsen.

5. ETT SAMMANHÄNGANDE CYKELVÄGNÄT – en klassificering

För att cykeln ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ krävs ett utbyggt och väl fungerande cykelvägnät. Idag saknas länkar i cykelnätet och den befintliga infrastrukturen har bitvis låg standard. Kapaciteten och bredden måste ökas och separering mellan cyklistor och övriga trafikanter måste ske för att säkerställa god framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet (läs mer om detaljutformning i kapitel 6).

För att tydliggöra vilken typ av insatser i cykelinfrastrukturen som behövs och var dessa insatser ska göras och prioriteras har cykelvägnätet delats in i tre kategorier; regionala cykelstråk, huvudcykelnät och lokalcykelnät (illustreras i karta).

Till grund för klassificeringen av cykelvägnätet ligger en inventering och analys av det befintliga nätet. Detta har även genomförts på sträckor där det idag saknas cykelvägar/banor men där potentialen för ett ökat antal cykelresor bedömts vara stort. Koppling inom och mellan kommundelar samt lokalisering av kommuncentra, kollektivtrafikknutpunkter, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser har varit viktiga delar i klassificeringen av cykelvägnätet.



Regionala cykelstråk

I Nacka finns fyra utpekade regionala cykelstråk. Stråken är en del av den regionala cykelplanen och är av särskild betydelse för arbetspendling. Ansatsen är att dessa stråk ska ha en högre standard än det övriga cykelvägnätet och stora krav ställs på framkomlighet och trafiksäkerhet. Utformningen ska medföra att en hastighet på 30 kilometer i timmen ska kunna hållas (läs mer om detaljutformning i kapitel 6). Längs de regionala stråken ställs även högre krav på drift och underhållsinsatser.

De regionala cykelstråken ska vara ett övergripande nät för alla typer av cyklister. God standard och tilltagna bredder ska möjliggöra cykling i olika hastigheter där samtliga trafikanter känner sig trygga och säkra. Stråken ska fungera för cykling mellan kommunens olika delar och för resor till och från angränsande kommuner. De regionala stråken är alltså inte bara betydelsefulla för Nackas invånare utan även för cykelpendlare från andra kommuner. Det är av vikt att stråken är gena och därför följer de ofta de större vägarna.

De regionala stråken har idag blandad standard. *Värmdöstråket* (Slussen-Gustavsberg) och *Ältastråket* (Sickla-Älta) är till stora delar utbyggda men standarden är varierande. Kraftfulla åtgärder krävs för att dessa stråk ska spegla den standardnivå som föreslås i den regionala cykelplanen. *Saltsjöbadsstråket* (Centrala Nacka – Saltsjöbaden) går idag i blandtrafik och saknar till stora delar separat cykelinfrastruktur. Den del av *Tyresöstråket* som går igenom Nacka längs med Ältabergsvägen saknar även den separerad cykelinfrastruktur. Längs dessa två sistnämnda stråk behövs således än större insatser för att uppnå önskvärd standard.

Huvudcykelnät

Huvudnätet sammankopplar och binder ihop olika delar inom kommunen. Dessa delar av cykelvägnätet fungerar

som uppsamlingsgator och här färdas ofta fler cyklister än på loklnätet. Huvudcykelstråken fungerar som länkar både till kollektivtrafiken och till de regionala pendlingsstråken.

Huvudstråken fungerar som större ledar inom kommundelar och kopplar samman bostadsområden, skolor, arbetsplatser och idrottsplatser. Standarden på huvudcykelnätet ska vara hög och utformningsprinciperna liknar dem för de regionala stråken. Grundprincipen är dock att hastighetsanspråket är något lägre vilket medgör en viss skillnad i utformning.

En separering mellan gående och cyklister är alltid eftersträvansvärt på huvudcykelnätet, särskilt där det är höga flöden av cyklister och/eller gående.



Värmdövägen på Sicklaön.

Lokalcykelnät

Lokalcykelnätet är resterande delar av cykelvägnätet i Nacka. Det kan vara cykelvägar inom bostadsområden, skolbarnsvägar eller länkar från och till de regionala stråken eller huvudcykelnätet. Lokalcykelnätet innehåller även rekreativ cykling där cykelvägarnas huvudsakliga syfte är att erbjuda cykling i naturområden. Cykelvägarna i Nackas stora naturområden är klassade som lokalcykelnät.

Lokalcykelnätet utformas efter förutsättningar på platsen. Grundprincipen är att cyklister bör separeras från bilister då hastigheten på motorfordonen överstiger 30 km/t. Detta gör att cykling i blandtrafik accepteras i exempelvis villaområden eller på andra gator där hastighetsbegränsningen är 30 km/t. Kan trafiksäkerheten inte säkerställas eller är trafikflödena höga kan dock en separering vara en bättre lösning. I lokalcykelnätet får cyklister räkna med begränsat vägutrymme och fler stop. Samma krav på snabbcykling finns inte längs dessa vägar.

6. DETALJUTFORMNING

Detaljutformningen har stor påverkan på cyklisters trafiksäkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Att som cyklist plötsligt tvingas inbromsa eller väja kan leda till situationer som är farliga både för den enskilde cyklisten och för andra trafikanter. Samtidigt påverkar brister i utformningen cykelns konkurrenskraft eftersom cyklar drivs av muskelkraft vilket gör cyklister känsliga för omotiverade stopp och omvägar.

Ett väl utformat system ska vara lättförståligt, framkomligt, säkert och konsekvent. Tydliga utformningsprinciper är ett led i att skapa ett attraktivt cykelvägnät och ett hjälpsmedel för vilken typ av standard som ska gälla var i cykelvägnätet. Målet är att all utbyggnad och förbättring i cykelvägnätet ska följa cykelstrategins föreslagna utformningsprinciper. I komplexa miljöer där utrymmet är begränsat och andra trafikslag konkurerar om utrymmet kan avsteg från principerna dock behöva göras. Eventuella avsteg från principerna måste kunna motiveras.

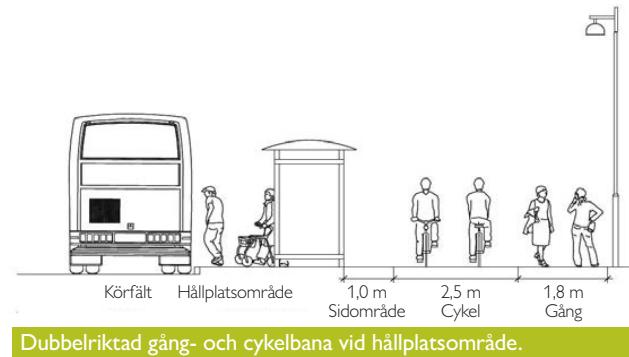
Sveriges kommuner och landsting har tagit fram en handbok för gång-, cykel- och mopedtrafik (GCM-handbok)⁸. Handboken ska fungera som stöd vid planering, projektering samt drift och underhåll. Handboken används som vägledande dokument och stöd för utformning av cykelvägnätet i Nacka och ligger till grund för mycket av detaljutformningen som tas upp i detta kapitel. Som komplement till detta används även *Vägar och gators utformning* (VGU) och Nacka kommunens tekniska handbok som stöd vid utformning av cykelinfrastrukturen⁹.

I följande avsnitt kommer vanliga problem och brister i utformningen översiktligt beskrivas samt hur utformning bör se ut för att skapa ett attraktivt cykelvägnät (mer ingående om detaljutformning finns att läsa i GCM-handboken).

Regionala cykelstråk

Längs de regionala cykelstråken ska standarden vara god och målet är att uppnå en enhetlig utformning i hela länet. Cyklister ska mötas av god framkomlighet och hög trafiksäkerhet längs de regionala cykelstråken. För att nå detta mål har regionala utformningsprinciper för dessa stråk tagits fram¹⁰.

De regionala utformningsprinciperna kan till stora delar användas även på det övriga cykelvägnätet i Nacka. Hög säkerhet och god framkomlighet är alltid eftersträvansvärt. De regionala cykelstråken ska emellertid vara dimensionerande för en hastighet på 30 km/t. Detta ställer särskilda krav på utformningen, exempelvis en minsta kurvradie på 40 meter och tilltagna bredder så att omkörning alltid kan ske. Utformningen av de regionala cykelstråken bygger på att två fotgängare ska kunna gå i bredd samtidigt som cyklister ska kunna mötas och omkörning kunna ske samtidigt.



⁸ Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010). *GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med gång- och cykel och mopedtrafik i fokus*.

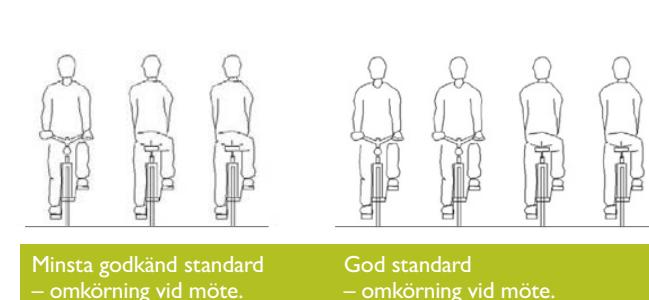
⁹ Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2012). *Vägar och gators utformning*.

Breddmått

Smala gång- och cykelbanor är en av de största bristerna i dagens cykelvägnät. Framkomligheten, säkerheten och tryggheten påverkas negativt av dåligt tilltagna bredder. Den konflikt som idag uppstår när gående och cyklister ska dela på samma smala yta kan i stort lösas genom ökade bredder.

I tabell breddmått sid 12 redovisas breddmått för olika delar av cykelvägnätet. För de regionala cykelstråken är 4,3 meter minsta godkända breddmått för en dubbelriktad gång- och cykelbana. Där det är motiverat kan god standard användas, det vill säga 5,3 meters breddmått. Till de regionala cykelstråken tillkommer även ett sidoområde på en meter för ökad trafiksäkerhet (läs mer om detta i avsnitt Säkra sidoområden och skiljeremsa).

I exempelvis uppförslag, kurvor och i anslutning till passager och överfarter är det eftersträvansvärt att öka breddmåttet något eftersom både höga och låga hastigheter tenderar att öka vingelrisken för cyklister.

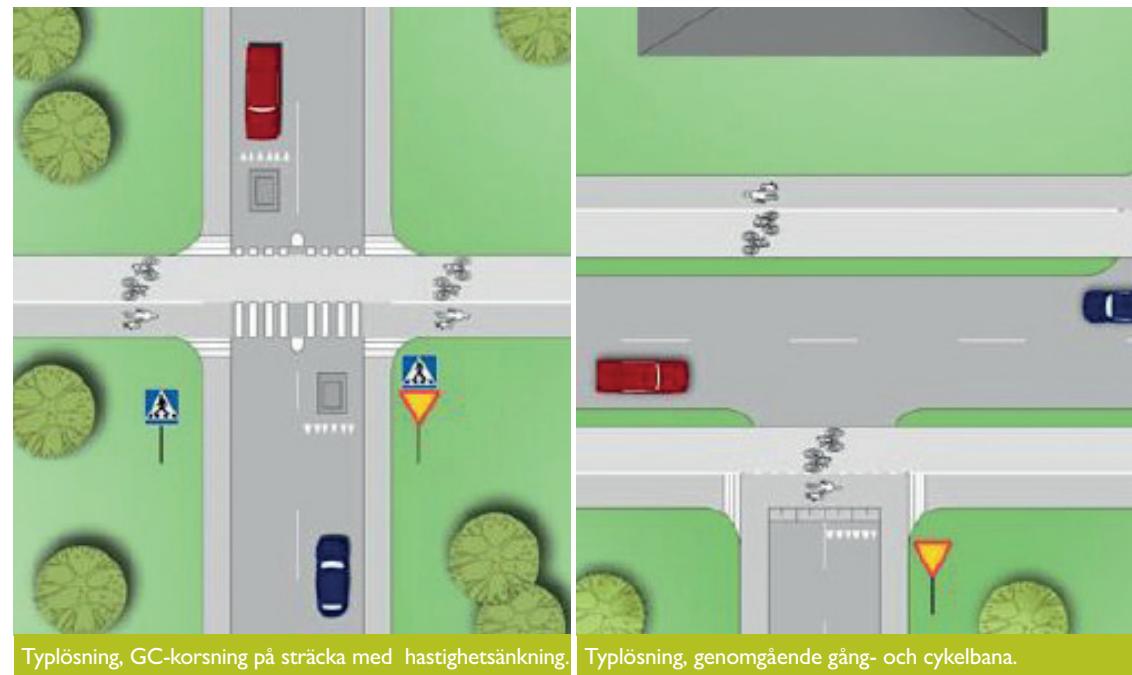


¹⁰ Tillväxt miljö- och regionplanering och Landstingets trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm, Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). Regional cykelplan för Stockholms län 2014-2030. Remissversion 2013-03-25.

BREDDMÅTT

Klass	Typ	Minsta	God standard	Källa
Regional	Dubbelriktad gång- och cykelbana	4,3 meter (2,5 m cykel + 1,8 m gång)	5,3 meter (3,5 m cykel + 1,8 m gång)	RCP
Regional	Enkelriktad cykelbana jämte gångbana	3,8 meter (2,0 m cykel + 1,8 m gång)	4,8 meter (3,0 m cykel + 1,8 m gång)	RCP
Regional	Dubbelriktad cykelbana	3,25 meter	4,5 meter	RCP
Regional	Enkelriktad cykelbana	2,25 meter	3,25 meter	RCP
Regional	Cykelfält	1,7 meter	1,7 meter	RCP
Huvud	Separerad dubbelriktad gång- och cykelbana	4,05 meter (2,25 m cykel + 1,8 m gång)	4,3 meter (>2,5 m cykel + 1,8 m gång)	GCM
Huvud	Separerad enkelriktad cykelbana	3,4 meter (1,6 m cykel + 1,8 m gång)	3,8 meter (2,0 m cykel + 1,8 m gång)	GCM
Huvud	Oseparerad gång- och cykelbana	3,0 meter	4,0 meter	GCM
Lokal	Oseparerad gång- och cykelbana	2,5 meter	4,0 meter	GCM
Lokal	Cykling kan ske i blandtrafik vid 30 km/t			GCM

RCP= Regional cykelplan för Stockholms län. GCM= GCM handbok (SKL)



Korsningar och hastighetssäkrade passager

Grundprincipen i nollvisionen är att hastigheten för motorfordon inte ska vara mer än 30 km/t där oskyddade trafikanter och motorfordon blandas. Vid högre hastigheter måste oskyddade trafikanter separeras från motorfordon för att trafiksäkerheten ska kunna säkerställas. Detta gäller även i punkter där oskyddade trafikanter och motorfordon korsar varandra, exempelvis i korsningar, cykelpassager eller cirkulationsplatser.

Det är viktigt att utformningen av cykelpassager utformas på ett så likartat sätt som möjligt. Idag finns det flera olika typer av utformningar vilket leder till osäkerhet hos

trafikanterna om vad som verkligen gäller. Det viktiga är att hastigheten på fordonstrafiken är låg. För att säkerställa en låg hastighet för motorfordon och samtidigt bibehålla god framkomlighet för cykeltrafiken kan cykelbanorna göras upphöjda eller genomgående. Istället för att cykelbanan anpassas till gatans nivå bryts den korsande gatan av med kantsten eller liknande. Längs de regionala cykelsträken ska samtliga passager utformas med genomgående cykelbana men denna typ av lösning kan med fördel användas även i de resterande delarna av cykelvägnätet.

Normalt sätt har inte cyklister förkörsätt gentemot trafiken på en korsande väg men för att öka cyklisters fram-

komlighet kan cyklister ges företräde genom att reglera den korsande trafiken med väjnungsplikt. Det är viktigt att denna typ av passager utformas på ett sådant sätt så att alla trafikanter förstår trafikrummet. Ovan visas typritningar på cykelpassager som är hastighetssäkrade och där motorfordonstrafiken har väjnungsplikt mot cykeltrafiken.

Passager förbi cirkulationsplatser kan ofta upplevas som otydliga och osäkra. Studier visar att den viktigaste faktorn för ökad trafiksäkerhet för cyklister vid cirkulationsplatser är att fordonstrafiken har låga hastigheter. Sidoförskjutningar och snäva radier är således önskvärt. Även väjnungsplikt mot cyklister, tydlig skytning och markeringar.

Busshållplatser

Busshållplatser är en tydlig källa till konflikt mellan cyklister och kollektivtrafikresenärer. Konflikten kan till stora delar undvikas genom att dra cykelbanan bakom väderskydd eller påstigningsplatser. Vid ledning bakom väderskydd är det viktigt att raden är god och att ett säkerhetsavstånd till väderskydd hålls för att undvika siktproblem och minska risk för påkörning. Vid de busshållplatser som ligger utmed de regionala sträken är detta av skärskild vikt då dessa hållplatser har många på- och avstigande samtidigt som antalet passerande cyklister är stort.

För att ytterligare minska risken för påkörning vid busshållplatser kan räcken som hindrar fotgängare att gå ut i cykelbanan sättas upp i anslutning till väderskydden. Denna åtgärd kan med fördel användas där antalet på- och avstigande är stort och med fördel längs de regionala cykelsträken. På dessa platser bör det emellertid finnas tillgång till cykelparkeringar för att minska risken att räckena används som cykelparkeringar.

Gångbanor från exempelvis närliggande bostadsområden ansluter ofta i närrhet till busshållplatser. Det är av vikt att sikten och belysningen för både cyklister och fotgängare är god vid dessa anslutningar.

Gång- och cykeltunnlar

Vid gång- och cykeltunnlar är sikten ofta begränsad och därför upplevs de ofta som osäkra och det är inte ovanligt

att det sker tillbud mellan cyklister eller mellan gående och cyklister på dessa platser.

Det är av vikt att utformningen kring gång- och cykel-tunnlar är tydlig. En tydlig separering mellan olika ytor är av vikt och olika beläggning kan med fördel användas. Belysningen är även den viktig. Siktskymmande buskar, planteringar eller träd bör inte användas i anslutning till tunnlar. Målet är att passager igenom och förbi gång- och cykeltunnlar ska upplevas som säkra och trygga platser för både gående och cyklister.

Signalanläggningar

Dåligt utformade signalanläggningar är både en framkomlighetsaspekt och ett irritationsmoment för cyklister. Det

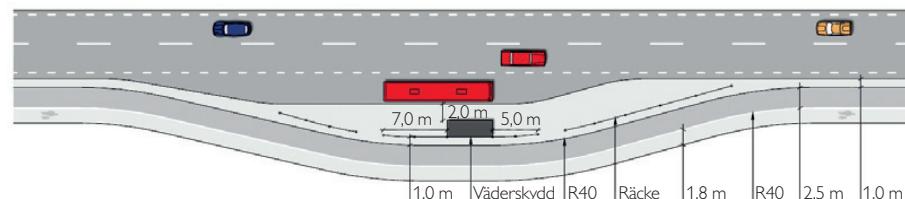
är inte ovanligt att trafiksignaler saknar signal för cykel där det finns anslutande cykelbanor. Andra signalanläggningar innefattar cyklister men är dåligt utformade.

Vid de cykelöverfarter som är signalreglerade ska det alltid finnas en primär och en sekundär signal för cykel. Detta för att förenkla för cyklister samt att öka synligheten och tydligheten för svängande fordon. Vid tryckknappen ska det finnas utrymme att vänta så att cykeln varken sticker ut i gatan eller på den eventuellt bakomliggande cykelbanan. Om utrymme finns kan med fördel ett vänträcke användas.

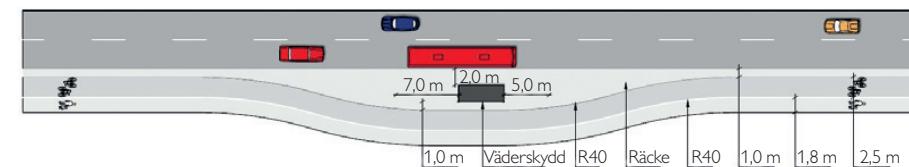
Vid de signaler som ligger längs med det regionala cykelstråken bör detektorslingor användas för att föranmäla cyklister till trafiksignalen. Detta ökar framkomligheten då cyklister slipper att stanna och trycka på knappen. För



TYPLÖSNING FICKHÅLLPLATS



TYPLÖSNING KÖRBANEHÅLLPLATS



att ytterligare förbättra framkomligheten för cyklister kan taylor för nedräkning av återstående rötdid användas.

Tomtufarter

Tomtufarter längs cykelbanorna/vägarna är svåra att undvika. Att motorfordon behöver korsa cykelbanan är en källa till konflikt. Ur säkerhetssynpunkt men kanske framför allt ur framkomlighetssynpunkt är det viktigt att cykelbanans höjd är kontinuerlig, det vill säga tomtufarten skall inte skapa ett nedsänkt gupp för cyklisterna. Höjdskillnaden i in- och utfarten bör istället tas upp med fasad kantsten mot gata.

Säkra sidoområden och skiljeremsa

Fasta hinder längs med cykelvägnätet är vanligt förekommande. Inte allt för sällan är fasta föremål olämpligt



Tomtufart.

placerade utan en tanke på säkerheten för cyklister. Elskåp, belysningsstolpar, räcken, murar och träd är några exempel på hinder längs med cykelvägarna. Alla hinder går inte att ta bort men det är viktigt att ett säkerhetsavstånd hålls för att säkerställa trafiksäkerheten. Riktlinje som bör hållas vid nyetablering och förbättring av befintliga stråk är exempelvis på raksträcka 1 meter till parksoffa och 2 meter till träd. I kurvor bör säkerhetsavståndet till fasta föremål utökas.

För att garantera ett säkerhetsavstånd även till motorfordonstrafiken kan en skiljeremsa eller räcke användas. Ju högre tillåten hastighet för motorfordonstrafiken desto högre krav ställs på skiljeremsan. Längs de regionala sträckan ska det alltid finnas minst en meter skiljeremsa om inte räcke används som avskiljare. Längs det övriga cykelvägnätet används skiljeremsa där det är motiverat. Huvudcykelnätet ska emellertid alltid utformas med längsgående



Skiljeremsa saknas mot fordonstrafiken.

markering i form av en 20 cm brett vitmålat sträck mot kant.

Ibland används gång- och cykelbanor och cykelvägar som smityvägar för bilister. Vid dessa punkter kan hinder behöva sättas ut som hindrar fordonstrafiken. I första hand ska avgränsningen ske så nära bilvägen som möjligt. Vidare är det viktigt att hinder inte placeras trafikfarligt för cyklister och att de utrustas med reflexer. Eftergivliga hinder kan med fördel användas eftersom efterföljden av en olycka blir betydligt lindrigare. God framkomlighet för cyklister måste dock alltid kunna säkerställas. Exempelvis ska lastcyklar kunna ta sig igenom hinder på ett enkelt sätt.

Det finns även punkter och avsnitt där hinder används för att begränsa cyklisters hastighet. Ur framkomlighetssynpunkt är detta inte eftersträvansvärt. Längs de regionala



Hinder på gång- och cykelbana.

stråken och huvudcykelnätet bör hastighetsdämpande hinder undvikas.

Separering mellan gående och cyklister

När cyklister och gående ska vistas på samma yta skapas konflikter, irritationer, fördröjningar och otrygghet. Därför är det alltid eftersträvandsvärt att separera gående och cyklister, speciellt längs de regionala stråken och längs med huvudcykelnätet.

Separering kan ske antingen genom olika materialval eller genom målade linjer. Vanligast är att separeringen sker via målning. Höjdskillnader på gång- och cykelbanor rekommenderas inte eftersom risken för cyklister att skada sig ökar samtidigt som det försvårar vinterväghållningen. När separering sker genom målad linje i gång- och cykelbanan ska detta alltid kompletteras med målade gång och

cykelsymboler. Symbolerna ska vara återkommande med jämnare mellanrum. Målningen ska alltid skyltas med korrekt vägmärke för att tydligt visa på vilken sida av skiljelinjen som gående respektive cyklister hör hemma.

Belysning

Bra belysta gång- och cykelvägar är viktigt ur flera olika synpunkter. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att olika trafikanter upptäcker varandra i tid. Det är viktigt att både cyklister ser andra trafikanter och att de själva syns i trafikrummet. Vid cykelpassager och vid gång- och cykeltunnlar är det extra viktigt att belysningen är god. Bra belysning är inte bara av betydelse för trafiksäkerheten utan belysning påverkar även trygghetsupplevelsen, orienterbarheten och upplevelsen.



Separering med målning.



Separering med olika material.

7. DRIFT OCH UNDERHÅLL



Nationellt utgör singelolyckorna 70 procent av alla cykelolyckor och drygt 40 procent av dessa kan direkt härledas till drift och underhåll¹¹. Halkbekämpningen har störst betydelse för cyklisternas säkerhet men för framkomligheten har snöröjningen störst inverkan. En studie från Stockholm stad visar att restiden för cyklister kan öka med så mycket som 40-60 procent på grund av brister i vinterväghållningen¹². Andra aspekter av drift och underhåll som framför allt påverkar framkomligheten men som även kan kopplas till säkerheten för cyklister är rullgrus, glaskross och ojämн beläggning. Funktionen av cykelvägnätet är följdaktligen beroende av hög standard på drift och underhåll.

Förutom trafiksäkerheten och framkomligheten påverkas även komforten av nivån på drift och underhåll. Driftnivån har även betydelse för statusen för cykeln som transportmedel och för att få fler att välja cykeln för sin resa.

I Nacka har kommunen ett stort ansvar för drift och underhåll men

Trafikverket, vägföreningar, samfälligheter och andra privata väghållare har också ett ansvar för att cykelfärdens ska fungera längs hela sträckan. Ett bättre samarbete mellan olika väghållare, exempelvis vid snöröjning, kan göra stor skillnad.

Tillsyn och inspektion

Idag åtgärdas en stor del av det löpande underhållsarbetet såsom inträngande vegetation och ojämн beläggning efter inrapportering från gående och cyklister. För att detta ska fungera på ett bra sätt är det viktigt att det finns enkla kontaktvägar för felanmälan av brister och skador i cykelvägnätet för både medborgare och besökare i kommunen.

För att skapa ett förebyggande och systematiserat arbete kring drift och underhåll är återkommande tillsyn och inspektion av cykelvägnätet avgörande. Tillsyn ligger till grund för planeringen av åtgärder vilket krävs för att hålla en hög standard på cykelvägnätet. Målsättningen är att kommunen ska inventera de regionala cykelsträken minst var 14:e dag. Detta för att garantera framkomligheten och trafiksäkerheten genom snabba åtgärder på plats samtidigt som större åtgärder kan kartläggas. För huvudcykelnätet och lokalcykelnätet bör tillsyn göras efter behov.

- **Tillsyn på de regionala sträken var 14:e dag för att säkerställa god standard. Tillsyn på de övriga cykelvägnätet efter behov.**

Sommarväghållning

Lös sand och grus är förutom en trafikfara även en fråga om komfort och framkomlighet för cyklister. Sandupptagningen sker generellt i kommunen under april månad.

Först sker en grovsopning och sedan sker en kompletterande sopning. För att minska singelolyckorna och öka framkomligheten för cyklister bör sandupptagningen påskyndas om väderleken medger detta. Andra tider på året då sopning av cykelvägnätet är av stor betydelse är under lövfällningssäsongen. Löv på vägbanan leder till halkrisk och risk för olyckor. Sandupptagning och lövsopning ska vara prioriterad längs de regionala sträken och huvudcykelnätet

Vid korsningspunkter utgör överhängande växtlighet en utrymmeskonflikt och en trafiksäkerhetsfara. Växtligheten kan även skymma vägmärken och cykelvägvisningar vilket skapar en otydlighet i trafikrummet. Ansvaret för siktsskymmende växtlighet ligger inte allt för sällan på privata tomtägare vilket gör att det kan dröja innan åtgärd. För att förhindra försening behövs tydligare rutiner och större resurser avsättas för hantering av växtlighet.

Brister i beläggning har stor inverkan på trafiksäkerheten och därfor är det viktigt att akuta problem såsom större hål eller sprickbildningar åtgärdas omgående. Idag har kommunen en garantitid på fem arbetsdygn innan åtgärd av denna typ utförs. Det är viktigt att garantitiden efterföljs för att inte försämra trafiksäkerheten för cyklister. I det längre perspektivet och för den allmänna standarden på beläggningen så genomför kommunen besiktningar av hela vägnätet vart femte år. Vid denna besiktning görs bedömningar av beläggningens kvalité och livslängd och efter detta tas beslut om var insatser ska göras under kommande år. Varje år avsätts en viss del av investeringarna för gång- och cykelvägnätet. En tydligare koppling till kommunens regionala sträck och huvudcykelnät kan dock öka nyttan av investeringar.

¹¹ Niska, Anna (2011), *Cykelvägars standard. En kunskaps sammanställning med fokus på drift och underhåll.*

¹² Stockholm stad 2010, *Cykelframkomlighet vintertid.*



Beläggningskada och överhängande vegetation.

- **Skapa en effektiv rutin och uppföljning för kontakt med privata mark och tomtägare gällande växtlighet.**
- **Effektivisera och tidigarelägga sandupptagning och lövsopning.**
- **Avsätt tydlig andel i beläggningsprogram för cykelvägnätet.**

Vinterväghållning

Cyklister är känsligare än bilister för ojämnn beläggnings- och halt underlag. Att cykla i snömodd är betydligt jobbigare, vilket leder till längre restider samtidigt som risken för att falla ökar vid halt underlag. Därför är det viktigt med bra vinterväghållning för att ge goda förutsättningar för ett ökat vintercyklande.

I Nacka gäller idag att snöröjningen går ut vid 3 cm blötsnö och 5 cm torrsnö. I arbetet prioriteras gång- och cykelbanorna. Studier visar att det redan vid 2-3 centimeter börjar bli besvärligare för cyklister att ta sig fram vilket gör det viktigt att snöröjningen på gång- och cykelbanor prioriteras. En högre ambitionsnivå på de regionala cykelstråken är ett bra sätt att öka cyklingen året runt.

Idag finns det praktiska problem med vinterväghållningen när olika entreprenörer kan sköta olika delar av samma cykelväg. Det är viktigt att det sker en samordning framför allt längs de regionala stråken och huvudcykelnätet eftersom dessa är viktiga ur pendlingssynpunkt.

Nya metoder och ny utrustning för vinterdrift av cykelvägar har tagits fram de senaste åren. Exempelvis har försök med sopning och saltlösningar genomförts. Utvecklingen är pågående och det är av vikt att kommunen följer forskningen för att försöka effektivisera vinterväghållningen för gående och cyklister. Det viktiga är att fordon och utrustning som används är anpassade för just cykeltrafiken.

- **Högre standard på vinterväghållning längs de regionala pendlingsstråken.**
- **Längs de regionala stråken ska snöröjningen gå ut vid 2 centimeter snö.**

Vägarbeten

Cyklister upplever ofta att det är svårt att ta sig fram vid byggarbetsplatser. Det är inte ovanligt att det saknas tydlig skyltning och att omledning skapar onödigt långa omvägar. Kanter, löst grus, dålig belysning och cykling i blandtrafik är exempel på aspekter som påverkar framkomligheten, trafiksäkerheten och komforten. Det är viktigt att avstängningarna och omledningsvägarna är anpassade för cyklister.



Vintercykling i Nacka.

Inför att arbeten ska påbörjas ska alltid den som utför arbete i väg inkomma med en trafikanordningsplan (TA-plan). I TA-planen ska framkomligheten och trafiksäkerheten fastställas, både för de som ska ta sig förbi arbetsplatsen men även för de som arbetar på plats. För vägarbeten längs de regionala sträken är det av vikt att god framkomlighet i största möjliga mån säkerställs.



- **Noggrann och uppföljning av TA-planer. Särskild vikt vid uppföljning längs med de regionala cykelsträken.**

RIKTLINJER FÖR DRIFT- OCH UNDERHÅLL

Åtgärd	Utförande och frekvens		
	Regionala cykelsträk	Huvudcykelnät	Lokalcykelnät
Tillsyn och inspektion	Var 14:e dag	Vid behov, minst 2 ggr per år	Vid behov
Vinterväghållning	Regionala cykelsträk	Huvudcykelnät	Lokalcykelnät
Snöröjning/Plogning	Påbörjas vid 2 cm Klart innan 06:30 på vardagar	Påbörjas vid 3 cm	Påbörjas vid 3-5 cm
Snöbortforsling	Vid behov	Vid behov	Vid behov
Halkbekämpning	Påbörjas omedelbart vid behov		
Isborttagning/isrivning	Vid behov	Vid behov	Vid behov
Sommarväghållning	Regionala cykelsträk	Huvudcykelnät	Lokalcykelnät
Lövsopning	Lövsopning ska ske kontinuerligt under lövfallningssäsong	Vid behov	Vid behov
Sandupptagning	Kontinuerligt beroende på väderlek	Klart senast 1 maj	Klart senast 1 maj
Sopning	Borttagning av glasskross och liknande ska genomföras omgående. Sopning sker vid behov, dock minst en gång i månaden	Sopning sker vid behov, dock minst 2 ggr per säsong	Vid behov
Belysning	Åtgärdas löpande för alla tre klasser av cykelvägnät		
Beläggning, "potthål"	Pothåll och mindre skador på beläggning åtgärdas senast tre arbetsdagar efter anmälan inkommit		
Beläggning	Analys genomförs vart femte år därfter planeras nyanläggning efter status på beläggning		
Målning	Inventering efter sandupptagning samt vid behov		
Skyltning	Klotter borttagges efter anmälan inom 24 timmar. Övrigt åtgärdas löpande		
Vegetation	Åtgärdas löpande. Minst 2 ggr per år, sommar och höst		

8. CYKELPARKERING OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. Cykelparkerings är således en viktig del av cykelinfrastrukturen och betydelsefull för att hela cykelresan ska bli en positiv upplevelse. Närhet till målpunkt, stöldsäkerhet (möjlighet att låsa fast ram), väderskydd, kapacitet och trygghet är några av aspekterna som bör tillgodoses i skapandet av välfungerande cykelparkeringsar¹³.

Vid de flesta lokala målpunkterna i Nacka finns idag cykelparkerings men antalet platser är inte alltid tillräckliga och standarden på befintliga parkeringar varierar. Den vanligaste bristen är att cykelställen inte medgör fastlåsning av ramen. Avsaknaden av väderskydd och det allmänna skicket på cykelställen är andra vanliga problem.

2009 genomfördes en inventering av kommunens cykelinfartsparkeringar. Brister inventerades och beläggingsgrad noterades. Underlaget har legat till grund för en pågående upprustning och nyanläggning i kommunen.



¹³ Parkering i storstad (2011)

Vid anläggandet av nya cykelparkerings eller upprustning av befintliga ska ambitionsnivån alltid vara hög. I vissa fall kan det emellertid vara svårt att tillgodose alla aspekter på grund av exempelvis platsbrist, estetik eller att väderskydd skymmer sikten. På platser där cyklar parkeras under en längre tid, vid exempelvis kollektivtrafikpunkter, bör det dock alltid finnas väderskydd och möjlighet att låsa fast ramen.

För långtidsparkeringar är funktionen viktig medan det är viktigare med närhet till målpunkten där cyklar parkeras kortare tid. Ligger cykelparkeringen för långt från målpunkten finns risk att cyklar parkeras vid exempelvis träd, staket eller lyktstolpar. Det är även viktigt att trygghetsaspekten beaktas vid anläggning av cykelparkering. Cykelparkeringsar bör inte placeras vid mörka isolerade platser där det är få som passerar. Det ska känna tryggt och säkert att parkera sin cykel.

För att göra cykeln attraktiv för alla resor krävs att det alltid väl utformade cykelparkeringsar. Vid kommunala an-

läggningar såsom skolor, idrottsplatser är det av extra vikt att det finns tillgång till bra cykelparkeringsar.

För att säkerställa att antalet cykelparkeringsar vid nyexploatering eller ombyggnad är det av vikt att parkeringstal för cykel finns antagna. Parkeringstal är ett viktigt verktyg i exempelvis bygglovsgivning och detaljplanearbete och ett sätt att säkerställa att rätt antal cykelparkeringsplatser byggs. I Nacka kommun pågår arbete med nya parkeringstal och nedan är ett förslag på cykelparkeringsnorm från 2014.

Kommunen saknar idag ett systematiserat arbetssätt för att hålla befintliga cykelparkeringsar i gott skick. Ett problem är hanteringen av övergivna cyklar. För att säkerställa god tillgänglighet är det viktigt att befintliga platser inte är upptagna med övergivna cyklar. Målet är att skapa en rutin för hantering och bortförsning av övergivna cyklar samt att tillsyn av kommunala cykelparkeringsar ska göras minst en gång per år.

Kategori	Parkeringsstal
Bostad (cpl/lgh)	2
Studentbostad (cpl/lgh)	1,25
Kontor (cpl/1 000 kvm BTA)	20
Industri (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Handel (cpl/1 000 kvm BTA)	30
Externhandel (cpl/1 000 kvm BTA)	10
Förskola (cpl/elev)	0,4*
Årskurs F-3(cpl/elev)	0,5*
Årskurs 4-9 (cpl/elev)	0,7*
Gymnasium, högskola (cpl/elev)	0,8*
Övrigt (exempelvis: vård, idrott, kultur, samlingslokaler) (cpl/besökare)	0,3
Kollektivtrafik hållplats (cpl/100 påstigande)	15

*Inkluderar cykelparkering för personal

Kombinationsresor

Att kombinera cykel och kollektivtrafik är för många ett attraktivt sätt att resa. Det är inte alla som har nära till kollektivtrafiken och att cykla första biten av resan kan ha många fördelar. Cykelinfartsparkeringar av god kvalitet är en förutsättning för denna typ av resande men även tillgången till bra cykelvägar till och från tåget, bussen eller båten. Vid större kollektivtrafiknoder kan cykelparkeringarna kombineras med ytterligare service för cyklister för att göra kombinationsresor mer attraktiva. Det finns goda exempel på så kallade "bike and ride" anläggningar i Sverige och runt om i Europa där reparationsservice, omklädningsmöjligheter, förvaringsboxar, café och toaletter med mera finns under samma tak som cykelparkeringarna.

Nya tunnelbanestationer kommer att anläggas på västra Sicklaön och det är viktigt att kapacitetsstarka bytesplatser mellan cykel och kollektivtrafik skapas. Behovet att infartsparkera kommer att finnas och cykelparkeringar tar alltid mindre plats och är billigare än bilparkering.

Idag finns det begränsade möjligheter att ta med cykeln på kollektivtrafiken. Fanns denna möjlighet skulle kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik ytterligare förenklas. Det har upprättas ny båtlinje från Nacka strand där möjligheter att ta med cyklar finns. Denna typ av kombinationsresor är något som kan utvecklas ytterligare med bland annat bättre cykelparkeringar och göra kombinationen av cykel och båt till ett attraktivt färdsätt.

Lånecyklar och service

Lånecykelsystem har etablerats på flera platser runt om i Sverige. Dessa fungerar som ett komplement till de övriga kommunikationsmedlen. Alla äger inte en egen cykel och eftersom det kan vara svårt att ta cykeln med kollektivtrafiken är den inte alltid med då den behövs. Ett lånecykelsystem kan samtidigt vara ett bra sätt att marknadsföra cykeln i stort.

Cykelpumpar är ett annat exempel på service för cyklister och ett bra sätt att marknadsföra cykeln som transportmedel. Cykelpumpar kan med fördel placeras ut i direkt närhet till cykelparkeringar. På dessa platser kan även servicestationer med enklare cykelverktyg placeras ut. Målet är att montera cykelpumpar på strategiska platser under 2014 och utöka antalet pumpar under kommande år.

- **Utöka antalet cykelparkeringar och förbättra standarden på befintliga cykelparkeringar vid kollektivtrafikpunkter.**
- **Inventera och utred behovet av förbättrade cykelparkeringsplatser vid kommunala anläggningar såsom skolor och idrottsanläggningar.**
- **Skapa rutin för kontinuerlig inventering av cykelparkeringsplatser. Både vad gäller skick på ställ och bortforsling av skrotcyklar.**
- **Antagande av cykelparkeringsnorm.**
- **Undersöka vilka platser som är lämpliga för utplacering av cykelpumpar.**

9. CYKELVÄGVISNING

En tydlig och lättförstålig cykelvägvisning är viktig för orienterbarheten. Det är viktigt att skyltar hålls i gott skick, klottersaneras och byts ut vid behov. Målet är att vägvisningen för cykel ska vara minst lika självklar som vägvisningen för biltrafiken. Den ska vara kontinuerlig, tydlig, lättförstålig och av god standard.

Idag finns det en utvecklad cykelvägvisning längs de regionala cykelsträken i Nacka. Denna cykelvägvisning bygger på en vägvisningsplan från 2003. Några år har gått och nya förutsättningar uppstått vilket gör att det finns ett behov av en översyn längs det regionala stråken. På resterande delar av cykelnätet i Nacka är cykelvägvisningen



Cykelvägvisning.

sporadisk och saknar kontinuitet. En översyn av vägvisningen längs i första hand huvudcykelnätet och punktinsatser längs loklnätet bör därför också genomföras.

Ett annat problem är bristen i uppföljning av cykelvägvisningen över kommungränsen. Ett samarbete med grannkommunerna och ett större regionalt samarbete med vägvisningen längs de regional cykelsträken är av vikt för att vägvisningen ska fungera.

- **Se över och förbättra cykelvägvisningen längs hela cykelvägnätet.**



Cykelvägvisning.

10. STADSPLANERING OCH CYKEL

Ska det bli enklare, snabbare, och säkrare att cykla i Nacka är det viktigt att cykeltrafikens roll tydliggörs i arbetet med exempelvis detaljplaner, planprogram och översiktsplaner. Ytor måste tidigt avsättas för att kunna skapa ett attraktivt och tryggt cykelvägnät där framkomlighet är god. Det är viktigt att cykeln behandlas som ett eget trafikslag på samma sätt som biltrafik och kollektivtrafik i planskeden.

Den fysiska strukturen har en betydande roll för var och hur cykelförbindelser kan anläggas. Vid förtätning eller nyexploatering är det viktigt med ett helhetstänk där yta tidigt avsätts för cykelinfrastruktur. Detaljutformningen av cykelinfrastruktur är betydelsefull men den övergripande strukturen av den fysiska miljön är avgörande för hur tryggt, säkert och framkomligt ett cykelvägnät kan bli. Mörka baksidor av bebyggelsen och långa sträckor där uppsikten från omgivningen är dålig kan leda till cykelvägar upplevs som otrygga. Exempelvis kan det nattetid vara mer attraktivt att färdas längs med en bilväg för naturlig övervakning medan det på dagen kan vara det motsatta, det vill säga mer attraktivt att färdas i mer natursköna omgivningar. Otrygga cykelvägar kan leda till att färre väljer att cykla. Eftersom kvinnor i högre grad än män känner sig otrygga i denna typ av miljöer kan detta ses som en jämställdhetsfråga. Därför är det av största vikt att skapa stadsmiljöer där det går att anlägga trygga och säkra cykelvägar.

11. KOMMUNIKATION OCH BETEENDEPÅVERKAN

För att främja cyklingen och öka statusen för cykelfrågor är marknadsföring viktig. Att frekvent informera om satsningar inom cykelområdet och varför de sker är ett sätt att skapa en ökad kunskap och en medvetenhet hos både medborgare i Nacka och hos medierna. Effekten och utnyttjandegraden av fysiska cykelåtgärder såsom nya cykelvägar eller cykelparkeringsplatser kan bli betydligt större med rätt marknadsföring.



"tack för att du cyklar" dag 2013.

Så kallade "tack för att du cyklar" aktiviteter har arrangerats vid ett fåtal tillfällen under de senaste åren i Nacka. 2013 arrangerades en liknande aktivitet där cyklister erbjöds enklare cykelservice, en mindre gåva och möjlighet att tala med trafikplanerare i kommunen. Denna typ av aktivitet är ett bra sätt att uppmuntra befintliga cyklister samtidigt som det kan vara bra tillfällen att få in värdefulla synpunkter och idéer från de som nyttjar cykelvägnätet i

Nacka. Målet är att denna typ av aktivitet arrangeras minst en gång om året.

- **Ta fram en kommunikationsstrategi för cykelfrågor.**
- **Fortsätt med genomföra cykeldagar och andra aktiviteter med syfte att uppmuntra cyklister och få fler att cykla.**

Skolor

För att fler ska cykla till skolan är det viktigt att både den faktiska och den upplevda trafiksäkerheten är god. Trafiksituationen kring många av Nackas skolor är både stressad och osäker vilket främst beror på att föräldrar skjutsar sina barn i bil till skolan. För att skapa en mer hållbar trafikmiljö kring skolorna arbetar kommunen bland annat med projektet Säkra skolvägar. Syftet med projektet är att få fler föräldrar att gå eller cykla med sina barn till skolan. Tyngdpunkten ligger på beteendepåverkansåtgärder, men detta kombineras ofta med fysiska åtgärder.

- **Fortsätta med Säkra skolvägsprojektet och utveckla de beteendepåverkande metoderna.**

Företag och organisationer

Arbetsgivare spelar en viktig roll i det beteendepåverkande arbetet. Gratis bilparkeringsmöjligheter och tillgången av bra cykelparkeringsplatser och cykelgarage är bara några av de aspekter som påverkar anställdas val av färdmedel. Kommunen har ett samarbete med flera av största arbetsgivarna kring cykelfrågor. Detta samarbete kan dock utvecklas och innehålla fler frågor och samtidigt involvera fler företag och organisationer.

- **Fortsatt samverkan med företag och organisationer.**

Felanmälan och synpunkter

För felanmälan och synpunktshantering har kommunen ett system med flera olika kontaktvägar. Det största informationsflödet sker digitalt men det är viktigt att det går att komma i kontakt med kommunen på fler olika sätt. Återkoppling och dialog med boende i Nacka ska kunna ske på ett enkelt sätt. Det är även viktigt att kommunikationen mellan cyklister och kommunen fungerar för att på så sätt snabbt kunna åtgärda brådskande felanmälningar så som hål i asfalten, glas på vägbanan eller bristande vinterunderhåll.

För att underlätta kommunikationsflödet finns det anledning att även titta på nya lösningar. Sociala medier, mobilapplikationer och digitala kartor är exempel på hjälpmedel som kan underlätta informationsutbytet.

- **Utveckla ärendehanteringssystemet och titta på nya tekniska lösningar för felanmälan och synpunktshantering.**

12. UPPFÖLJNING, MÄTNING OCH REVIDERING

Andelen och antalet cyklister är viktig kunskap för att kunna utvärdera insatser inom cykelområdet på ett bra sätt. Information om cykeltrafiken underlättar framtida planering och investering för fysiska cykelåtgärder och för planering av drift och underhåll av cykelinfrastrukturen. Att veta hur antalet och andel cyklister förändras över tid är avgörande för att kunna följa upp uppsatta mål för cykeltrafiken.

Faktisk räkning av antalet cyklister i kombination av resvaneundersökningar kan ge en god bild av cykeltrafiken men för att få ytterligare kunskap om cykeltrafiken finns fler metoder. Några exempel är enkäter för att mäta upplevelse och nöjdhet, olycksstatistik för att följa antalet skadade cyklister, inspektioner för att utvärdera standarden av drift och underhåll av cykelvägnätet och framkomlighetsanalyser genom GPS-studier.

Under 2013 upprättades en plan för mätning av cykeltrafiken. Tanken är att årligen mäta antalet cyklister på 10 givna punkter under en och samma vecka. Kompletterande räkningar kommer att utföras under andra tidpunkter på året, exempelvis för att följa utvecklingen av vintercyklingen. Två stationära räknare installerades 2013 och planen är att utöka antalet stationära räknare under kommande år. De stationära räknarna ger statistik som kan följas varje dag året runt.

Nacka och regionen är i ständig förändring vilket skapar nya förutsättningar, förändrade rörelsemönster och nya behov. För att inte göracykelstrategin inaktuell bör den revideras i 3-5 års intervaller. För att kunna följa utvecklingen av andelen cyklister måste resvaneundersökningar genomföras med jämna mellanrum. Fram till nästa revidering av cykelstrategin bör en heltäckande resvaneundersökning genomföras.

- **Fortsätt räkna cyklister och komplettera detta med ytterligare mätmetoder för att öka kunskapen om cykeltrafikens utveckling.**
- **Genomföra resvaneundersökningar med jämna mellanrum**
- **Revidering av cykelstrategin i 3–5 års intervaller.**





13. ÅTGÄRDSPLAN

Nacka kommer att expandera kraftigt de kommande åren och det är viktigt att cykeln är en självklar del i denna utveckling. Åtgärder som föreslås i denna strategi syftar till att öka andelen cyklister och fokus ligger på att förbättra och underlätta cykelresor till och från skola och arbete. De föreslagna åtgärderna kommer således till stor del gynna pendlingscykling men eftersom åtgärderna syftar till att göra det enklare, snabbare och säkrare att cykla så kommer även de flesta typer av cykling gynnas. Exempelvis kommer rekreativs- och turismcykling påverkas positivt av de föreslagna åtgärderna trots att insatserna inte specifikt riktar sig mot denna sorts av cykling.

Cykeln är inte det enda trafikslaget i transportsystemet och därför är det viktigt att de åtgärder som föreslås i denna cykelstrategi inte försämrar situationen för andra hållbara trafikslag, såsom kollektivtrafik och gående. Många åtgärder kommer att leda till en ökad tydlighet i trafikrummet vilket kommer gynna samtliga trafikanter. Gående är emellertid den grupp som tydligt kommer att få det bättre. Utökade bredder på gång-

och cykelbanorna och tydligare detaljutformning kring busshållplatser är bara två av många åtgärdsexempel som även gynnar gående.

För att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel i Nacka krävs flera olika typer av insatser och åtgärder. Ett väl utbyggt och sammanhängande cykelvägnät är en viktig del men även insatser som underlättar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Förbättrad drift och underhåll är en annan viktig bit, inte minst med tanke på hur detta påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister. Förbättrad kommunikation kring cykelfrågor och framtagande av en kommunikationsplan är ytterligare betydelsefulla delar i arbetet. Allt detta sammantaget ger goda förutsättningar för att öka andelen cyklister. Denna högre ambitionsnivå kräver att mer medel avsätts för cykelfrågor, vilket kräver separata beslut i kommunfullmäktige i samband med årliga budgetbeslut (mer om kostnader i avsnitt Kostnad). Samtliga åtgärdsförslag listas i tabell åtgärdstabell på sid 28.

Nyanläggning och förbättring av cykelnätet

Den kanske allra viktigaste delen för att göra cykeln till ett attraktivt färdmedel i Nacka är att skapa ett väl utbyggt, sammanhängande, gent, framkomligt och trafiksäkert cykelvägnät. Nedan beskrivs därför dessa åtgärdsförslag mer ingående. Föreslagna åtgärder illustreras i karta 3 och i tabell åtgärdstabell.

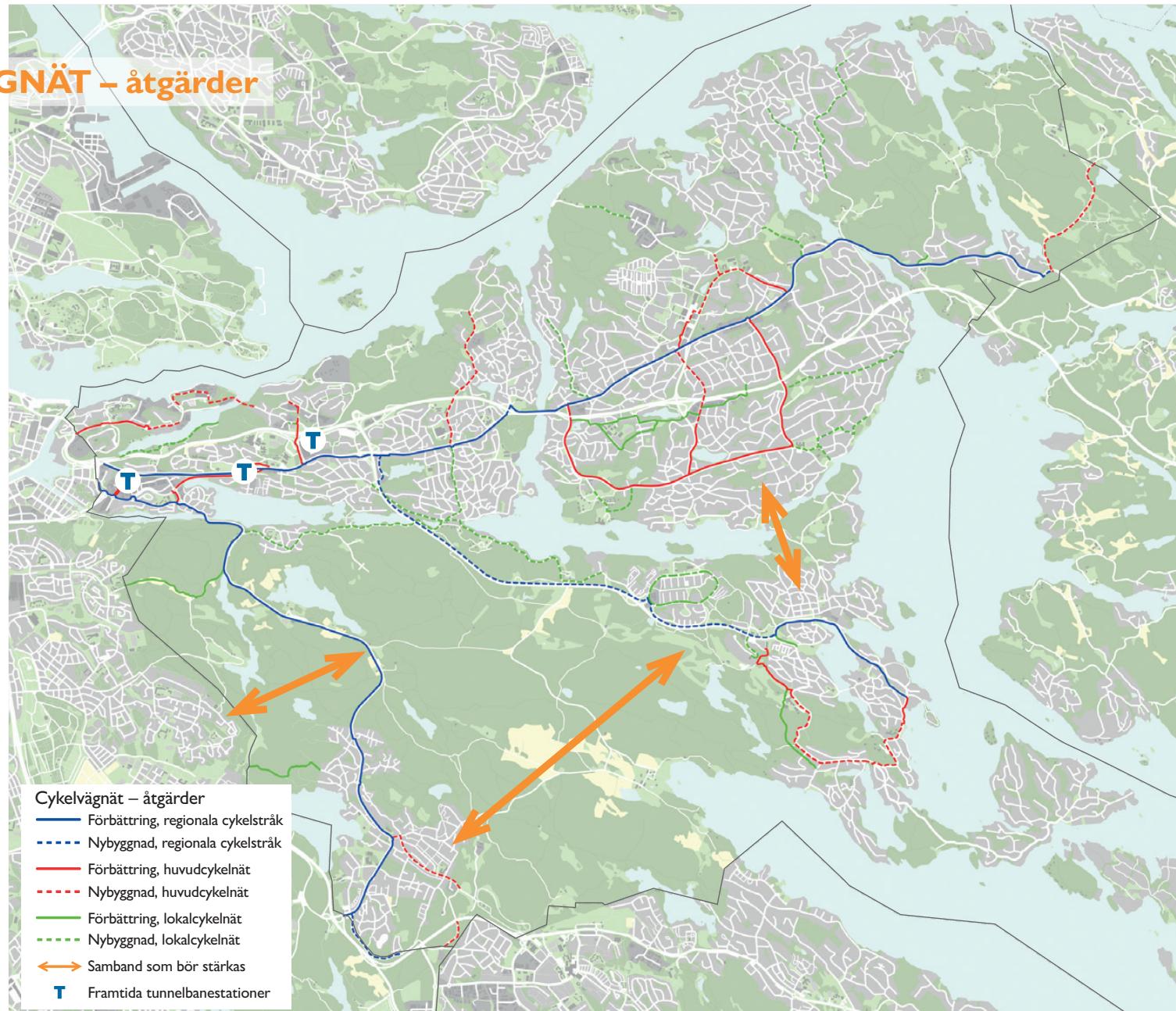
Fokus i cykelstrategin ligger på skol- och arbetsresor, därför har lokaliseringen av skolor och större arbetsplatser

legat som grund för de föreslagna utbyggnadsåtgärderna. Även kopplingar till och från kollektivtrafikpunkter har varit en viktig utgångspunkt tillsammans med kopplingar över kommungränsen och naturområden. Till grund för åtgärdsförslagen ligger även en rad inventeringar av cykelvägnätet som genomförts de senaste åren.

Åtgärder längs med de regionala sträken är prioriterade. De är utpekade pendlingssträck och trafikeras idag av flest antal cyklister. Åtgärder längs dessa sträck bedöms komma flest cyklister till nyttta samtidigt som sträken utgör stommen i cykelvägnätet. Andra åtgärder som är prioriterade är länkar som knyter samman de regionala sträken och knyter ihop cykelvägnätet till ett sammanhållet system. Grunden i prioriteringen mellan åtgärder är hur stor nyttta åtgärden bedöms ha (mer om prioriteringsprinciperna i bilaga).

Samtliga föreslagna utbyggnadsåtgärder är inte detaljstuderade och justeringar i standarden kan behöva göras med hänsyn till befintliga förhållanden. Över exempelvis broar är begränsningen tydlig och möjlighet till standardhöjning i många fall kraftigt begränsad. Grundprincipen är att det ska vara cykelbanor och cykelvägar längs de gator där hastighetsbegränsningen är 40-50 kilometer i timmen eller över. I utvecklingen av exempelvis Nacka stad och kommundelscentra i Älta, Orminge centrum och Saltsjöbaden kan de i strategin illustrerade sträkens läge och funktion behöva förändras, vilket kan leda till ändrad dragning och/eller omklassificering av cykelsträken.

CYKELVÄGNÄT – åtgärder



De regionala cykelstråken

Längs med de regionala cykelstråken föreslås åtgärder på samtliga sträckor. Få sträckor längs stråken uppfyller idag önskvärd standard. Eftersom stråken är av regional betydelse och åtgärder längs dessa stråk bedöms ge störst samhälls-ekonomiska vinster har flera av stråken specialstuderats.

Värmdöstråket

Stråket sträcker sig längs med Värmdövägen som går från öst till väst genom kommunen. På Sicklaön löper gång- och cykelbanor på båda sidor om Värmdövägen medan det i Saltsjö-Boo finns en dubbeldelad gång- och cykelbana på norra sidan av vägen. Standarden på cykelstråket är varierande men är generellt för smalt. Samtidigt är stråket kommunens viktigaste med tanke på antalet cyklister längs sträckan och att stråket når ett stort geografiskt område.

För att skapa ett stråk med hög standard och dra nytta av de tydliga pendlingsmönster som finns föreslås en dubbeldelad GC-banan på södra sidan av Värmdövägen på Sicklaön. Det finns flera fördelar med att förlägga pendlingsstråket på endast södra sidan av Värmdövägen. Dels kan antalet korsningspunkter med motorfordon minimeras och dels kan passagerna i gång- och cykel tunnlar under Värmdövägen undvikas. En placering av cykelstråket längs Värmdövägens södra sida och parallellt med Saltsjöbanan innebär även att en förtätning av bebyggelsen kan ske på norra sidan utan att cykeltrafiken påverkas negativt. Norra sidans gång- och cykelbana som idag är separerad genom målning föreslås bli en kombinerad gång- och cykelbana för lokal cykling. Ett cykelstråk av hög standard kan således skapas samtidigt som en stadsutveckling kan ske på västra Sicklaön.

Den sektion som föreslås blir genomgående 4,3 meter plus 1 meter sidoområde mot vägtrafiken. Bitvis finns utrymme att utöka bredden ytterligare och där det är



Idékoncept för dubbeldelad gång- och cykelbana på Värmdövägen.

befogat kan detta göras. Genom tydligare bredder kommer konflikterna med gående minska men för att minimera konfliktpunkterna föreslås gångytan förläggas närmast körbanan mellan Sickla bro och Nacka forum. På detta sätt minskar konflikterna vid busshållplatser och övergångsställen då gående aldrig behöver korsa cykelbanan. Detaljutformning av gatan behöver dock ske i samband med utvecklingen av Nacka stad.

I Saltsjö-Boo föreslås standarden utökas på den befrintliga dubbeldelade gång- och cykelbanan enligt de

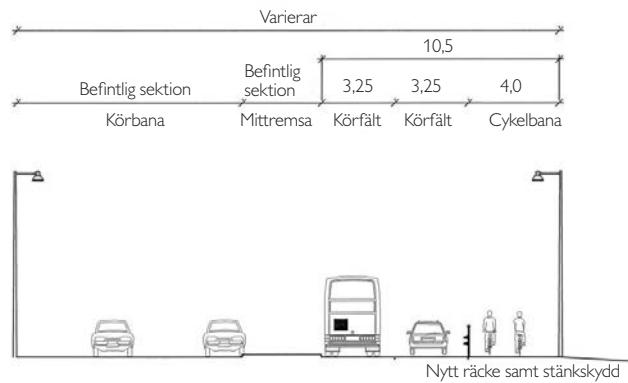
utformningsprinciper som föreslås i den regionala cykelplanen.

Saltsjöbadsstråket

Idag saknas det till stora delar cykelinfrastruktur mellan Saltsjöbaden-Fisksätra och Sicklaön. Cyklister är hänvisade till cykling i blandtrafik vilket är långt ifrån den standarden som eftersträvas längs de regionala cykelstråken. Stråket har utretts och slutsatsen är att det bästa alternativet är att skapa en cykelförbindelse längs med Saltsjöbadsleden. I dag är cyklister hänvisade till Saltsjöbadsvägen men

åtgärder längs denna väg har inte bedömts som rimliga. Topografin, Saltsjöbanans sträckning och angränsande privata tomter är några av svårigheterna för att kunna skapa ett cykelstråk som är separerad från biltrafiken. Ett alternativ som studeras är att stänga av Saltsjöbadsvägen för motorfordonstrafik men även detta bedöms som en olämplig lösning. Det skulle bland annat innebära att Saltsjöbadsledens enda omledningsväg försättnas samtidigt som det skulle ge konsekvenser med långsamtgående fordon på leden.

Genom att anlägga en cykelbana längs med Saltsjöbadsledens nordöstra sida kan ett cykelstråk med hög framkomlighet som är separerad från motorfordonstrafik skapas. Nedan visas föreslagen sektion där cykelbana skapas på inom befintlig vägbredd och avskiljs med räcke. Saltsjöbadsvägen och de andra vägar som utgör dagens Saltsjöbadsstråk kommer förbli betydelsefulla cykelförbindelser och åtgärder kommer behövas även här då cykling i fortsättningen kommer ske i blandtrafik.



Ältastråket och Tyresöstråket

Ältastråket sträcker sig från Sickla till Älta. Trafikverket som till största del är väghållare planerar investeringar för att förbättra standarden på detta stråk. Kommunen har ansvar för stråket på Gillevägen och även här planeras förbättringsåtgärder.

Tyresöstråket sträcker sig mellan Tyresö och Gullmarsplan. Några hundra meter av stråket går in i Nacka kommun. Cykel sker idag i blandtrafik längs stora delar av Ältabergsvägen men ny gång- och cykelbana byggs under 2014.

Samband

I karta 3 visas tre samband som bör stärkas. Här är inga exakta sträckor eller åtgärder utpekade utan det beskriver kopplingar som med fördel kan stärkas för att skapa ett attraktivare och mer sammanhållet cykelvägnät. Baggenstaket är en sådan koppling som om det fanns en bro eller

liknande skulle sammankoppla Saltsjöbaden och södra Saltsjö-Boo på ett bättre sätt. En annan koppling som bör stärkas är över Erstavik. Idag är vägarna över Erstavik oftast det genaste alternativet för många cyklister. Bilvägarna har begränsad motorfordonstrafik vilket gör dem till bitvis bra cykelvägar. Erstavik ägs av en privat markägare och åtgärder måste således samordnas med markägaren. Den tredje kopplingen som identifierats är Nackareservaten och över kommungränsen till Stockholm. Enklare åtgärder kan göra mycket för att stärka denna koppling och underlätta både för arbetspendling och rekreativ cykling.

Åtgärdstabell

De åtgärder som föreslås i cykelvägnätet är antingen förbättring, nybyggnad eller trafiksäkerhetsåtgärder i blandtrafik. Förbättringsåtgärder innebär framför allt breddning av befintlig cykelväg/cykelbana men det kan även innebära andra åtgärder såsom förbättringar av cykelpassager eller utformning av busshållplatser. Förbättringsåtgärder utgår ifrån den eftersträvsvärda utformning som behandlas i kapitel 6.

Nybyggnadsåtgärder föreslås på sträckor där det idag saknas separerad cykelförbindelse. Trafiksäkerhetsåtgärder föreslås på sträckor där nybyggnad av cykelbana/cykelväg inte bedöms som en rimlig åtgärd utifrån lokala förhållanden. En del sträckor bedöms ändå som viktiga cykelförbindelse och eftersom cykling sker i blandtrafik längs dessa sträckor innebär trafiksäkerhetsåtgärder framför allt hastighetsdämpande åtgärder. Kostnaderna för samtliga åtgärdsförslag är beräknade efter schablonvärden och är således grova uppskattningar (mer i avsnitt kostnader).



ÅTGÄRDSTABELL

Regionala cykelsträck	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Värmdövägen (Sicklaön)	Förbättring	5 800	30 000	1
Saltsjöbadsstråket Etapp 1 (Saltsjöbadens centrum-Fisksätra)	Nybyggnad (dubbelriktad cykelbana)	1 900	12 000	1
Saltsjöbadsstråket Etapp 2 (Fisksätra-Sicklaön)	Nybyggnad (dubbelriktad cykelbana)	4 300	30 000	1
Ältabergsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	120	560	1
Värmdövägen (Saltsjö-Boo)	Förbättring	7 800	20 000	2
Gillevägen	Förbättring	600	1 200	2
Järlaleden (Uddvägen-Sickla industriväg)	Förbättring	300	440	2
Saltsjöbadsstråket Etapp 3 (Saltsjöbadens centrum-Saltsjöbaden station)	Förbättring	2 600	12 000	3
Skurubron med ramper	Ombyggnad till gång- och cykelbro	-	***	-
Huvudcykelnät	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Telegramvägen/Prästkragens väg/Lännerstavägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana) /Förbättring	1 900	2 000	1
Järlaleden (Järlakrysset)	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	320	500	1
Järlaleden (Järlakrysset ramper)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	160	400	1
Grustagsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	500	3 100	2
Mensättravägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 000	2 850	2
Sickla industriväg	Förbättring	760	2 450	2
Vikdalsvägen (Värmdövägen-Augustendalsvägen)	Förbättring	570	2 100	2
Kvarnholmsvägen	Förbättring	750	2 500	2
Kvarnholmsvägen (Hästholmsbron-Finnbergstunneln)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	430	22 400	2
Sockenvägen	Förbättring	4 000	10 500	2
Evalundsvägen/Storkällans väg	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	1 250	1 550	2
Ektorpsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 150	3 200	2
Skarpövägen (Mensättravägen-Hasseluddsvägen)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	300	950	2
Kanholmsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana) /Förbättring	550	1 550	2
Boovägen	Förbättring	2 000	5 400	3
Järlaleden	Förbättring	900	1 450	3
Rösundavägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 000	3 950	3
Saltsjöpromenaden	Förbättring	300	400	3
Skyttevägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	2 300	6 500	3
Samskolan-Saltsjöbadens centrum	Förbättring	650	850	3
Utskogsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	1 400	4 200	3
Kvarnholmsförbindelsen	Nybyggnad (bro)	-	***	-

De som inte är kostnadsbedömda
eller prioriterade:

* Ingår i antagen detaljplan

** Ingår i antaget program eller
detaljplaneprogram.

*** Ingår i större infrastruktur-
eller stadsbyggnadsprojekt.



Lokalcykelnät	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Rensättra (Rensättravägen-Boo kyrka)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelväg)	490	2 300	2
Solsidevägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelväg)	375	1 550	2
Saltsjöbadsvägen	Förbättringsåtgärder	750	3 000	2
Duvnäsvägen	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	1 150	1 500	3
Talluddsvägen	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	1 400	1 650	3
Kummelnäsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	750	4 150	3
Saltsjö-Duvnäs stn.-Kranglan-Hästhagen-Nacka kvarn	Trafiksäkerhetsåtgärder (cykling i blandtrafik)	3 000	3 500	3
Byvägen (Stockholmsvägen – Saltsjöbadens IP)	Förbättring	350	650	3
Trädgårdsvägen/Björknäs IP/Kocktorpssjön/Prästkragens väg/Moravägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)/Förbättring	4 300	2 100	3
Vikingshillsvägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	2 000	6 500	3
Kolarängen-Skarpnäcks gård	Förbättring	1 200	800	3
Björkhagen-Ältavägen	Förbättring	1 700	1 000	3
Vikdalsvägen (Augustendalsvägen-Rosenbergsvägen)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	150	385	3
Samskolan-Ravinvägen	Förbättring	1 050	1 600	3
Velamsundsvägen	Förbättring	190	220	3
Nacka strand-Svindersviken	Nybyggnad (strandpromenad)/Förbättring	1 600	5 000	3
Tre Kronors väg	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	*	-
Skarpövägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	*	-
Tollare vägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	*	-
Dalvägen m.m.	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	**	-
Galärvägen m.m.	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	**	-
Fisksätravägen/ Fidravägen	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	-	**	-
Nacka kommun ej väghållare	Åtgärd	Längd m ca	Kostnad (tkr)	Prio
Ältavägen (Trafikverket)	Förbättring	9 900	25 000	-
Järlaleden (Trafikverket)	Förbättring	300	1 000	-
Planiavägen (Trafikverket)	Förbättring	160	400	
Lagnövägen (Trafikverket)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	2 000	10 000	-
Gamla Skärgårdsvägen (Trafikverket)	Nybyggnad (dubbelriktad gång- och cykelbana)	190	1 000	-
Övrigt	Åtgärd		Kostnad (tkr)	
Nacka	Snabba åtgärder (trimning, framkomlighet och trafiksäkerhet)	-	1 500/år	-
Nacka	Cykelparkerings (nya och befintliga)	-	1 000/år	-
Nacka	Utökad drift och underhåll enligt föreslagna riktlinjer	-	750/år (utökad kostnad utöver befintlig nivå)	-
Nacka	Kommunikationsinsatser för cykel (kommunikationsstrategi)	-	150/år	-
Nacka	Cykelvägvisning	-	75/år	-

De som inte är kostnadsbedömda eller prioriterade:

* Ingår i antagen detaljplan

** Ingår i antaget program eller detaljplaneprogram.

*** Ingår i större infrastruktur- eller stadsbyggnadsprojekt.

Kostnad

Objekten i åtgärdstabellen är studerade i olika omfattningar vilket kan leda till att objektens omfattning och således kostnader ökar vid fortsatt utredning och projektering. Platsspecifika förutsättningar, tillkommande arbeten och svår terräng är exempel på faktorer som kan komma att påverka kostnadsbilden. Redovisade kostnader är till största del beräknade på schablonvärdens. Att beräkna kostnaderna efter schablonvärdens ger en vägledning i vilka ekonomiska ramar som krävs för utbyggnad, men ska inte användas för fortsatt planering då för stor osäkerhet föreligger.

En ny 4,3 meter bred cykelväg med belysning beräknas kosta cirka 5 400 kronor per löpmeter medan att bredda en befintlig cykelväg en meter ut i vägområdet beräknas kosta cirka 2 200 kronor. Sedan tillkommer kostnader för exempelvis busshållplatser och gångpassager.

Kostnaderna för nyanläggningar och förbättring av cykelvägnätet uppgår till totalt cirka 221 miljoner kronor på kommunens vägnät. Tillsammans med nya cykelparkeringar, medel för kommunikationsinsatser och utökade kostnader för drift och underhåll innehåller detta en total investering på 280 miljoner kronor. Genomförs cykelstrategin till 2030 skulle en investeringsvolym på cirka 16,5 miljoner per år behövas för att realisera samtliga delar av planen. Investeringsvolymen beslutas av kommunfullmäktige i årliga budgetbeslut. Genomförande tiden för cykelstrategin är satt till 2030, det vill säga 17 år. Detta skulle innehålla en investeringsvolym på cirka 16,5 miljoner kronor per år om samtliga delar av cykelstrategin realiseras.

En del av kostnaderna för utbyggnad kan komma att bäras av framtida stadsbyggnadsprojekt och detaljplaner. Det är viktigt att en utbyggnad av cykelvägnätet samordnas med stadsbyggnadsprojekt för att minska dubbelplanering. Det är även viktigt att ett helhetsperspektiv finns i varje

stadsbyggnadsprojekt för att säkerställa en sammanhållen kvalité på cykelvägnätet.

För att underlätta utbyggnader kan de ekonomiskt stora åtgärderna delas in i etapper för att möjliggöra en långsiktig utbyggnad. Om en etappindelning görs är det viktigt att helheten och länkarna fungerar under utbyggnadstiden samt att framkomligheten och trafiksäkerheten inte påverkas negativt av etappindelning.

Alla kommuner har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för utbyggnaderna av gång- och cykelvägar där kommunen själv är väghållare. Kommunen kan få upp till 50 procent av kostnaderna medfinansierade av länsplanen. Redan idag söker Nacka kommun medfinansiering för dagens investeringar och för den fortsatta utbyggnaden av cykelvägnätet kommer fortsatt medfinansiering att sökas. I teorin innebär detta att den årliga kostnaden kan komma att medfinansieras med upp till 50 procent.

Samhällsekonomiska modeller som på senare år har tagits fram för att visa effekten av satsningar på cykeltrafiken visar att effekterna av investeringar är positiva. Exempelvis har det för den regionala cykelplanen för Stockholm gjorts beräkningar på lönsamheten med planen. Dessa visar att nettovinsten för samhället hamnar på mellan 13-22 kronor per satsad krona¹⁴. Vissa objekt är angelägnare att realiseras än andra, då deras nytta beräknas vara högre, och därav prioriterats högre i åtgärdsplanen.

För att kunna arbeta på ett kostnadseffektivt sätt är det viktigt att det också finns ekonomiska medel avsatta för att möta behovet av snabba åtgärder. Det kan exempelvis handla om framkomlighets- och trimningsåtgärder för cykel i utbyggnaden av andra investeringsprojekt eller trafiksäkerhetsåtgärder. 1,5 miljoner bör årligen avsättas för att täcka behovet av snabba åtgärder i befintlig miljö. Exempel på åtgärder är nedsänkning av kantsten, rödmål-

ning i korsning, utbyggnad av refuger, förbättrad kurvradie och utökad belysning

Nacka har delvis bra eller mycket bra infrastruktur för cykel och med en förbättrad drift kan befintliga anläggningar nyttjas bättre. En ökad ambition gällande drift och underhåll kommer att innehålla ökade kostnader. Även utbyggnaden av nya länkar kommer innehålla ökade driftskostnader i form av nya anläggningar. För att säkerställa framkomligheten och trafiksäkerheten är det viktigt drift och underhåll tilldelas ökad budget alternativt måste befintliga resurser prioriteras om. Eventuellt kan ett mer systematiserat arbetsätt minska kostnadsökningen för drift och underhåll. Att beräkna kostnader för drift och underhåll medför en stor osäkerhet då stora kostnader direkt är knutna till vinterdriften. Beroende på exempelvis snömängd och kyla kan kostnaderna variera kraftigt från år till år.

Riskbedömning

Eftersom åtgärdsförslagen inte är detaljstuderade finns det inte bara risk enskilda utbyggnadsobjekt blir dyrare och försenade utan även risk att kvalitén blir lidande. Eftersträvansvärd utformning kanske inte är möjlig beroende på lokala förhållanden (exempelvis tunnlar, broar, vatten, fastigheter och höjdskillnader) vilket kan leda till att sämre standard måste väljas eller i värsta fall att åtgärden inte är möjlig att realisera. Skillnaden mellan lokala förhållanden är stor vilket kan öka risken att kostnadsbedömningar blir missvisande, att kvalitén blir försämrad eller att utbyggnader blir kraftigt försenade.

Det finns risk att enskilda objekt i åtgärdslistan blir försenade, dock så påverkar dessa inte cykelvägnätets helhet om objekten är oberoende av varandra. Dock påverkar uteblivna cykelvägar nätet negativt, då risken är att cykelvägnätet inte får den helhet som eftersträvas.

¹⁴ WSP Analys och strategi (2013). *Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandlingen till regional cykelplan för Stockholms län*.

14. REFERENSER

Niska, Anna (2011). Cykelvägars standard. En kunskaps-
sammanställning med fokus på drift och underhåll.

Parkering i storstad (2011).

RUFS 2010

Spolander, Krister (2012). Underlag för regionalt
cykelvägnät i Stockholms län. Pendlingsrelationer mellan
bosäder och arbetsplatser.

Stockholm cykelplan 2012.

Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2010).
GCM-handbok. Utformning, drift och underhåll med
gång- och cykel och mopedtrafik i fokus.

Sveriges kommuner och landsting och Trafikverket (2012).
Vägar och gators utformning.

Sweco Infrastructure (2011). Regionalt cykelstråk
Saltsjöbaden.

Sweco Infrastructure (2013). Cykelutredning
Värmdövägen.

Tillsväxt miljö- och regionplanering och Landstingets
trafikförvaltning (SLL), Trafikverket Region Stockholm,
Länsstyrelsen i Stockholms län (2013). Regional
cykelplan för Stockholms län 2014-2030. Remissversion
2013-03-25.

15. BILAGOR

Prioriteringsprinciper

Prioriteringsgrad av åtgärder:

- 1: Mycket Hög
- 2: Hög
- 3: Mindre hög

Kriterier vid prioritering av åtgärder:

- Saknad eller bristfällig länk längs med det regionala cykelstråken
- Saknad eller bristfällig länk längs med huvudcykelvägnätet
- Saknad eller bristfällig länk längs med det övriga cykelvägnätet
- Vanligaste förekommande resttypen på sträcka
 - Skol- och arbetsresa
 - Till kollektivtrafik
 - Till lokala målpunkter
 - Rekreationscykling
- Bedömt antal cyklister idag
- Bedömd vinst
 - Minskad resttid
 - Ökad trafiksäkerhet
 - Ökat antal cyklister
 - Ökad komfort
- Hastighet och volym för fordonstrafiken



Samrådsredogörelse för Cykelplan 2014

Sammanfattning

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med cykelplanen är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Utifrån de 39 synpunkter som inkommit under remissiden har nya ställningstaganden gjorts och cykelplanen omarbetats. En av de största förändringarna i planen är ett nytt kapitel om stadsplaneringens betydelse för att skapa trygga och attraktiva cykelvägar. En annan betydelsefull ändring är att cykelplanen på ett tydligare sätt behandlar kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik. Mindre justeringar har även gjorts i åtgärdsplanen där nya länkar har tillkommit och omprioriteringar gjorts mellan de olika åtgärdsförslagen.

Ärendet

Under 2013 har förslag till ny cykelplan för Nacka kommun arbetats fram och Tekniska nämnden beslöt vid sitt sammanträde 2013-12-17 att skicka ut cykelplanen på remiss. Remissiden pågick mellan 19 december 2013 till 28 februari 2014. Totalt inkom 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet. Se bilaga 2, samrådsredogörelse, för fullständig summering.

Utskick har gjorts till remissinstanserna (2013-12-19), pressutskick (2014-01-10), annonsering för allmänheten i Nacka Värmdö Posten (2014-01-14) samt på publicering på www.nacka.se (2013-12-19). Cykelplanen har varit utställd i Nacka stadshus samt i biblioteken i Fisksätra, Älta, Orminge, Saltsjöbaden och i Nacka Forum mellan den 20 januari till den 28 februari. Den 3 februari 2014 presenterades planen för *Nätverket för Fisksätras framtid* i Fisksätra bibliotek.

Förslag till cykelplan

Syftet med Cykelplan 2014 är att de satsningar och utbyggnader som görs för cykel i Nacka kommun ska ske på ett effektivt och prioriterat sätt. Målet med cykelplanen är att det ska bli enklare, snabbare och säkrare att cykla i Nacka. Kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik ska förbättras och andelen cyklister ska öka under alla delar av året.

Cykelplanen behandlar principer för arbete kring detaljutformning, drift och underhåll, cykelparkerings och cykelvägvisning. Planen tar även upp frågor kring kommunikation och beteendepåverkan samt behovet av tydligare mätning och uppföljning av cykeltrafiken. Cykelplanen innehåller även en åtgärdsplan där nyanläggning och förbättring av cykelvägnätet föreslås. Åtgärdsplanen inrymmer också förbättringsåtgärder för drift och underhåll, cykelparkerings, cykelvägvisning och kommunikationsinsatser.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Cykelplanen har varit ute på samråd från den 19 december 2013 till den 28 februari 2014. 39 yttranden från nämnder, myndigheter, organisationer, intresseföreningar och allmänhet har inkommit. 18 av dessa inkomna yttranden är från privatpersoner.

Den enskilda del av cykelplanen som det inkommit flest synpunkter på är åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden. Av de nio privatpersoner som tyckt till om förslaget är det tre som tillstryker förslaget medan sex tycker att det är ett mindre bra förslag. Anledningarna som lyfts fram är bland annat att det skulle bli en trist miljö som är bullrig, dammig och väderutsatt och att det är en onödig investering eftersom cyklister ändå kommer välja Saltsjöbadsvägen. Liknande åsikter förs fram av *Nätverket för Fisksätras framtid* och *Svenska cykelsällskapet*. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ser dock att förslaget löser ett problem som lyfts redan i översiktsplanen. Att koppla samman Sicklaön och Saltsjöbaden längs Saltsjöbadsleden anses som positivt för pendlingscyklister med god framkomlighet. Nacka Miljövårdsråd anser att enklare alternativ längs Saltsjöbadsvägen bör undersökas men att om Saltsjöbadsleden byggs så bör ändå åtgärder längs Saltsjöbadsvägen göras för att underlätta för den lokala cyklingen. I cykelplanen har åtgärdsförslag för att förbättra cykling i blandtrafik längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå.

En annan aspekt som lyfts i flera yttranden är betydelsen av kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. Vikten av denna fråga har bland annat tagits upp av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden, Kulturnämnden, Värmdö kommun, Trafikförvaltningen SLL och Sjövägen. I Nacka är kombinationsresandet med cykel och kollektivtrafik en självklar och viktigt del av trafiksystemet. Betydelsen av kopplingen mellan cykel och



kollektivtrafik har lyfts i cykelplanen. Dels behandlas det i kapitlet med cykelparkerings på ett tydligare sätt och dels är cykelplanens målformulering justerat utifrån denna aspekt.

Samhällsplaneringens betydelse för cykeltrafikens attraktivitet framhålls bland annat av Trafikverket och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden. Trafikverket tar upp hur en tät stadsstruktur kan uppmuntra resor med cykel men även hur cykelinfrastruktur kan påverka stadsmässigheten. Av Miljö- och stadsbyggnadsnämnden lyfts även vikten trygg- och säkerhetsfrågor i planerandet av cykelvägar. Cykelplanen har kompletterats med ett nytt kapitel som berör trygghetsfrågor och stadsplaneringens betydelse för attraktiviteten för cykel som transportmedel.

En annan synpunkt som tagits upp i flera yttranden är att cykelplanen inte tydligt behandlar rekreativ-, turism- och fritidscykling. Detta framförs bland annat av Kulturnämnden, Kommunala pensionärsrådet, SPF Nackaringen och Svenska cykelsällskapet. Ingen förändring i cykelplanen har gjorts vad gäller denna fråga. Cykelplanens fokus är på pendlingsresor till och från skola och arbete. Bedömningen är att potentialen för att förändra resebeteendet för dessa är stort då dessa resor görs frekvent och är i många fall tillräckligt korta för att göras med cykel. Väljer fler cykeln kan onödiga bilresor undvikas och kollektivtrafiken avlastas. Även om inte fokus ligger på turism- och rekreativscykling kommer denna sorts cykling gynnas av de föreslagna åtgärderna. Att ta fram en plan för förbättrad turism- och rekreativscykling kräver emellertid ett annat fokus och kan vara ett mål för framtiden.

Resterande synpunkter sammanfattas i yttrandena nedan.

Synpunkter på cykelplan 2014

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att det nu finns ett färdigt förslag till cykelplan. I kommunens översiktsplan är en av stadsbyggnadsstrategierna ett komplett transportsystem där en av åtgärderna är att ta fram en cykelplan. Nämnden framhåller dock att cykelplanen behöver uppdateras med jämna mellan rum och att planeringen behöver samordnas med de stadsbyggnadsprojekt som berörs av cykelplanen. Det behöver även förtydligas om de föreslagna förbättringsåtgärderna ska finansieras av kommun eller om exploater inom stadsbyggnadsprojekt ska medfinansiera.

Vidare framhåller nämnden det är bra att utformningsprinciperna i detaljutformningen bygger på gemensamma och vedertagna källor. På så sätt behöver inte kommunen uppfinna hjulet igen och utformningen kan bli konsekvent och lättavläst över kommungränserna. Nämnden anser emellertid att minsta godkända breddmått

uteslutande ska användas för att få en stadsmässighet i gatumiljön samt att frånsteg kommer att behöva göras vid exempelvis utformningen av busshållplatser. Även den föreslagna skiljeremsan längs med de regionala stråken anser nämnden inte är en särskilt stadsmässig lösning. Nämnden påpekar att cykelplanen knapphändigt behandlat trygg- och säkerhetsfrågor. Det är av stor betydelse att gång- och cykelvägar utformas så att de uppfattas som trygga och säkra.

Gällande cykelparkerings föreslår nämnden att det i anslutning till blivande tunnelbanestationer kan anläggas så kallade *Bike n Ride* anläggningar där det utöver cykelparkering kan finnas andra servicefunktioner som omklädningsrum och verkstad. Nämnden anser även att de tänka stationslägena för tunnelbanan bör redovisas i kartmaterialet.

Cykelplanens förslag att anlägga det regionala cykelstråket längsmed Värmdövägens södra sida på Sicklaön känns enligt nämnden logiskt, dock bör det övervägas att anlägga cykelbanan närmast motorfordonstrafiken. Åtgärdsförslaget med en ny cykelbana utmed Saltsjöbadsleden anser nämnden är positivt för pendlingscyklister. I yttrandet tar nämnden upp länkar som finns med i antagna detaljplaner och detaljplaneprogram men som inte finns med i remissversionen, samt sträckor som behöver utredas ytterligare. En utav de sträckor som anses behövas utreda ytterligare är sträckningen mellan Solsidan och Tattby station. Där undrar nämnden om förbättringsåtgärder på befintlig sträckning är ett billigare och bättre alternativ än nyanläggning av GC-väg utmed Skyttevägen. En tydligare kostnadsberäkning för de olika åtgärdsförslagen anses eftersträvansvärt. Det är svårt att förstå hur beräkningarna är utförda och vilken standard beräkningarna har utgått ifrån.

Den höjda ambitionsnivån vad gäller drift och underhåll anser nämnden medför en tydlig förbättring av tillgängligheten och standarden på gång- och cykelvägarna, speciellt avseende vinterdriften.

Kommentar: *Cykelplanens tidshorisont är 2030 och därfor har inte alla sträckor detaljstuderats och inte heller hur de ekonomiska kostnaderna ska fördelar. Gällande detaljutformningen och breddmått så finns det en risk med att uteslutande använda minsta standard då det kan leda till konflikter och trafiksäkerhetsproblem på sträckor med höga flöden av gående och cyklister. Där det finns behov och möjlighet bör "god standard" eftersträvas, speciellt vid de regionala stråken eftersom tydligare breddmått ger ökad säkerhet och framkomlighet. Gestaltningsmässigt så går det att kombinera dessa detaljutformningar med det som nämnden menar med stadsmässighet. Flera exempel från attraktiva städer finns i Europa där goda mått används.*

Nämndens synpunkter angående behandlingen av trygg- och säkerhetsfrågor har tagits i beaktning och dessa inryms i ett nytt kapitel tillsammans med diskussion över stadsplanering och cykel. Likaså har goda cykelparkerings i anslutning till



kollektivtrafik och kommande tunnelbanestationer förstärkts i cykelplanen under kapitel 8.

Gällande de saknade länkarna som finns i antagna detaljplaner och detaljplaneprogram har dessa infogats i kartmaterialet samt åtgärdstabellen. För sträckorna Älta - Saltsjöbaden samt Skogsö-Boo har dessa illustrerats som "samband" som kräver vidare utredning. Detta då inga tydliga kopplingar finns i dagsläget men att sambandet utgör en viktig tvärkoppling mellan olika delar av kommunen. Åtgärdsförslaget utmed Skyttevägen är kvar i detta skede. Bedömning är att det är svårt att förhöja standarden och skapa en attraktiv och säker cykellänk längs den befintliga kuperade cykelvägen.

Angående kostnadsberäkningarna har dessa gjorts utefter schablonvärdens. De utformningsprinciper som har använts är de för regional-, huvud- och lokalkykelvägar som finns angivna under kapitlet för detaljutformning. Hänsyn har tagits till om det är ny anläggning eller breddning av befintlig GC-väg, antalet busshållplatser och cykelöverfarter på sträckan samt huruvida sträckan behöver kompletteras med belysning eller ej.

Kulturnämnden

Kulturnämnden tar upp nya målpunkter som inte tas upp i planen. Kulturhus, bibliotek, evenemangsplatser borde lyftas fram tydligare och definieras som målpunkter. Nämnden påpekar även att förutsättningarna att vara cykelturist i Nacka kan förstärkas genom att intrigera kopplingarna och möjligheterna med att kombinera cykel-, båt- och tågresor i planeringen. Nämnden tar även upp möjligheterna till att konstnärlig gestaltning inom ramen för Öppna konsten kan öka attraktiviteten och skapa tryggare cykel- och gångvägar.

Kommentar: Det definierade cykelvägnät som finns i planen tangerar ofta nämndens angivna målpunkter varav ingen justering görs i planen för detta. Angående kombinationsresor har detta tydligare lyfts in i planen som en viktig del under kollektivtrafik. Konstnärlig gestaltning av platser och sträckor är absolut intressant men inte något som lyfts in i planen.

Fritidsnämnden

Fritidsnämnden instämmer i föreslagen strategi för cykelplan. Nämnden uppmanar Tekniska nämnden att komplettera cykelplanen med förbättring av barns och ungas skolvägar och färdvägar till fritidskluster och sportanläggningar. Det borde även införas roliga och konstfulla cykelhållplatser som fungerar som uppsamlingspunkter för de som vill cykla i grupp till till exempel skolan.

Nämnden tar upp att samverkan med föreningslivet behöver öka.



Kommentar: *Utgångspunkten i cykelplanen är pendlingsresor till och från arbete och skola. Cykelplanen tar även upp att arbetet kring säkra skolvägar ska utvecklas och stärkas.*

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden tillstyrker cykelplanen

Kommentar: *Inga kommentarer*

Social och äldrenämnden

Sociala och äldrenämnden tycker att förslaget till cykelplan är bra. Nämnden anser emellertid att hälsoaspekten bör lyftas fram tydligare och att cykelplanen bör innehålla en rubrik kring folkhälsa.

Kommentar: *De hälsovinster som görs genom en ökad aktivitet är mycket bra och självklart kan en anledning till att börja cykla vara en framtidens bättre hälsa. Dock kommer inte cykelplanen att ta upp hälsoeffekterna av att cykla i ett eget kapitel. Hela planens syfte är att främja cykeln som färdmedel och då är hälsovinsterna ett resultat av en ökad cykling.*

Kommunala pensionärsrådet

Kommunala pensionärsrådet, KPR, anser att planen är ett välarbetat dokument och att den bör kunna fungera som underlag för att skapa gena, säkra och bekväma cykelvägar. KPR framhåller dock att planen inte i tillräcklig omfattning beaktat möjligheterna att underlätta för friska äldres personers behov av motions- och rekreativscyklande. Planen bör ytterligare studera olycksfallsriskerna för äldre, framför allt de med nedsatt rörelseförmåga. Cykelplanen redovisar så kallade *lugna promenader* som delar i det lokala cykelvägnätet. Detta anser KPR kan leda till en intressekonflikt. Ytterligare en intressekonflikt som belyses är planens relation till kollektivtrafiken. KPR anser att kollektivtrafikkörfält måste finnas kvar längs Värmdövägen. Den prioritering av åtgärder längs de regionala sträken anses dock som riktigt. Vidare föreslås kommunen tillsammans med polisen arbeta för att få cyklister att följa gällande trafikregler.

Rådets uppfattning är vidare att dubbelriktade gång- och cykelbanor endast ska användas om breddmåttet god standard kan uppnås för att minimera risken för olyckor. KPR föreslår att en förbättring av det lokala cykelstråket på Hasseluddsvägen bör förbättras. Idag är det en smal passage där både gående, skolbarn och pendlingscyklister ska samsas. Ett alternativ kan vara att använda Booleden.

Kommentar: *Att det lokala cykelnätet tangerar de lugna promenaderna anses inte som ett problem då dessa passar sig väl för exempelvis rekreativscykling och är inte dimensionerade för cykling i högre hastighet. Gällande detaljutformningen och olycksrisken för äldre med funktionshinder följer utformningsprinciperna regionala och*



nationella rekommendationer samt kommunens eget arbete med ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utgångspunkten av alla förslag är att inte försämra framkomligheten för andra hållbara transportslag så som kollektivtrafik och gångtrafik. Gång- och cykelbanan längs Hasseluddsvägen är svår att åtgärda och kommer inte att läggas till som åtgärd i cykelplanen. Booleden är inget alternativ ur cykelsynpunkt men problemen längs sträckan kommer undersökas vidare.

Värmdö kommun

Värmdö kommun ser positivt på att Nacka nu tar fram en cykelplan. Värmdö är positiva till den klassificeringen av cykelstråken som har gjorts och där de öst-västliga förbindelserna pekas ut som viktiga pendlingsstråk. Värmdö påpekar även att en satsning på cykel vid populära replipunkter kan underlätta för utvecklingen av besöksnäringen.

Kommentar: Resonemanget och betydelsen av kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik har utvecklats i cykelplanen.

Tyresö kommun

Cykelinfrastrukturen i Nacka används även av Tyresös invånare. Tyresö kommun ser positivt på det samarbete mellan kommunerna som har lett till en rad förbättringar av cykelinfrastrukturen vid kommungränsen. Tyresö ser gärna att två av de föreslagna åtgärderna i cykelplanen prioriteras högre då de utgör viktiga pendlingsvägar för boende i Tyresö. De två åtgärderna är Ältavägen-Björkhagen och Ältabergsvägen. Tyresö saknar även åtgärder i cykelplanen längs Evalundsvägen och genom Erstavik till de östra delarna av Tyresö.

Kommentar: Prioritering av åtgärder längs Ältabergsvägen kommer att få prioritet 1 i cykelplanen eftersom detta utgör en del av ett regionalt stråk. Sträckan Ältavägen-Björkhagen har idag relativt god standard och kommer därför fortsättningsvis ha prioritet 3. Evalundsvägen är med som förbättringsförslag i cykelplanen men som åtgärder i blandtrafik eftersom det inte anses rimligt att skapa separat cykelinfrastruktur på denna villagata. Cykelplanen kommer inte föreslå några nya kopplingar genom Erstavik då marken ägs privat.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen ser positivt till att Nacka väljer att ta fram en cykelplan samt att planen har en tydlig koppling till den regionala cykelplanen. Länsstyrelsen menar dock att det mellankommunala perspektivet kan lyftas fram ytterligare. I kartmaterialet kan tydligare kopplingar över kommungränserna göras. Det mellankommunala perspektivet bör stärkas i diskussionerna kring drift och underhåll. Nacka bör även lyfta fram samordningen med grankommuner i frågan om hyrcykelsystem.



Kommentar: Kartmaterialet illustrerar fortsättningsvis bara cykelinfrastruktur inom kommunen för att på ett enkelt sätt kunna förstå att de åtgärder som förslås i cykelplanen är inom kommunen. Problematiken kring drift och underhåll av olika väghållare lyfts redan i cykelplanen. Resonemangen har inte ansetts behöva förstärkas. Ansvaret för att skapa ett kommunövergripande hyrcykelsystem bör ligga hos en regional aktör.

Trafikverket

Generellt anser Trafikverket att Nacka har tagit fram en bra cykelplan som täcker in de viktigaste bitarna för att nå ökad cykling. Det är också positivt att kommunen har ett regionalt perspektiv vad gäller exempelvis cykelvägvisning och drift mm. Ett förbättringsförslag är utöka planen med ett kort resonemang hur samhällsplaneringen påverkar andelen cykelresor. Exempelvis att en tät stadsstruktur med målpunkter nära varandra kan leda till ökad cykling.

Trafikverket anser att det skulle vara bra om målet med cykelplanen förtydligades. Med hur mycket ska andelen öka? För att förtydliga målen kan det vara bra att tidssätta inte bara de fysiska åtgärderna utan även exempelvis en kommunikationsstrategi eller en rutin för cykelparkeringsplatser. Ett restidsmål skulle vara intressant.

Trafikverket påpekar att förslaget till cykelparkeringsnorm för cykel är bra men att det för kontorsyta är lågt i förhållande till Stockholm stad. I kapitlet om cykelparkeringsplatser kan det även vara bra att nämna lådcyklar. Trafikverket anser att kommunen har tagit upp vikten av fungerande drift och underhåll. Nivån skulle kunna höjas ytterligare om rutiner för smältande snö och påfrusen snö togs fram. Trafikverket ser gärna att delen om låncyklar innehåller ett resonemang kring ett regionalt system.

Trafikverket påpekar att ”förkörsrätt” som begrepp inte finns utan att det är av vikt att påpeka att cykeltrafiken alltid har väjnungsplikt mot motorfordon som korsar cykelvägen.

Kommentar: Cykelplanen har kompletterats med en kort text om stadsplaneringens betydelse för skapandet av ett attraktivt cykelvägnät. Eftersom cykelplanen är ett strategiskt dokument är olika åtgärder inte detaljstuderade och då också svåra att tidssätta. I en revidering av cykelplanen kan förhoppningsvis tydligare tidsplaner om när och hur eventuella åtgärder kan tänkas vara klara. Vid en revidering finns förhoppningsvis mer information om cykelresandet och då kan en tydligare målformuleringar göras.

Begreppet förkörsrätt är taget från den regionala cykelplanen där Trafikverket är en av de viktiga aktörerna bakom. En förtydning av resonemangen kring detta har gjorts i planen.



Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen anser att cykelplanen är väl genomarbetat och att den tar upp väsentliga frågor som rör cykeltrafiken. Vidare anses inriktningen för uppföljning av åtgärdsplanen ambitiös. Det är emellertid viktigt att de cykelsatsningar som görs inte påverkar kollektivtrafiken negativt. Exempelvis bör det i huvudstråk med omfattande busstrafik inte förekomma körfältsbredder smalare än 3,5 meter för att säkerställa god framkomlighet. Trafikförvaltningen påpekar även vikten av att följa utformningsprinciperna i Ribuss 08 och då speciellt riklinjerna kring upphöjningar av cykelöverfarter i samband med svängande busstrafik.

Trafikförvaltningen ser positivt på målformuleringen i cykelplanen men saknar specifika målindikatorer för uppföljning av planen. Vikten av kombinationsresor mellan cykel och kollektivtrafik bör förtydligas. Trafikförvaltningen ser gärna en dialog med Nacka kommun vad gäller hyrcykelsystem.

Kommentar: *Utgångspunkten har varit att föreslagna åtgärder inte ska påverka andra hållbara transporter så som gångtrafik och kollektivtrafik negativt. Busstrafiken utgör en viktig del av Nackas trafiksystem och en god framkomlighet för denna är av stor vikt. I cykelplanen har kombinationsresandets betydelse lyfts fram.*

Polisen

Polismyndigheten ser positivt på ett ökat cykelanvändande och att kommunen planerar att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister. Polismyndigheten påpekar dock att det kan vara problematiskt att ge cyklister förkörsrätt vid cykelöverfarter. Denna regel gäller inte generellt och kan leda till ett felbeteende hos cyklister vilket i sin tur kan leda till en förhöjd trafiksäkerhetsrisk.

Kommentar: *Typlösningarna på cykelöverfarter med förkörsrätt är tagna från den regionala cykelplanen. För att tydligt visa när och var dessa typer av lösningar kan användas har en förtydning gjorts i cykelplanen.*

Södertörns brandförsvar

Södertörns brandförsvar ser problem vid många av kommunens busshållplatser där konflikterna mellan gående och cyklister är som störst. Utöver de riklinjer för detaljutformning som föreslås i planen kan även andra typer av lösningar som minskar risken för kollision mellan gående och cyklister användas. Exempelvis kan induktiva slingor i cykelbanan med ljud och ljussignal användas för att varan gående för annalkande cyklister.

Kommentar: *Ingår i cykelplanen men trafikenheten tar till sig detta förbättringsförslag i det framtida arbetet.*

Sjövägen



Sjövägen har uppmärksammat två problem för cykelpendlande Nackabor. Det ena är att cykelsträckan kan upplevas för lång och det andra att cyklisterna från Nacka och Värmdö som ska ta sig till city måste passera den trånga passagen förbi Skeppsbron. Båttrafik kan utgöra en lösning på dessa problem. Idag går det att ta med cykeln på Sjövägen utan avgift och planer på att ta en ny båt med större cykelutrymme i drift finns. I det längre perspektivet kan denna typ av kombinationsresande utvecklas med fler och bättre båtar. Bättre cykelparkeringar vid Nackas bryggor och etablering av hyrcykelsystem är ytterligare åtgärder som kan förbättra kombinationsresandet med cykel och båt.

Kommentar: *Kombinationsresandets betydelse har förstärkts i cykelplanen och här utgör båttrafiken en naturlig del av kollektivtrafiken.*

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet anser att det är en fin och instruktiv cykelplan och att den innehåller det man kan önska sig. Det viktiga är emellertid att göra en tidsplan för hur cykelplanen ska implementeras. Vilka år kommer vilka åtgärder? Vidare anser cykelfrämjandet att det är otillräckligt att sopa cykelbanorna minst en gång i månaden sommartid. Cykelfrämjandet ser gärna att cykelplanen lyfter fram hälsoeffekterna vid ökad cykling samt den samhällsekonomiska nyttan av att bygga cykelinfrastruktur.

Kommentar: *I dagsläget finns en grov tidsplan och när åtgärder detaljstudereras kan denna tidsplan förfinas. Riktlinjerna för drift och underhåll kommer inte förändras. Sandupptagning efter vintern prioriteras men att öka frekvensen av sopning sommartid kommer ge liten effekt. Sopning kommer dessutom ske efter behov. Cykelplanen nämner kort hälsoeffekterna och den samhällsekonomiska nyttan men resonemanget kring dessa kommer inte att förtydligas i planen.*

Svenska cykelsällskapet

Svenska cykelsällskapet framhåller att satsningen på cykel borde göras bredare så att en del av investeringarna går till fritid, rekreation och turism. Svenska cykelsällskapet ifrågasätter utgångspunkten att cykelvägarna behöver vara så gena. Andra värden bör vägas in. Exempelvis anses lösningen längs Saltsjöbadsleden som en trist lösning. Cykelsällskapet understryker vikten av god belysning och vägvisning. Svenska cykelsällskapet anser vidare att det bör finnas mellanstationer i uppföljningen av cykelplanen för att se hur planen fortskrider.

Länkar som Svenska cykelsällskapet saknar är en fast förbindelse över Baggensstäket och över Erstavik till Tyresö strand. Bättre båtlinjer med högre kapacitet att ta med cyklar behövs också.

Kommentar: *Fokus i cykelplanen ligger på resor till och från arbete och skola. Även om inte fokus ligger på turism- och rekreationscykling kommer denna sorts cykling gynnas av de föreslagna åtgärderna. Att ta fram en plan för förbättrad turism- och rekreationscykling kräver emellertid ett annat fokus och kan vara ett mål för framtiden.*



Målet är att ha årlig uppföljning av cykelplanen med årsbokslut för att se hur åtgärderna i cykelplanen byggs ut.

Den utbyggnad som föreslås längs Saltsjöbadsleden utgår ifrån att det inte går att skapa cykelinfrastruktur längs Saltsjöbadsvägen. Kopplingen över Baggensstäket har tillkommit som en åtgärd som behöver utredas noggrannare. Kopplingen över Erstavik till Tyresö är över privat mark och inget som kommer att föreslås i cykelplanen.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen ser positivt till den genomarbetade cykelplanen. Planen har en bra intention och visar på förståelse för cyklisters problematik. För att uppnå bästa resultat ger Naturskyddsföreningen en rad synpunkter. Exempelvis framhålls att trafikhinder inte bör försämra framkomligheten för cyklister och lådcyklar. Underhållet av cykelbanorna bör ske kontinuerligt och inte efter viss månad på året. Naturskyddsföreningen lyfter vikten av god cykelvägvisning och tar upp Kalmar som ett gott exempel på färgsättning av skyltar.

Vidare anser Naturskyddsföreningen att resonemanget om säkra skolvägar kan utvecklas så att den fysiska utformningen, hastigheterna och skolornas betydelse för uppmuntran tydliggörs som viktiga delar i detta arbete. Naturskyddsföreningen menar även att samarbete med företag och organisationer bör utvecklas till att även innefatta även handel.

Naturskyddsföreningens har en del förslag på åtgärder som bör ingå i åtgärdsplanen. Lokalcykelnät saknas över Erstavik. Saltsjöbadsvägen bör förbättras för både gående och cyklister. Det skulle vara bra om det fanns en koppling över Baggensstäket. Lokalt cykelnät saknas mellan Saltsjö-Duvnäs och Skuru.

Kommentarer: *Underhållet av cykelvägnätet sker till stor del kontinuerligt men för att säkerställa en viss standard är det bra att även använda datum när vissa delar ska vara klart. Vad gäller cykelvägvisningen så kommer Nacka att fortsätta använda samma standard som används i hela länet. I projektet säkra skolvägar ingår flera olika arbetssätt men ett förtydligande i cykelplanen kommer inte att göras.*

Genom Erstavik finns bilvägar med mycket begränsad trafik och dessa har lyfts fram som cykelvägar i cykelplanen. Åtgärder längs Saltsjöbadsvägen och över Baggensstäket har tillkommit som åtgärdsförslag. Mellan Skuru och Saltsjö-Duvnäs sker den mesta av cyklingen i lugna villaområden. Åtgärder föreslås däremot längs Duvnäsvägen för att sänka motorfordonens hastighet. Ytterligare åtgärder föreslås inte.

Nacka miljövårdsråd

Nacka miljörådsråd påpekar felaktigheter i kartmaterialet vid Skrubba Malmväg, Erstavik och Vassvägen. Vidare påpekas att cykelvägnätet ser osammanhängande ut

trots åtgärder. Åtgärderna som föreslås längs Värmdöstråket tillstryks. Nätverket framhåller att en enklare lösning än att bygga längs Saltsjöbadsleden kan vara att göra Saltsjöbadsvägen till en enlig väg. Saltsjöbadsvägen måste dock fortsättningsvis kunna användas för lokal cykling varpå åtgärder är nödvändiga längs denna sträcka. Miljövårdsrådet också lyfter fram vikten av förbättrade cykelvägar omkring Saltsjöbadens centrum, även för dem som inte har målpunkt i själva centrum. Det regionala stråket vidare mot Saltsjöbadens station bör med enkelhet kunna lyftas fram med exempelvis bättre vägvisning.

Nacka miljövårdsråd föreslår fler förbättringsförslag längs Ältastråket. Även Tyrestråket tas upp och här menar nätverket att den planerade cykelbanan längs Ältabergsvägen kommer att innehåra besvärliga knixar. Vidare föreslås nya cykelbanor eller förbättringar längs Älgövägen, Evalundsvägen, Älta idrottsväg, Älta gård, Gustavsviksvägen och Nacka strand till Svindersviken. Lösningar som anses dåliga ur cykelsynpunkt är Kvarnholmsförbindelsen och Prästkragens väg. Dagens lösning längs Vikdalsvägen kritiseras. Klassificeringen av Grustagsvägen anses felaktig.

Vidare visar miljövårdsrådet att nya målpunkter i cykelvägvisningen bör utarbetas. Cykelställ med möjlighet att låsa fast ramen bör finnas vid alla stationer och de flesta bussshållplatser. Cykel på båttrafiken bör utvecklas. Avslutningsvis rekommenderar miljövårdsrådet att det är en cyklist som fortsättningsvis ska planera för att resultatet ska bli bra.

Kommentar: *En del justeringar av kartmaterialet har inarbetats i cykelplanen efter inkomna synpunkter. Exempelvis har bilvägarna genom Erstavik kommit med i nulägesbeskrivningen av cykelvägnätet på grund av det låga antalet motorfordon på dessa vägar. Ältastråket sköts idag av Trafikverket och åtgärdsförslagen kan förhoppningsvis lösas i Trafikverkets kommande upprustning av stråket. Resterande åtgärdsförslag tar trafikenheten med sig även om alla inte kommer att inarbetas i cykelplanen. Exempelvis har det inte bedömts möjligt att skapa cykelbana längs Gustavsviksvägen, Kvarnholmsförbindelsen och Evalundsvägen.*

Nätverket för Fisksätras framtid

Nätverket ser positivt på att Nacka tar fram en cykelplan för kommunen. Nätverket är emellertid tveksamma till den föreslagna lösningen längs Saltsjöbadsleden. Denna lösning kommer enligt nätverket innehåra buller och obehag för cyklister. Risken för en olycka anses också vara stor då cykelbanan planeras nära intill motorfordonstrafiken. Nätverket tror att cyklister även i fortsättningsvis kommer att välja den befintliga Saltsjöbadsvägen eftersom den bland annat är en vacker väg. Nätverket anser att de medel som avsätts för Saltsjöbadsleden istället kan läggas på förbättringar längs Saltsjöbadsvägen. Exempelvis breddningar, belysning, hinder och



hastighetsbegränsningar. Även om cykelbana byggs längs Saltsjöbadsleden anser nätverket att åtgärder längs Saltsjöbadsvägen kommer att behövas.

Den cykelbana som föreslås mellan Fisksätra och Saltsjöbadens centrum anses inte heller idealisk men lösningen är positiv i den aspekten att cykling i Fisksätra allé kan bli mindre. Nätverket anser att cykelplanen bör genomföras snabbare än vad som föreslås.

Kommentar: *I cykelplanen har åtgärder längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå. Genomförandetiden av cykelplanen kommer att vara 2030 för att spegla andra strategiska dokument. Avsätts mer medel kan emellertid åtgärderna i cykelplanen genomföras fortare.*

Boo miljö- och naturvänner

Boo miljö- och naturvänner har inget att erinra emot remissförslaget utan anser att planen är ett välkommet underlag i den fysiska planeringen och i kommunens drift och underhåll av cykelvägnätet.

Kommentar: *Inga kommentarer*

SPF Nackaringen

SPF Nackaringen anser att planen är ett välarbetat dokument och att den bör kunna fungera som underlag för att skapa gena, säkra och bekväma cykelvägar. SPF framhåller dock att planen inte i tillräcklig omfattning beaktat möjligheterna att underlätta för friska äldres personers behov av motions- och rekreationscyklande. Planen bör ytterligare studera olycksfallsriskerna för äldre, framför allt de med nedsatt rörelseförmåga. Cykelplanen redovisar så kallade *lugna promenader* som delar i det lokala cykelvägnätet. Detta anser SPF Nackaringen kan leda till en intressekonflikt. Ytterligare en intressekonflikt som belyses är planens relation till kollektivtrafiken. SPF Nackaringen anser att kollektivtrafikkörfält måste finnas kvar längs Värmdövägen. Den prioritering av åtgärder längs de regionala sträken anses dock som riktigt. Vidare föreslås kommunen tillsammans med polisen arbeta för att få cyklister att följa gällande trafikregler.

Kommentar: *Att det lokala cykelnätet tangerar de lugna promenaderna anses inte som ett problem då dessa passar sig väl för exempelvis rekreationscykling och är inte dimensionerade för cykling i högre hastighet. Gällande detaljutformningen och olycksrisken för äldre med funktionshinder följer utformningsprinciperna regionala och nationella rekommendationer samt kommunens eget arbete med ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Utgångspunkten av alla förslag är att inte försämra framkomligheten för andra hållbara transportslag så som kollektivtrafik och gångtrafik.*



Privatpersoner

18 stycken privatpersoner har inkommit med yttranden över cykelplanen. De som tyckt till om helheten så anses planen generellt ha ett bra innehåll, goda åtgärdsförslag och bra prioriteringar. Exempelvis ses åtgärdsprioriteringen av Värmdövägen som positiv.

Åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden är den specifika del av planen som har fått flest synpunkter. Av de nio som tyckt till om förslaget är det tre som tillstryker förslaget medan sex stycken tycker att det är ett mindre bra förslag. Anledningarna som lyfts fram är bland annat att det skulle bli en trist miljö som är bullrig, dammig och väderutsatt och att det är en onödig investering eftersom cyklister ändå kommer välja Saltsjöbadsvägen.

Resterande inkomna synpunkter är mer spridda och inga tydliga åsiktsströmmar går att utläsa. Förslagen behandlar både mer specifika åtgärdsförslag och synpunkter av mer generell karaktär. Exempelvis ses gärna en tydligare målformulering av cykelplanen. Även tydligare åtgärdsplan där det är specificerat vilka åtgärder som byggs vilket år. Exempel tas även upp på vikten av utformning av busshållplatser och separering mellan cyklister och gående.

Förslag som på nya länkar eller upprustning av befintliga som tas upp är bland annat Järlaleden, Älgövägen, Erstavik, Finntorp C, mellan Finntorp och Nacka Forum, Värmdövägen vid brandstationen, Ektorpsrondellen och sträckan mellan Kranglan och Hästhagen.

Kommentar: *I cykelplanen har åtgärder för att förbättra cykling i blandtrafik längs Saltsjöbadsvägen tillkommit. Eftersom det fortsättningsvis bedöms som orimligt att skapa separerad cykelinfrastruktur på Saltsjöbadsvägen kommer åtgärdsförslaget längs Saltsjöbadsleden att kvarstå. Åtgärder vid Järlaleden (Järlakrysset) kommer att höjas från prioritet två till ett. Åtgärder vid Finntorp C och mellan Finntorp och Nacka Forum tas inte med i cykelplanen. I dagsläget bedöms cykling kunna ske i blandtrafik på ett godtagbart sätt. Mer specifika platser så som Värmdövägen vid brandstationen och Ektorpsrondellen ingår i mer övergripande åtgärder och har hög prioritet att lösa.*



§ 133

 TN 2013/564-513
 KFKS 2014/344-513

Komplettering av cykelplan efter yttrande från KSSU

Beslut

1. Tekniska nämnden beslutar att justera förslag till cykelplanen enligt bilaga 1 efter KSSU:s yttrande.
2. Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige att anta reviderat förslag till Cykelplan 2014.

Sammanfattning

Cykelplanen har varit ute på samråd från den 19 december 2013 till den 28 februari 2014. Efter samrådet gjordes revideringar i cykelplanen och tekniska nämnden beslutade 2014-04-22 att föreslå kommunfullmäktige att anta cykelplanen. Dock inkom KSSU med ett sent yttrande 2014-06-10 (bilaga2) och efter detta har cykelplanen justerats utifrån yttrandet. Textjusteringar redovisas i bilaga 1. Trafikenheten föreslår dock att cykelplanen fortsatt definieras som plan, främst på grund av hur den kommuniceras externt men även att cykelplan är ett vedertaget begrepp som används både regionalt och nationellt för att beskriva denna sorts dokument.

Ärendet

Cykelplanen har varit ute på samråd från den 19 december 2013 till den 28 februari 2014. Tekniska nämnden beslutade 2014-04-22 att föreslå kommunfullmäktige att anta cykelplanen. Dock inkom KSSU med ett sent yttrande 2014-06-10 (bilaga2) och efter detta har cykelplanen justerats utifrån yttrandet.

KSSU lämnar sammanfattningsvis följande kommentarer på cykelplanen:

1. *Till sitt innehåll och funktion utgör dokumentet ett program. Stadsutvecklingsutskottet föreslår att dokumentet ska definieras som cykelprogram.*
2. *Det bör förtydligas att antagandet av ett program inte innebär ett specifikt ställningstagande till cykelstråk enligt de illustrationer som finns i underlaget. Främst gäller det huvudcykelspråk som måste planeras ihop med utvecklingen av västra Sicklaön och kommundelscentra i Älta, Orminge och Saltsjöbaden. Detta ska framgå av underlaget.*
3. *Genomförandet av programmets olika delar förutsätter beslut i kommunfullmäktige. I den beredningen ska tekniska nämnden redovisa ekonomiska konsekvenser av såväl utbyggnad av cykelnätet i enlighet med cykelplanen, som förväntade kostnader för drift och underhåll som följer planens riktlinjer. Detta bör förtydligas i underlaget.*

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



26 augusti 2014

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Tekniska nämnden

Att definiera om cykelplanen till ett cykelprogram eller en cykelstrategi skulle på ett bättre sätt beskriva planens innehåll utifrån kommunens inriktning för styrande dokument men samtidigt faller mycket av det som kommunicerats externt. Begreppet cykelplan har bland annat använts i kommunikation med Nackas medborgare och begreppet har en mycket hög igenkänningsfaktor. Över 20 av länets kommuner har eller arbetar med att ta fram en cykelplan. I början av 2014 färdigställdes även en regional cykelplan för Stockholms län. Inte bara regionalt utan även nationellt benämns vanligtvis strategiska cykeldokument som cykelplaner. Cykelplanerna har olika utformning och upplägg men flertalet liknar till stora delar Nackas cykelplan. Trafikenheten anser att det skulle vara olyckligt ur framför allt en kommunikationssynpunkt att ändra från cykelplan till cykelprogram eller cykelstrategi. Dock har en underrubrik med texten *Strategi för cykelsatsningar i Nacka kommun* infogats till rubriken *Cykelplan 2014*.

I punkt 2 föreslår KSSU att det bör förtydligas att antagandet av en cykelplan inte innebär specifikt ett ställningstagande till cykelstråk enligt de illustrationer som finns i underlaget. Trafikenheten anser att detta, med mindre justeringar, kan framgå tydligare i planen. Justeringarna redovisas i bilaga 1.

Slutligen anser KSSU i punkt 3 att det ska tydliggöras att genomförandet av programmets olika delar som kräver investeringar också förutsätter beslut i kommunfullmäktige. Även detta kan tydliggöras i dokumentet. Förtydligandena redovisas i bilaga 1.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse, Rev 2014-08-19

Bilaga 1: Ändringar i cykelplanen

Bilaga 2: Yttrande KSSU

Beslutsgång

Nämnden beslutade i enlighet med förslag till beslut.

Nämnden beslutar att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Ordförandes signatur

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande