

## KALLELSE

### Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 14 juni 2016  
Tid Kl. 09.00  
Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava  
Ordförande Mats Gerdau  
Nämndsekreterare Liselotte Lexén

### Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Anmälningar	
3.	Delegationsbeslut	
	<b>Stadsbyggnadsärenden</b>	
4.	Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt och detaljplan för Svindersberg 9265 KFKS 2016/288	
5.	Inriktningsbeslut för stadsbyggnadsprojekt Dalkarlsängen 9421 KFKS 2013/299-214	
6.	Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt Allmänna anläggningar Danvikstrand 9225 KFKS 2012/556-251	
7.	Återrapportering av förhandlingsuppdrag om strandpromenad, detaljplan för område W i Boo KFKS 2016/128-255	
	<b>Fastighetsärenden</b>	
8.	Omreglering av tomträttsavgåld och erbjudande om friköp för fastigheten Sicklaön 15:7, småhus i Duvnäs Utskog KFKS 2016/358	



Nr	Ärende	Noteringar
9.	Ombyggnad av ventilation i Hus N på Eklidens skola <i>Startbesked</i> KFKS 2016/436	
10.	Nybyggnation av Utskogens förskola <i>Utökad projektram och startbesked</i> KFKS 2016/385	
11.	Återbetalning av hyra för förskolan Lupus på Sicklaön KFKS 2016/448	
12.	Bostadsförsörjning till nyanlända invandrare <i>Information från arbets- och företagsnämnden</i> KFKS 2016/480	
13.	Fråga om tillfällig ersättningsbassäng under ombyggnad av Näckenbadet <i>Information om förslag från fritidsnämnden</i> KFKS 2016/481	
	<b>Infrastrukturärenden</b>	
14.	Strategi ”Framkomlighet i Nacka” KFKS 2016/343	
	<b>Motioner</b>	
15.	Hyresrätter med rimliga hyror <i>Motion den 16 november 2016 av Rolf Wasteson, Camilla Carlberg och Birgit Hansson (V)</i> KFKS 2015/754-259	
	<b>Medborgarförslag</b>	
16.	Trafikmiljö Galärvägen <i>Medborgarförslag</i> KFKS 2016/266	
17.	Övriga frågor	

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt och detaljplan för Svindersberg 9265**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott antar startpromemorian för stadsbyggnadsprojekt och detaljplan för Svindersberg 9265.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 56 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Svindersberg 9265 är avsikten att bebyggelse för cirka 500 bostäder och för kontorsändamål möjliggörs samt att ett parkeringsgarage i bergrum skapas, vilket avser täcka kommande och till viss del befintligt behov av parkering i området. Ur hållbarhetsperspektiv är avsikten i dagsläget att prioritera ett hållbart resande, dagvattenhanteringen, ljudmiljön samt energieffektiviteten och ett sunt byggande. Det detaljplanearbete som kommer att behövas ligger i linje med översiktsplanen.

Projektet planeras att genomföras i flera etapper där projektområdet delas in i tre delområden. Kommunalägd mark kommer att erbjudas till marknaden genom markanvisning och avseende det tredje delområdet planeras det för ett ramavtal och ett exploateringsavtal med fastighetsägaren. En första projektkalkyl tas fram efter att den första markanvisningen är genomförd och kalkylen kommer att säkerställas under detaljplane-arbetet. Eftersom avsikten är att överläta kommunal mark för byggnation av bostäder förutsätts projektet gå med vinst.

Preliminär tidplan för plan- och genomförandearbete för de första delarna av projektet är mellan 2016 och 2022 och övriga delar mellan 2020 och 2025.

### **Ärendet**

Projektområdet ligger på västra Sicklaön, inom delområde A i förslaget till Detaljplaneprogram för Planiaområdet, och omfattar den kommunalägda fastigheten Sicklaön 40:11 och fastigheten Sicklaön 89:1 som ägs av M & O Olofssons fastigheter AB (Olofssons Bil). Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har tillstyrkt förslaget till



detaljplaneprogram medan kommunstyrelsens antagandebeslut beräknas fattas under andra hälften av 2016.

I startpromemorian beskrivs det övergripande syftet med stadsbyggnadsprojektet, nämligen att genomföra Planiaprogrammets vision om en tätare och mer blandad stadsdel inom Nacka stad, samt att huvudsyftet därmed är att möjliggöra för cirka 500 attraktiva bostäder i ett kollektivnära läge med lokaler i bottenvåning mot Värmdövägen. Detaljplanearbetet följer översiktsplanen. En annan avsikt som beskrivs är att möjliggöra bebyggelse för kontorsändamål längs med Svindersviksvägen närmast Värmdöleden. Vidare är tanken att ett parkeringsgarage i bergrum skapas, vilket dels ska täcka kommande behov av parkering med anledning av exploateringen, dels täcka befintligt behov av parkering från närliggande områden. Ur hållbarhetsperspektiv är avsikten i dagsläget att prioritera ett hållbart resande, dagvattenhanteringen, ljudmiljön samt energieffektiviteten och ett sunt byggande.

I startpromemorian beskrivs även att projektet planeras att genomföras i flera etapper där projektområdet delas in i tre delområden. Delområde 1 och 2 ägs av kommunen och omfattar den tänkta bebyggelsen på berg respektive sluttning och delområde 3 ägs av Olofssons Bil. För att genomföra bebyggelsen inom de båda delområdena kommer två markanvisningar att genomföras. Avsikten avseende delområde 1 är att marken ska överlätas efter en anbudstävling och att fri upplåtelseform ska gälla för bebyggelsen. Inrikningen är att utvärdering ska ske på pris och gestaltning och att enbart en exploaterör ska tilldelas markanvisningen på grund av de topografiska förhållandena. Anbudstävlingen för delområde 2 bör samordnas med Olofssons Bil för att skapa en så bra bebyggelsestruktur som möjligt mellan delområdet och delområde 3. Hur denna markanvisning kommer genomföras och vilka kriterier anbud ska utvärderas på, är i dagsläget inte klarlagt. Underlag till markanvisning i form av bland annat Fundamenta eller gestaltnings- och miljöförutsättningar kommer kommunstyrelsen att besluta om, i enlighet med kommunens program för markanvändning. Avseende delområde 3 kommer ramavtal och exploateringsavtal upprättas med Olofssons Bil för att reglera ansvar och kostnader i projektet.

Härutöver beskrivs i startpromemorian bland annat vilka projekt i närliggande områden som behöver beaktas, statliga och kommunala intressen som blir påverkade av och som i sin tur påverkar stadsbyggnadsprojektet samt andra markförhållanden och genomförandefrågor av betydelse. Projektet måste samordnas med andra stadsbyggnadsprojekt i närliggande områden, såsom Saltsjöbanans upphöjning, utbyggnad av tunnelbanan och ombyggnaden av Värmdövägen.

Preliminär tidplan för projektet är att en första anbudstävling kommer genomföras 2016 och sedan förstudie och detaljplan för detta område under 2016-2018. Utbyggnad för första delarna sker 2019-2022. För övriga delar planeras plan- och genomförandearbete mellan 2020 och 2025.



## **Ekonomiska konsekvenser**

En första projektkalkyl tas fram efter att den första anbudstävlingen är genomförd och kalkylen kommer att säkerställas under detaljplanearbetet. Eftersom avsikten är att överläta kommunal mark för byggnation av bostäder förväntas projektet resultera i ett ekonomiskt överskott. Ett ramavtal med Olofssons Bil kommer även reglera bland annat exploateringsbidrag för allmänna anläggningar, medfinansiering av tunnelbanan, kostnader för planläggning och bidrag för Saltsjöbanans upphöjning.

Kostnaden för det förberedande arbetet med det kommunala markområdet i form av nedlagd tid för anställda inom Nacka kommun samt leverantörskostnader för analyser som tas fram som underlag inför markanvisningarna, ska bekostas av kommunen och finansieras genom markintäkter. Genomförandeavtal med respektive exploitör kommer inför antagande av detaljplan att reglera ansvar och kostnader mellan berörda parter.

Former för finansiering och byggande samt ägande och drift av parkeringsgaraget avses utredas i detaljplaneskedet.

## **Konsekvenser för barn**

Bebyggelse av området förväntas ha en positiv påverkan för barn i närområdet. Området består idag av naturmark med ett stup samt hällar och träd. I och med den kommande bebyggelsen kommer vissa grönområden att sparas och införlivas i bebyggelsen samt nya lekplatser att tillskapas.

## **Bilagor**

Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt och detaljplan för Svindersberg 9265

Christina Gerremo  
Biträdande exploateringschef

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Peter Skogberg  
Projektledare

Alexander Erixson  
Planarkitekt

**STARTPROMEMORIA**  
Svindersberg, Sickla Plania  
KFKS 2016/288  
Projekt 9265

Nacka Stad  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## **Startpromemoria för stadsbyggnadsprojekt och detaljplan för Svindersberg 9265**

Stadsbyggnadsprojekt för Svindersberg, del av fastigheten Sicklaön 40:11 samt Sicklaön 89:1, i Planiaområdet på västra Sicklaön.



Kartan visar områdets preliminära avgränsning.

## I Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektområdet ligger. Ett förslag till planprogram är framtaget för Planiaområdet som ska bidra till att skapa en attraktiv och hållbar stadsmiljö på västra Sicklaön. Programmet förväntas antas hösten 2016.

Projektet tar avstamp i de utgångspunkter som tagits fram i programmet och är en del av delområde A i programmet för Planiaområdet.

I en tidig volymutredning har det framkommit att projektet lämpligast delas upp i tre delområden, bebyggelse på berget, bebyggelse i sluttningen och bebyggelse inom fastighet Sicklaön 89:1. Detta för att få en bra bebyggelsestruktur med hänsyn till den befintliga topografin och att del av bebyggelsen måste samordnas mellan kommunen och privat fastighetsägare.

I startpromemorian formuleras ett antal delmål för projektet. Huvudmålet är att möjliggöra för bostadsbebyggelse i kollektivnära miljö som blir en naturlig del av staden trots den topografiska svårigheten. Projektet ska även uppföra ett bergrumsgarage som utöver projektets behov även ska täcka delar av behovet från angränsande områden. Ett viktigt syfte med projektet är att skapa en sammanhängande stadsdel mellan Alphyddan, Svindersberg och Finntorp där gång- och cykeltrafik ska främjas. Det är även viktigt att skapa en tydlig koppling till den kommande tunnelbanestationen. Vidare ska projektet möjliggöra för kontorshus längs med Svindersviksvägen närmast Värmdöleden.

I projektet kommer två markanvisningar att genomföras för överlåtelse av mark. Inför den första anbudstävlingen, som genomförs med både pris och gestaltning som utvärderingsparametrar, behövs även underlag till den exploater som vill ingå markanvisningsavtal med kommunen. Exempel på dessa underlag är Fundamenta, gestaltningsförutsättningar och miljöförutsättningar. Underlaget för anbudstävlingen beslutas i kommunstyrelsen i enlighet med kommunens Program för markanvändning. Den andra markanvisningen samordnas med fastigheten Sicklaön 89:1 som ägs av Olofssons Bil. Ramavtal och senare exploateringsavtal kommer att upprättas med Olofssons Bil för att reglera ansvar och kostnader i projektet, bland annat exploateringsbidrag för allmänna anläggningar, medfinansiering för tunnelbanan, plankostnader och bidrag för Saltsjöbanans upphöjning.

Detaljplanearbetet kommer att genomföras i två etapper och en lämplig avgränsning för detaljplanerna tas fram. Detaljplanearbetet planeras succesivt starta när detaljplaneprogrammet för Planiaområdet antas och marken anvisats. Allmänna anläggningar byggs som regel ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av exploater. Under genomförandeskedet blir samordning mellan exploater och kommun extra viktig. Projektet kommer pågå mellan år 2016 och 2025.

En första projektkalkyl tas fram efter att den första anbudstävlingen är genomförd och kalkylen kommer att säkerställas under detaljplanearbetet. Då projektet anvisar kommunal mark för byggnation av bostäder förutsätts projektet gå med vinst.

Projektet möjliggör för kommunen att uppfylla sin del av tunnelbaneavtalet.

## 2 Syfte och mål

### 2.1 Projektets Syfte

Projektet är ett delområde i Planiaprogrammet vars vision är att skapa en tätare och mer blandad stadsdel. Projektet ska därför möjliggöra attraktiva bostäder i ett kollektivnära läge som är anpassade i form, höjd och placering till befintliga förhållanden. Projektet ska även undersöka möjligheterna till kontorshus längs med Svindersviksvägen närmast Värmdöleden.

Bergrumsgarage ska uppföras och täcka behovet för de nya bostäderna. Men även möjliggöra parkering från andra närliggande områden för att täcka ett större behov inom Planiaområdet.

Projektet vill skapa en sammanhängande stadsdel mellan Alphyddan, Svindersberg och Finntorp genom att förbättra gång och cykelförbindelser samt skapa en tydlig koppling till den kommande tunnelbanestationen vid Värmdövägen.

### 2.2 Projektets Mål

Projektets mål är att:

- Markanvisa för överlätelse av mark för ca 230 bostäder med fri upplåtelseform på berget
- Markanvisa för överlätelse av mark för ca 70 bostäder i slutningen direkt norr om fastigheten Sicklaön 89:1
- Möjliggöra för ca 200 bostäder samt lokaler i bottenvåningen inom fastigheten Sicklaön 89:1
- Skapa parkeringsgarage i bergrum
- Möjliggöra för kontorsbebyggelse längs med Svindersviksvägen närmast Värmdöleden
- Skapa en gångförbindelse mellan bebyggelse på berget och korsningen Värmdövägen/Svindersviksvägen

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbygnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För detta stadsbyggnadsprojekt har följande fyra målområden valts ut som prioriterade i detta tidiga skede. Dessa kan komma att ändras vid framtagande av detaljplan.

- Hållbart resande

Hållbart resande är ett fokusområde i hela Nacka stad där tunnelbanan byggs ut. Ett mål som med den omedelbara närheten till tunnelbana är lätt att uppfylla men som även innefattar att ha höga ambitioner vad gäller gång- och cykelvägar och andra lösningar för att till exempel främja användandet av elfordon och förbättra tillgängligheten.

- Dagvatten som renas och infiltreras

Dagvattenlösningarna i projektet är en angelägen fråga som måste lösas för att inte få negativ påverkan på områdena nedströms och den känsliga recipienten Järlasjön.

- En god ljudmiljö  
I och med det bullerstörda läget mellan den upphöjda Saltsjöbanan, Värmdövägen och Värmdöleden behöver ljudmiljön prioriteras.
- Energieffektivt och sunt byggande  
Att bygga klimatsmart är en del i att uppfylla Nacka kommunens miljömål om begränsad klimatpåverkan och översiktsplanens mål om ett hållbart Nacka.

## 2.3 Projektets bakgrund & behov

Nacka kommun är en del av en storstadsregion som växer fort och västra Sicklaön ligger i gränslandet till Stockholms innerstad.

I maj 2010 antog Landstingsfullmäktige en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Västra Sicklaön är enligt RUFS 2010 en del av den centrala regionkärnan.

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Nacka, Solna, Järfälla och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär ett åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder och skapa 10 000 arbetsplatser på västra Sicklaön till år 2030. Av dessa bostäder planeras ca 2100 inom programområdet för Plania.

Svindersberg är utpekat i förslag till *Detaljplaneprogram för Planiaområdet* som ett område att bebygga, projektet är en del av område A i bild nedan. Planprogrammet för Planiaområdet förväntas antas av kommunstyrelsen under 2016. Området är även utpekat som lämpligt för bebyggelse i kommunens utvecklade strukturplan som ligger till grund för fortsatt arbete med Nacka stad sedan februari 2014.



För mer information se *Detaljplaneprogram för Planiaområdet*, [www.nacka.se/planiaområdet](http://www.nacka.se/planiaområdet)

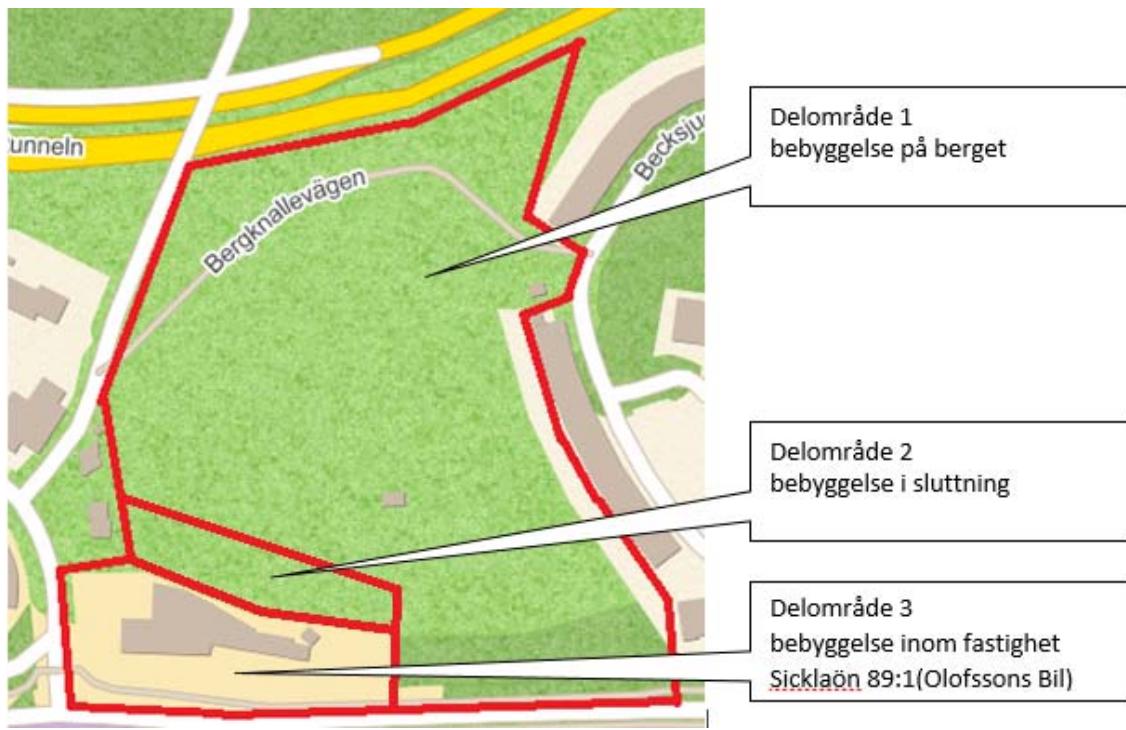
### 3 Förutsättningar

Se *Detaljplaneprogram för Planiaområdet* sidan 11-25

Projektet kan delas upp i tre delområden. Delområdena startas vart efter det är möjligt.

- Delområde 1, bebyggelse på berget, ägs av Nacka Kommun och kommer att markanvisas först.
- Delområde 2, bebyggelse i sluttning, ägs av Nacka Kommun. I en första gestaltningsskiss har det framgått att för att skapa en så bra bebyggelsestruktur som möjligt med hänsyn till den befintliga topografin bör den bebyggelse som planeras i delområde 2 fysiskt hänga ihop med den bebyggelse som planeras i delområde 3.
- Delområde 3, bebyggelse inom fastigheten Sicklaön 89:1. Fastigheten är privatägd med en pågående verksamhet. Verksamheten bör flyttas till en annan del av Nacka för att kunna utveckla bostäder inom fastigheten och samtidigt behålla verksamhet och arbetstillfallen i kommunen. Projekt pågår för att möjliggöra detta men det gör

att ett genomförande av delområde 3 måste invänta att en lämplig plats för den befintliga verksamheten är klar att flytta till. Se tidplan nedan.



Uppdelning av delområden



Illustrationsbild från en tidig volymstudie över området

### 3.1 Inom projektområdet

Komplexiteten i projektet ligger främst i områdets topografi och höjdskillnader. Det är även ett bullerutsatt område från både Värmdöleden och Värmdövägen/Saltsjöbanan.

Dagvattnet måste renas och födröjas inom projektområdet eftersom möjligheterna till dagvattenlösningar nedströms är mycket begränsade.

I arbetet med Planiaprogrammet togs det fram en inventering av naturvärdesträd (Naturvärdesträd Kyrkviken-Planiaområdet, Pro Natura 2013). Den visar på två områden inom projektet, ett längs med Svindersviksvägen samt ett vid befintliga gångvägen mellan Värmdövägen och Finntorp. Beståndet består främst av tall och ek. Området utgörs i övrigt till största delen av berg i dagen.



Inventering av naturvärdesträd – rödmarkerade träd motsvarar naturvärdesträd med potentiella bärare av rödlistade arter, grönmärkade träd motsvarar naturvärdesträd. Rödmarkerat område är utpekat som område med särskilt höga naturvärden i Planiaprogrammet. Detta område anses att behållas till största del och ges en mer parkliknande karaktär samt med upprustad/förbättrad gångväg.

Inom fastighet Sicklaön 89:1 kan viss förureningsproblematik finnas i och med tidigare verksamheter. Dessa problem måste klargöras tidigt i projektet och sedan stämmas av under hela projektets gång.

Utbyggnad av tunnelbana planeras i området med station i närområde och arbetstunnel inom projektområdet.

Markanvisningen för bostäder i sluttning måste ske samordnat med planerade bostäder vid Sicklaön 89:1. I samband med detta är det viktigt att tillgodose en gångförbindelse mellan Svindersberg och blivande tunnelbanestation samt knyta ihop kommande bebyggelse med Värmdövägen.



Vy från Värmdövägen över del av projektområdet med fastigheten Sicklaön 89:1 i förgrunden (Olofssons Bil). Höjdskillnaden mellan Värmdövägen och högsta punkten inom exploateringsområdet är drygt 30 meter.

### 3.2 Fastighet/Område

Marken inom projektområdet ägs delvis av Nacka Kommun (Sicklaön 40:11) och delvis av M&O Olofsson Fastigheter AB (Sicklaön 89:1). Angränsande fastighetsägare är Brf Bergakungen (Sicklaön 93:1 och 92:3), Brf Bergkanten (Sicklaön 100:2), Brf Sicklaön (Sicklaön 89:2), Kaiser Cars (Sicklaön 88:1) och Svindersviksskolan (Sicklaön 87:1).



Karta över angränsande och berörda fastigheter

### 3.3 Närliggande projekt

Pågående projekt för Saltsjöbanans upphöjning, där ett inriktningsbeslut kring upphöjningen av Saltsjöbanan är taget i kommunfullmäktige, behöver beaktas. Start-PM, som beslutades 2015-10-20, tar även upp bostäder norr om Värmdövägen. Då dessa bostäder måste planeras tillsammans av fastighetsägaren för Sicklaön 89:1 och kommunen samt ihop med bostäder på berget flyttas delen för bostäder o projektet Saltsjöbanans upphöjning in i Svindersbergsprojektet. Planarbete och projektering för Saltsjöbanans upphöjning pågår. Samordning med detta projekt är viktigt främst ur bullersynpunkt.

Samordning med kommande projekt för bostäder vid Kaiser Cars kommer att bli en viktig del. Även samordning med projektet för ombyggnad/utbyggnad av Värmdövägen blir viktigt för att säkerställa bland annat angöring till bostäder.

Utbyggnad av förskoleplatser inom Svindersviksskolans fastighet där Atrium Ljungberg är fastighetsägare (beläget direkt väster om projektområdet) är viktig eftersom dessa ska försörja Svindersberg med förskoleplatser. Det kommer inte att uppföras några förskoleplatser inom projektområdet Svindersberg. Det är viktigt att förskoleplatserna är på plats samtidigt som bostäderna på Svindersberg är inflyttningsklara. Projekt Svindersviksskolan ingår i delområde A i programområdet för Plania.

### 3.4 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, tät och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka.

13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser inom västra Sicklaön gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Både kommunen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana har intressen i området. Utöver den kommunala marken där kommunen vill uppföra bostäder, finns tankar att använda del av berget som arbetstunnel för genomförandet av tunnelbanan.

Planeringen av Östlig förbindelse pågår och kan komma att påverka projektet.



Urkilpp ur Intern-GIS. Berörda stads- och detaljplaner är inringade.

Stadsplan 1 (1949) för Finntorp reglerar bland annat mark för bostadsbebyggelse.

Stadsplan 7 (1954) behandlar ändring av stadsplanen för Finntorp. Planen reglerar bland annat parkmark på berget som ingår i detta projekt. Planen har ingen genomförandetid.

Stadsplan 19 (1961) behandlar ändring av stadsplanen för Finntorp. Planen reglerar uppförande av garage samt del av parkmark.

Stadsplan 14 (1959) för Alphyddan. Planen reglerar bland annat parkmark samt mark för parkeringsändamål inom projektområdet. Planen har ingen genomförandetid.

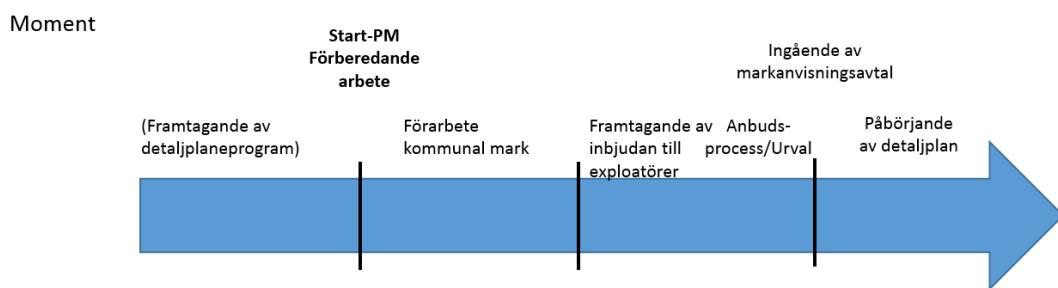
## 4 Om projektet

### 4.1 Delprojekt markanvisningstävling

Inom ramen för projektet ska en anbudstävling avseende markanvisning genomföras där avsikten är att marken överläts. Förvärvaren av marken får fritt upplåta för bebyggelse på berget om ca 230 bostäder samt bergrumsgarage i linje med kommunens Program för markanvändning. Utvärdering föreslås ske på pris och gestaltning. Markanvisningen föreslås ske till endast en exploater då det geografiska läget av projektet försvårar eventuella samarbeten mellan byggherrar. Då allmänna anläggningar, så som gata, park och vatten- och avloppsledningar, inom projektet riskerar att bli kostsamma föreslås markanvisningen utföras med fri upplåtelseform.

Uppförandet av bergrumsgaraget kommer att ingå i markanvisningen.

I ett senare skede blir det aktuellt att markanvisa de ca 70 bostäderna i slutningen mot Sicklaön 89:1. Den markanvisningen behöver samordnas med fastighetsägaren av Sicklaön 89:1.

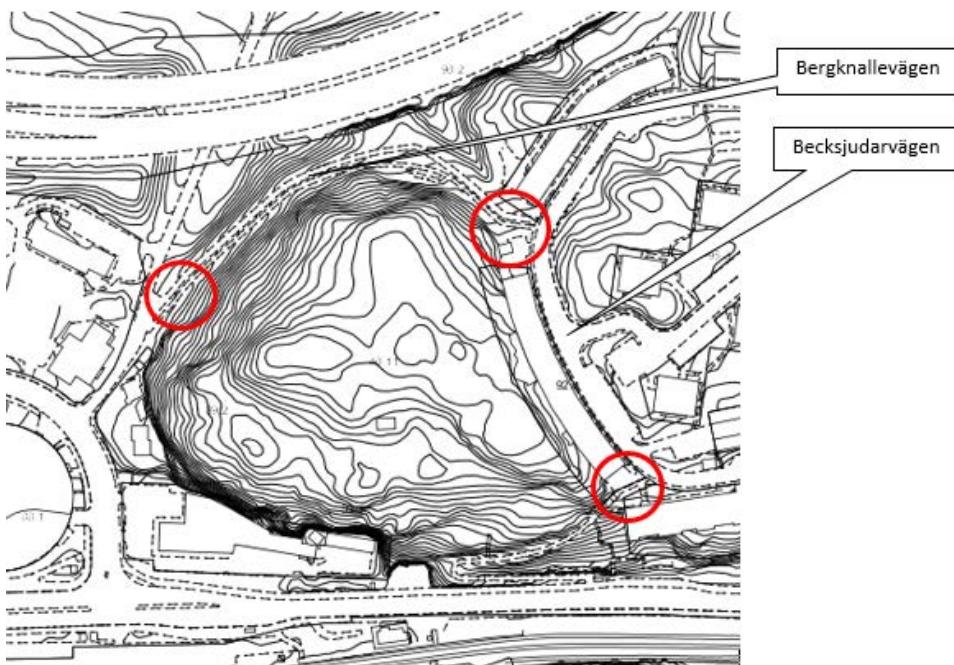


*Delmoment under den första planerade anbudstävlingen*

### 4.2 Delprojekt detaljplan

Detaljplanearbetet startar när anbudstävlingen för markanvisningen är genomförd. Parkering för bostäder ska lösas i bergrumsgarage med planerad angöring från Värmdövägen och Svindersviksvägen. Bostadsbyggelsen förlås vara 2-7 våningar beroende på läge och topografi, detta kan komma att ändras i detaljplaneskedet.

Angöring till området kan ske genom en eller flera vägar. Bergknallevägen är idag gång- och cykelväg och har en brant lutning. Becksjudarvägen har en möjlig nordlig angöring samt en sydlig. Den sydliga kommer kräva markinlösen. Fordonstrafiken begränsas av tänkt parkering i bergrum.



*Möjliga angöringspunkter till kommande bebyggelse på berget*

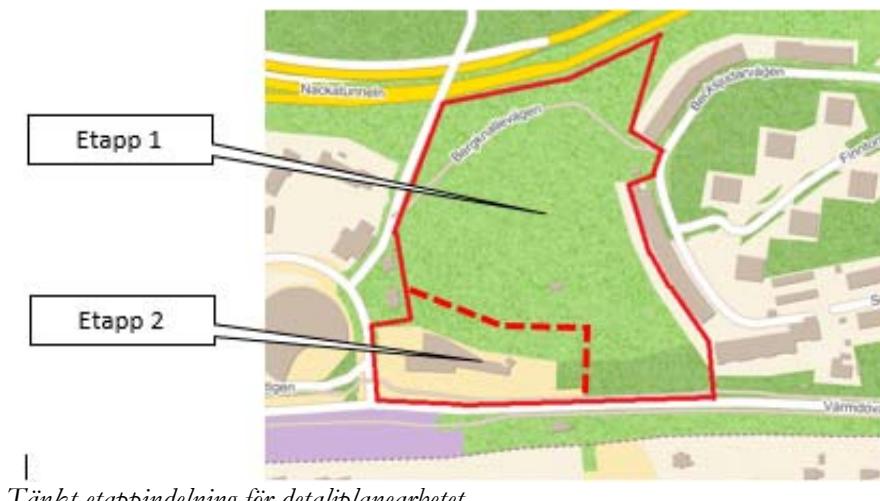
Storlek och våningsantal på kontorshuset kommer begränsas av främst riskavstånd till Värmdöleden (25 meter) men även parkeringsmöjligheter, terräng/natur och befintlig gång- och cykelväg (vilken möjligt byggs om för biltrafik).

Gestaltning avseende bland annat anpassning till terrängen, utformning av bebyggelse och allmän platsmark bli viktigt för framtida boenden samt områdets kraftiga exponering mot omgivningen.

Delar i stadsbyggnadsstrategin Fundamenta kan inte appliceras för hela projektet, bland annat kommer en renodlad kvartersstruktur ej vara möjlig för bebyggelsen på berget på grund av terrängförutsättningarna.

Förutom närliek i anslutning till bostadsgårdar kan ett område mellan Finntorps befintliga bebyggelse och den nya exploateringen lämpa sig för park/lek införlivad i befintlig natur och kanske med ett tematiskt anslag.

Projektet planeras att delas upp i två detaljplaner etapp 1 och 2. Etapp 1 innehåller bebyggelsen på berget samt kontorshus längs med Svindersviksvägen. Etapp 2 innehåller bebyggelse i slutning samt inom Sicklaön 89:1. Denna bebyggelse har att förhålla sig till dels en stadslik karaktär mot Värmdövägen dels den nya bebyggelsen i etapp 1, och knyta samman dessa områden både avseende gestaltning, funktion och gångpassage.



Tänkt etappindelning för detaljplanearbetet

### 4.3 Delprojekt förstudie allmänna anläggningar

Förstudie avseende allmänna anläggningar kommer att utföras i detaljplaneskedet. Det kan komma att behövas förstudier som sträcker sig utanför planområdet och dessa ska då samordnas med omkringliggande projekt och med samordningsprojekt för Sickla Plania.

Det pågår en förstudie för Värmdövägen som projektet måste samordnas med.

### 4.4 Delprojekt projektering

I senare delen av planskedet ska allmänna anläggningar projekteras och ett förfrågningsunderlag ska tas fram så att byggnation kan påbörjas direkt när detaljplan vinner laga kraft.

### 4.5 Delprojekt utbyggnad

Allmänna anläggningar byggs som regel ut av kommunen och enskilda anläggningar inom kvartersmark byggs av respektive exploater. Under genomförandeskedet blir samordning mellan kommun och exploater en viktig del av arbetet samt samordning med intilliggande projekt.

### 4.6 Delprojekt rättsligt genomförande

Då en exploater valts ut av kommunen efter respektive markanvisning ingås ett markanvisningsavtal som reglerar parternas avsikter samt genomförandet av den kommande detaljplaneprocessen. I samband med att detaljplanen tas upp för antagande ska ett markgenomförandeavtal tecknas mellan kommunen och exploater. Avtalet ska reglera hur området ska byggas ut, eventuell etappindelning, fastighetsbildning och en fördelning av kostnaderna och ansvar mellan parterna samt överlåtelse av den kommunala marken. På motsvarande sätt kommer ramavtal och exploateringsavtal att tecknas med fastighetsägaren av Sicklaön 89:1.

## 5 Ekonomi, vad kostar det?

Då projektet delvis anvisar kommunal mark för marköverlåtelse för byggnation av bostäder förväntas projektet bidra med överskott.

Ett ramavtal med fastighetsägaren av Sicklaön 89:1 kommer att reglera bland annat exploateringsbidrag för allmänna anläggningar, medfinansiering av tunnelbanan, plankostnader och bidrag för Saltsjöbanans upphöjning.

Kostnaden för det förberedande arbetet med det kommunala markområdet i form av nedlagd tid för anställda inom Nacka kommun samt leverantörskostnader för analyser som tas fram som underlag inför markanvisningarna, ska bekostas av kommunen och finansieras genom intäkterna från marköverlåtelserna. En första projektkalkyl tas fram efter att den första anbudstävlingen är genomförd och kommer att bli mer detaljerad allteftersom detaljplanearbetet genomförs. En första budget arbetas fram efter markanvisningen och genomförd förstudie. Även kostnader för planläggning samt utbyggnad av allmänna anläggningar kommer att bäras av markintäkter vid överlåtelse av marken då detaljplan vinner laga kraft. Markgenomförandeavtal med respektive exploater kommer inför antagande av detaljplan att reglera ansvar och kostnader mellan berörda parter.

Former för finansiering och byggande, samt ägande och drift av parkeringsgaraget skall utredas i detaljplaneskede.

## 6 Tidplan

### Bebygelse på berget

Anbudstävling för markanvisning	september 2016 - december 2016
Förstudie	2016 – 2018
Detaljplan	2017 – 2018
Genomförande	2019 – 2022

### Bebygelse i slutning samt Sicklaön 89:1

Plan & genomförandearbete	2020 – 2025
---------------------------	-------------

---

Christina Gerremo  
Biträdande Exploateringschef

Angela Jonasson  
Biträdande Planchef

Peter Skogberg  
Projektledare

Alexander Erixson  
Planarkitekt

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## Inriktningsbeslut för stadsbyggnadsprojekt Dalkarlsängen

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att inrikningen i stadsbyggnadsp-  
rojektet Dalkarlsängen är att arbeta vidare enligt alternativ B som innebär sluttäckning av  
Boo-tippen.

### Sammanfattning

I området för stadsbyggnadsprojektet Dalkarlsängen ligger den gamla Boo-tippen. Tippen  
behöver avvecklas då miljö- och stadsbyggnadsnämnden genom miljöenheten har gett  
indikation om förestående föreläggande. I stadsbyggnadsprojektet behövs direktiv för den  
fortsatta planeringen i projektet.

Tre beslutsalternativ har tagits fram för tippen:

Alternativ A – Sanering av tippen och omkringliggande område för att möjliggöra  
verksamheter.

Alternativ B - Sluttäckning av tippen som blir ett rekreativsområde

Alternativ C – Sanering av tippen och omkringliggande område för att möjliggöra bollplaner

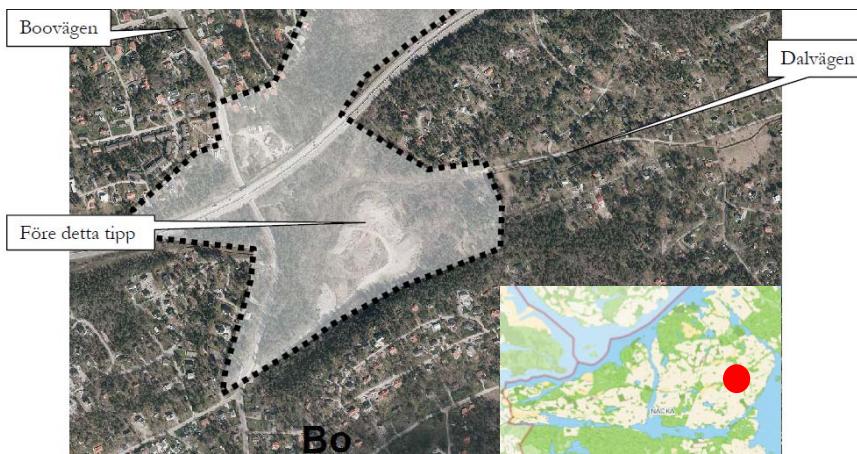
Alternativ B förordas eftersom det är ekonomiskt mest fördelaktigt för projektekonomin i  
stadsbyggnadsprojektet och innebär minst ekonomisk osäkerhet. En positiv följd av detta  
alternativ är att behovet av skola i området kan tillgodoses snabbare än om de andra  
alternativen väljs. Däremot kan alternativet innebära svårigheter för kommunen att hitta  
möjliga ytor för fullstor bollplan i södra Boo. Dessutom innebär alternativet att ytor för  
verksamheter blir mindre än målet i detaljplaneprogram och startpromemoria.

### Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade att anta startpromemoria för projektet Dalkarlsängen den  
2 september 2013, § 176. Enligt startpromemorian är syftet med stadsbyggnadsprojektet att  
tillskapa en ny trafikplats, bygga ut Dalvägen med möjlighet till busstrafikering och förbinda  
den med Boovägen, skapa ytor för verksamheter, skolor, förskolor och idrott samt sanera  
den gamla Boo-tippen för att möjliggöra ny bebyggelse. Den övervägande delen av marken

inom området ägs av Nacka kommun. Startpromemorian grundar sig i det tidigare framtagna och beslutade programmet för sydöstra Boo.

I denna tjänsteskrivelse föreslås att beslut fattas kring vilket alternativ som ska väljas gällande hanteringen av den förre detta Boo-tippen. Alternativ A, B eller C innehåller olika typer av markarbeten för att hantera miljöproblem från tippen vilket i sin tur innehåller olika markanvändning i kommande detaljplan.

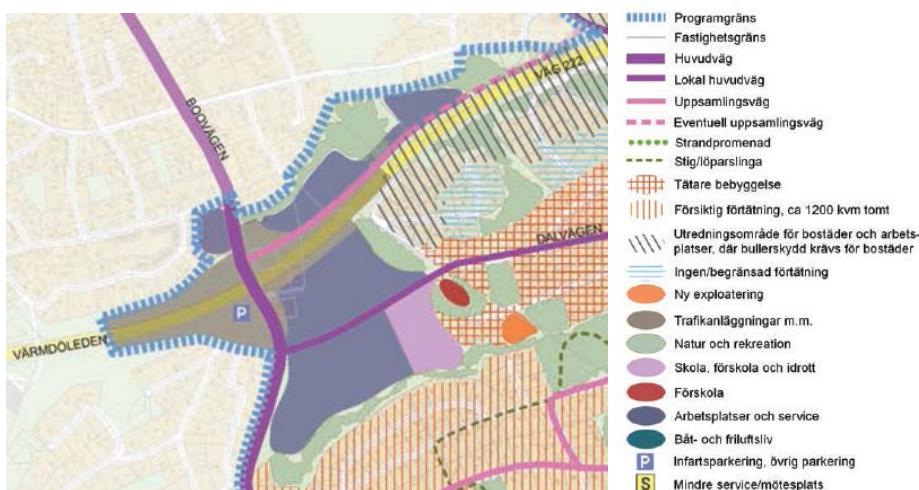


Närområde och lokalisering i kommunen

## Bakgrund

### Boo-tippen

Den centrala delen av Dalkarlsängen har sedan 1930-talet används som soptipp. Från början användes tippen för latrin- och hushållsavfall. Efter 1960 tippades huvudsakligen schaktmassor och slam. Området har också använts för tippling av massor från byggandet av Värmdöleden samt rensning och muddring av Bagarsjön. I området har provtagningar gjorts som visar förhöjda halter av bland annat olja, asfalt och metaller.



Detaljplaneprogram för sydöstra Boo



Under tippmassorna och området omkring tippen finns tjocka lager av lera och torv som gör marken instabil. Detta betyder att sättningsar sker och att markområdet inte kan belastas med till exempel byggnader utan att kostsamma och tidskrävande stabiliseringssåtgärder utförs.

## Tre beslutsalternativ för tippen

Tre beslutsalternativ har tagits fram för tippen:

Alternativ A – Sanering av tippen och omkringliggande område för att möjliggöra verksamheter

Alternativ B - Sluttäckning av tippen som blir ett rekreativt område

Alternativ C – Sanering av tippen och omkringliggande område för att möjliggöra bollplaner

I bilaga 1 följer redogörelse och konsekvensbeskrivning för de tre alternativen.

Saneringsalternativen innebär att ett större område saneras och fyllnadsmassor läggs på området under 2-4 år för att stabilisera marken och göra den byggbar. Sluttäckningsalternativet innebär att kapsla in tippmassorna med tätskikt och täcka kullen med jord och gräs, medan området omkring tippen blir fortsatt svårt att bebygga utan stabiliseringssåtgärder.

### Fördelar och nackdelar för de tre beslutsalternativen

#### Alternativ A

Fördelarna är att det skapas ytor för småindustri som genererar intäkter, sanering och iordningställande av byggbar mark sker för ett större område och anläggandet av Dalvägen förenklas.

Nackdelar med alternativet är att det är en stor osäkerhet i projektkalkylerna, det tar lång tid, cirka tio år till färdig skola, det innebär att stora mängder fyllnadsmassor ska transporteras till och från området samt att det begränsar möjligheterna att i senare skede iordningställa ytan för idrott eller skolverksamhet.

#### Alternativ B

Fördelarna är att det tillskapas ett grönområde/pulkabacke som delvis kan användas som skolgård, det är det alternativ som kostar minst, det tar relativt kort tid, cirka 6-7 år till färdig skola samt att Dalvägens förlängning kan byggas ut snabbare.

Nackdelar med alternativet är att inga ytor för verksamheter eller idrott skapas eller kan skapas i framtiden på tippområdet då marken ska lämnas orörd. En planläggning för grönområde genererar inga intäkter av markförsäljning. Dessutom blir det större marknivåskillnader i området.



### *Alternativ C*

Fördelarna är att alternativet delvis löser dagens stora behov av idrottsytör och bollplaner i Boo, sanering och iordningställande av byggbar mark sker för ett större område och anläggandet av Dalvägen förenklas.

Nackdelarna med alternativet är att det är en stor osäkerhet i projektkalkylerna, det tar lång tid, cirka tio år till färdig skola, och det innebär att stora mängder fyllnadsmassor ska transporteras till och från området.

Ekonomiska konsekvenser för de tre beslutsalternativen redovisas i Bilaga 1.

### *Val av alternativ*

I alla beslutsalternativ studeras en skola för årskurs F-9 för 950 elever inklusive en bollhall. Kostnaden för skolan beräknas uppgå till cirka 450 miljoner kronor.

Ur ett projektekonomiskt perspektiv förordas alternativ B som innebär sluttäckning av tippen, med motiveringen att alternativet är det ekonomiskt mest fördelaktiga. En positiv följd av detta alternativ är att behovet av skola i området kan tillgodoses snabbare än om de andra alternativen väljs. Däremot kan alternativet innebära svårigheter för kommunen att hitta möjliga ytor för fullstor bollplan i södra Boo. Dessutom innebär alternativet att ytor för verksamheter blir mindre än målet i detaljplaneprogram och startpromemoria.

Alla tre alternativen för tippen innebär stor ekonomisk osäkerhet. Risken ligger i osäkerhet kring kostnader för behövliga massor och föroreningar. Alternativ B är dock det alternativ som innebär minst osäkerhet.

## **Bilagor**

1. Alternativ markarbeten och markanvändning
2. Nödvändiga och möjliga funktioner i projekt Dalkarlsängen

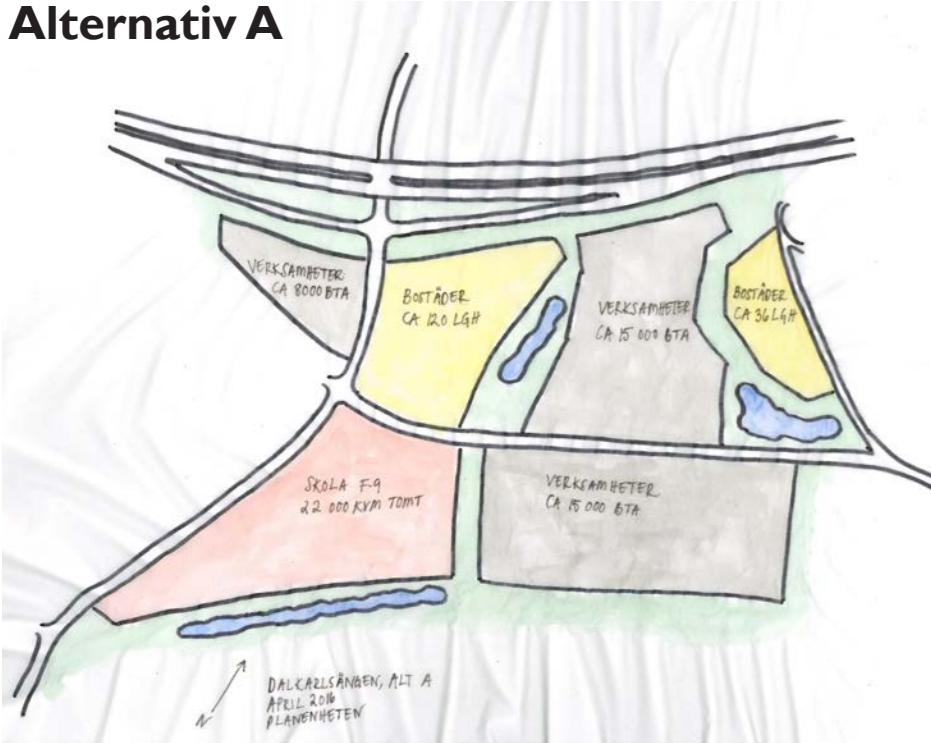
Ulf Crichton  
Exploateringschef

Anna Dolk  
Projektledare

Emilie Larsen  
Planarkitekt

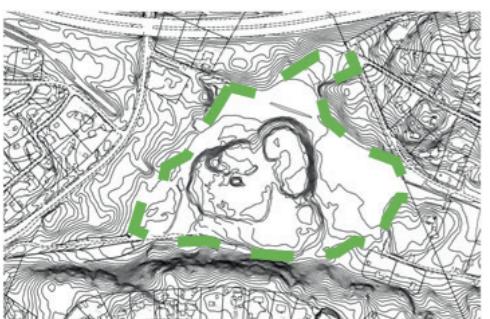
# Bilaga I

## Alternativ A



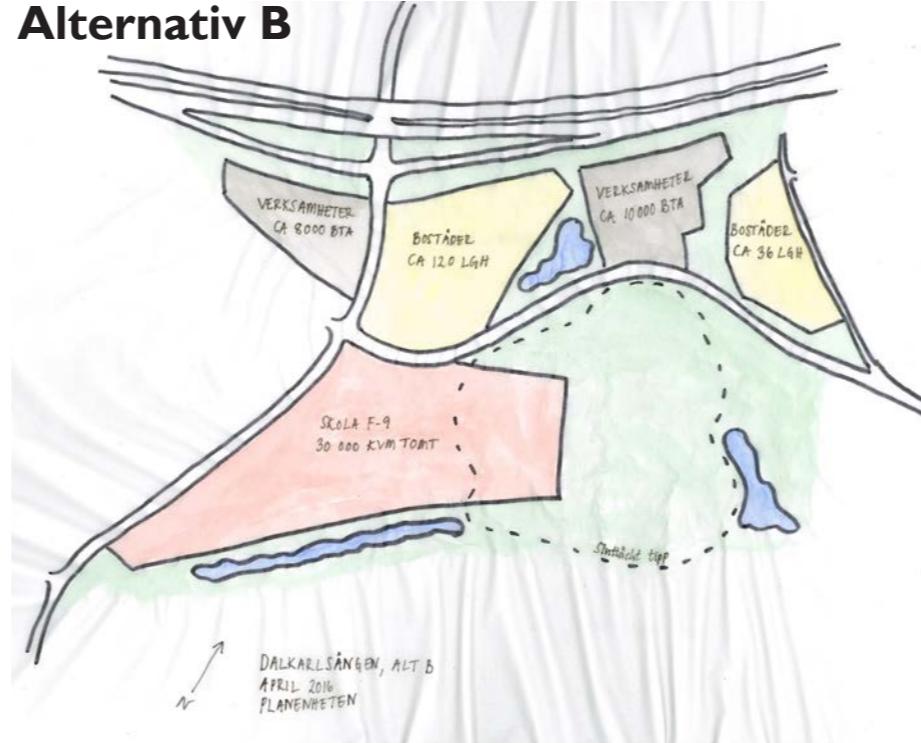
### Sanering av tippen och omkringliggande område för att möjliggöra verksamheter

Fördelar	+skapar ytor för småindustri som genererar intäkter +sanering och iordningställande av byggbar mark för ett större område, enligt illustration nedan +förenklar/förbättrar anläggandet av Dalvägen	+innebär tillskapande av grönområde/pulkabacke som delvis kan användas som skolgård +kostar minst av alternativen +tar relativt kort tid, cirka 6-7 år till färdig skola +Dalvägens förlängning kan byggas ut snabbare	+löser delvis dagens stora behov av idrottsytör och bollplaner i Boo +sanering och iordningställande av byggbar mark för ett större område, enligt illustration nedan +förenklar/förbättrar anläggandet av Dalvägen
Nackdelar	-stor osäkerhet i projektkalkylerna -tar lång tid, cirka 10 år till färdig skola -innebär att stora mängder fyllnadsmassor ska transporteras till och från området -begränsar möjligheter att i senare skede iordningställa ytan för idrott/skolverksamhet	-inga ytor för verksamheter eller idrott på tippområdet d.v.s. inga intäkter av markförsäljning -större marknivåskillnader inom området	-stor osäkerhet i projektkalkylerna -tar lång tid, cirka 10 år till färdig skola -innebär att stora mängder fyllnadsmassor ska transporteras till och från området
Kostnad tipp inkl. osäkerhet	100 milj +/- 50% 150 milj	56 milj +/- 20% 67 milj	112 milj +/- 50% 168 milj
Kostnad utanför tipp söder om väg 222	vägar, VA 60 milj	60 milj	60 milj
Intäkter söder om väg 222	bostäder (156 lgh) 130 milj verksamheter* 50 milj	130 milj 25 milj	130 milj 35 milj
NETTO	-30 milj	28 milj	-63 milj



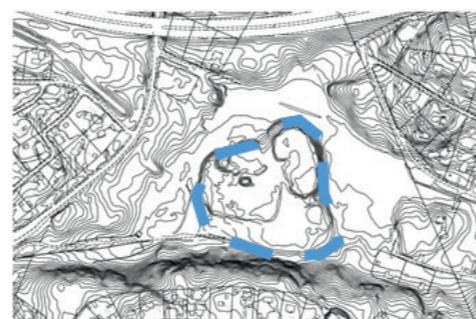
\*baserat på försäljningsvärde 1300 kr/BTA

## Alternativ B

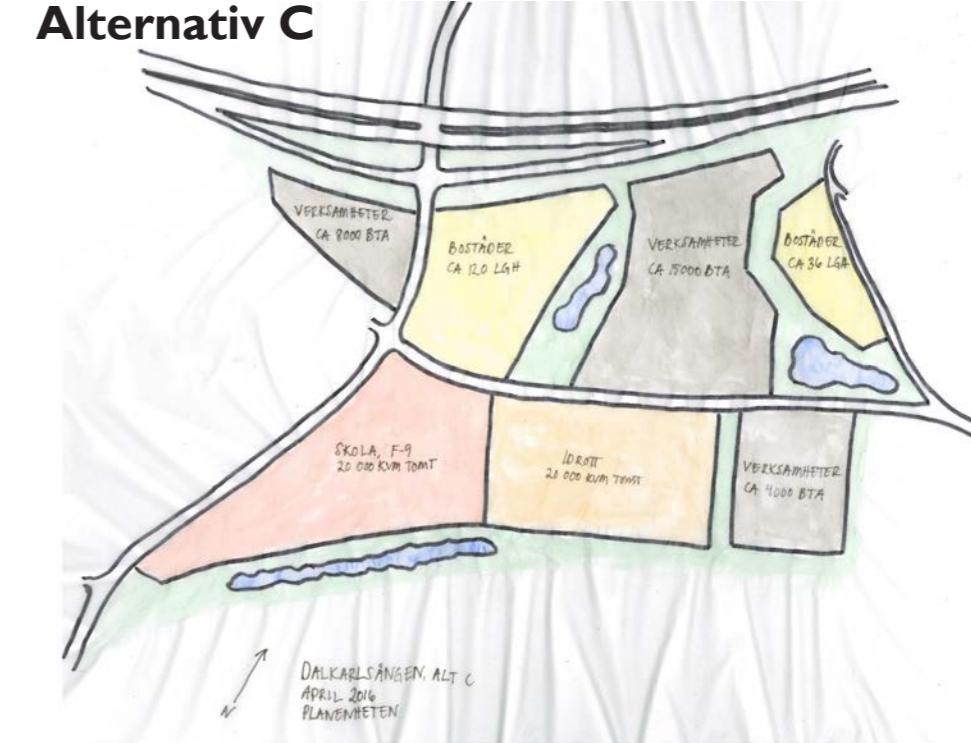


### Sluttäckning av tippen som blir ett rekreationsområde

Kostnad tipp inkl. osäkerhet	56 milj +/- 20% 67 milj	112 milj +/- 50% 168 milj
Kostnad utanför tipp söder om väg 222	vägar, VA 60 milj	60 milj
Intäkter söder om väg 222	bostäder (156 lgh) 130 milj verksamheter* 50 milj	130 milj 35 milj
NETTO	-30 milj	-63 milj
Markarbeten med sluttäckning		

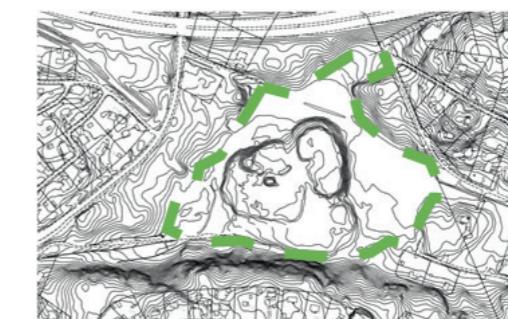


## Alternativ C



### Sanering av tippen och omkringliggande område för att möjliggöra bollplaner

Kostnad tipp inkl. osäkerhet	112 milj +/- 50% 168 milj	60 milj
Kostnad utanför tipp söder om väg 222	vägar, VA 60 milj	60 milj
Intäkter söder om väg 222	bostäder (156 lgh) 130 milj verksamheter* 50 milj	130 milj 35 milj
NETTO	-63 milj	-63 milj
Markarbeten med sanering		



BILAGA I  
ALTERNATIV MARKARBETEN  
OCH MARKANVÄNDNING  
Projekt 9421 Dalkarlssängen  
KFKS 2013/299-214  
2016-06-01

## Bilaga 2. Nödvändiga och möjliga funktioner i projekt Dalkarlsängen

### *Nödvändiga funktioner i projektet*

#### **Utbyggnad av Dalvägen med möjlighet till busstrafikering**

Utbyggnad av Dalvägen med förbindelse till Boovägen är en förutsättning för att klara utvecklingen av förnyelseområdena i sydöstra Boo. I dagsläget pågår fyra stadsbyggnadsprojekt i sydöstra Boo. Cirka 200-300 planerade bostäder i detaljplaneprogrammet har ökats till 350-400 bostäder i detaljplanerna.

### **Skola**

I Boo finns ett stort behov av grundskola. Dalkarlsängen har den stora fördelen att det är en av få stora ytor som är kommunalägd och kan inrymma en skola. I projektet studeras en skola för årskurs F-9 för 950 elever. Det pågår ett parallellt stadsbyggnadsprojekt för Boo Gårds skola för att möjliggöra rivning av den befintliga byggnaden och uppföra en ny större skola och idrottshall. På sikt kommer båda kapacitetsökningarna behövas.

Det är inte möjligt att påbörja byggande av ny skola innan miljöfrågorna har utretts och lösts inom stadsbyggnadsprojektet i sin helhet.

### **Dagvatten**

Delar av området är mycket sankt och stora mängder dagvatten flödar genom området. Detta behöver hanteras inom stadsbyggnadsprojektet för att inte påverka omkringliggande områden.

### *Möjliga funktioner i projektet*

#### **Trafikplats**

I projektet pågår en åtgärdsvalsstudie sedan 2014 tillsammans med Trafikverket och Trafikförvaltningen. Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa förutsättningar för en trafikplats. Trafikplatsen är en förutsättning för en utveckling av verksamhetsområdet inom Dalkarlsängen, men den är beroende av Trafikverkets planering. Inriktningen är att möjliggöra påfartsramper västerut, men att på längre sikt även kunna bygga ramper österut. Ombyggnation av Boovägen kommer också att krävas. Efter genomförd åtgärdsvalsstudie följer planläggningsprocess enligt väglagen vilket ska leda fram till vägplan. Avsikten är att kommunen ska ansvara för och bekosta upphandlingen av entreprenad av trafikplatsen. Erfarenheter från Kvarnholmen trafikplats indikerar en kostnad runt 70 miljoner kronor. Arbetet med åtgärdsvalsstudien fortlöper.



## Verksamheter

Norr om Värmdöleden kan ca 30-50 000 kvm BTA tillkomma på kommunal mark under förutsättningen att trafikplatsen byggs. Möjlig intäkt för detta är 65 miljoner kronor, vilket skulle kunna täcka kostnaderna för trafikplatsen. Söder om Värmdöleden beräknas ca 20-40 000 kvm BTA tillkomma på kommunal mark, som också inkluderas i sammanställningen i bilaga 1. Möjlig intäkt för verksamheter söder om Värmdöleden är cirka 25-50 miljoner kronor. Detta är baserat på försäljningsvärde om 1300 kronor per BTA.

## Bostäder

I projektet studeras möjligheter till bostäder för att det dels finns efterfrågan på bostäder i Boo men främst för att förbättra projektekonomin. Detta avviker från detaljplaneprogram och start-PM. Enligt bilaga 1 studeras möjligheter för 120 lägenheter på Boovägen samt 36 lägenheter på Rönnvägen.

## Idrott

Fritidsnämnden har gjort en kapacitetsutredning för att definiera behoven av fotbollsplaner i kommunen. I dagsläget konstateras att kommunen har brist på möjliga områden och mark där en fullstor bollplan (11-mannaplan) kan inrymmas och i Boo är Dalkarlsängen i dagsläget den enda plats där detta är möjligt. Fördelarna med samplanering av skolverksamhet och idrottsverksamhet i anslutning till varandra är att större utväxling kan ske samt att verksamheterna blir mer yteffektiva.

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt Allmänna anläggningar Danvikstrand 9225**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fastställer utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt Allmänna anläggningar Danvikstrand 9225 och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning att tillstyrkan sker i natur- och trafiknämnden.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 44 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Projektets syfte är att överföra förvaltningen av vissa allmäntillgängliga anläggningar från enskilda samfällighetsföreningar till Nacka kommun. För att kunna avgöra vilken status anläggningarna befann sig i genomfördes en teknisk utredning i början av projektet. Den tekniska utredningen fann att kaj och strandskoningar i Danvikstrand var i dåligt skick trots att anläggningarna var färdigställda så sent som 2002. Kaj och strandskoningar står inte emot erosion vilket medför att den gång- och cykelväg som exploateren JM AB byggde åt kommunen och som färdigställdes 2004 inte håller för den belastning över tid som JM AB och Nacka kommun kom överens om i exploateringsavtalet som slöts mellan parterna i december 2001.

Gång- och cykelvägen är den enda möjliga vägen för räddningstjänsten att nå de delar av fastigheterna som vetter mot Saltsjön. En undermålig gång- och cykelväg innebär således inte bara fara för liv och säkerhet för räddningstjänstens personal utan också för de boende i området. Gång- och cykelvägen reklamerades till JM AB under hösten 2014.

Reklamationen har bestridits av JM AB varpå nästa steg är att Nacka kommun som beställare av anläggningen utför de åtgärder som krävs på bekostnad av JM AB.



Upphandling av nödvändiga åtgärder på kaj och strandskoningar kan påbörjas direkt efter att natur- och trafiknämnden har tillstyrkt och kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott godkänt utbyggnadspromemorian.

## Ärendet

Projektets syfte är att överföra förvaltningen av vissa allmäntillgängliga anläggningar från enskilda samfällighetsföreningar till Nacka kommun. För att kunna avgöra vilken status anläggningarna befann sig i genomfördes en teknisk utredning i början av projektet.

Undersökningen var klar den 28 november 2014 och visade stora brister i anläggningarna. Kaj och strandskoningar står inte emot erosion vilket medför att kommunens gång- och cykelväg inte håller för belastningen som den ska vara byggd för.

Danvikstrand var tidigare ett industriområde som köptes av JM AB. En ny detaljplan togs fram för bostadsbebyggelse och ett exploateringsavtal skrevs mellan JM AB och Nacka kommun 2001. Innan området bebyggdes med bostäder fanns en väg ner till området förutom passagen genom tunneln som går till Saltsjöqvarn. När bostäderna stod klara var vägen borttagen och den enda farbara möjligheten att ta sig till byggnaderna som vetter mot Saltsjön är idag genom tunneln. Detta var helt enligt detaljplaneringen av området. På grund av räddningstjänstens krav på att nå byggnaderna närmast Saltsjön utformades specifika belastningskrav på gång- och cykelvägen som JM AB skulle bygga och lämna över till Nacka kommun.

Gång- och cykelvägen ska klara Trafikklass 2 för att även tung trafik ska kunna använda den. JM AB skulle dessutom säkerställa kajen och strandskoningarnas tekniska säkerhet eftersom det är kajen och strandskoningarna som hindrar erosion från att nå gång- och cykelvägen.

Den tekniska utredningen visade att varken kaj eller strandskoningar är byggda för att stå emot erosion. Strandskoningarna som består av kallmurar som går ner till botten bedöms vara byggda någon gång mellan 1920 och 1930. Kallmurarna var således runt 70 – 80 år gamla när gång- och cykelvägen byggdes. En nybyggd kajanläggning som ska stå emot erosion ska enligt branschstandard ha en teknisk livslängd på minst 100 år och vid jämförelse med en anläggning som är byggd på 1920- eller 1930-talet så borde JM AB ha varit väl medvetna om att anläggningen uppnått sin tekniska livslängd vid utbyggnadsskedet.

När den tekniska utredningen var klar reklamerades gång- och cykelvägen av Nacka kommun. JM AB bestred reklamationen och menade att bolaget inte hade något ansvar för kajen och strandskoningarna. Då JM AB inte avser åtgärda anläggningarna återstår för Nacka kommun att genomföra åtgärderna på JM AB:s bekostnad.



## Bilagor

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria

Bilaga 2 - Grunddatarapport

Bilaga 3 – Illustration

Expoateringenheten

Christina Gerremo

Biträdande exploateringschef

Erik Wiktorsson

Projektledare

**PM**

Erik Wiktorsson  
KFKS 2012/556-251  
Projekt 9225

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott /  
Natur- och trafiknämnden

## **Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt Allmänna anläggningar Danvikstrand, 9225**

### **Innehåll**

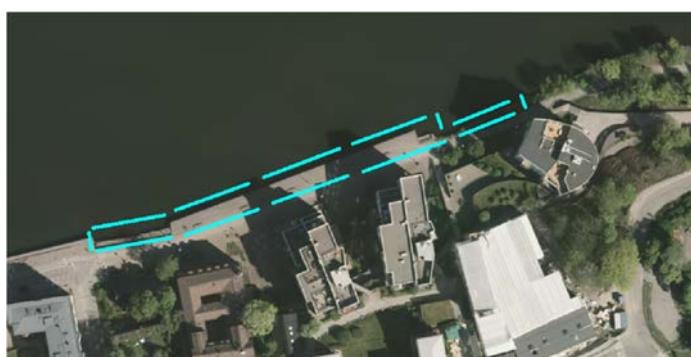
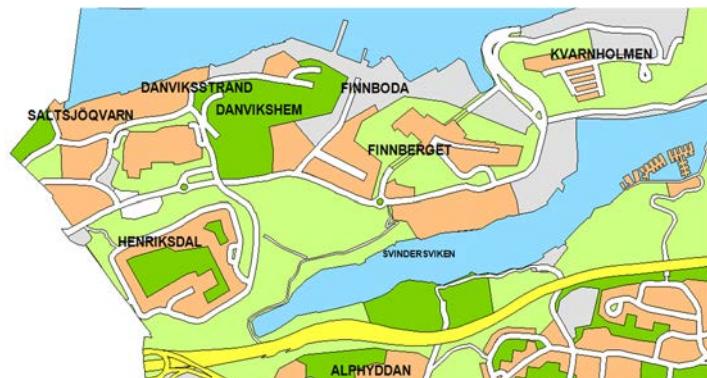
Innehåll .....	1
Sammanfattning.....	2
Status på projektet.....	3
Uppföljning gentemot start-PM .....	3
Uppföljning gentemot senast politiskt fattade budget. ....	3
Kommunens drift och underhållskostnader.....	4
Problem och möjligheter.....	4
Beslutsgång.....	5

## Sammanfattning

Projektets syfte är att överföra förvaltningen av vissa allmäntillgängliga anläggningar från enskilda samfällighetsföreningar till Nacka kommun. För att kunna avgöra vilken status anläggningarna befann sig i genomfördes en teknisk utredning i början av projektet. Den tekniska utredningen fann att kaj och strandskoningar i Danvikstrand var i dåligt skick trots att anläggningarna var färdigställda så sent som 2002. Kaj och strandskoningar står inte emot erosion vilket medför att den gång- och cykelväg som exploateren JM AB byggde åt kommunen och som färdigställdes 2004 inte håller för den belastning över tid som JM AB och Nacka kommun kom överens om i exploateringsavtalet som slöts mellan parterna i december 2001.

Gång- och cykelvägen är den enda möjliga vägen för räddningstjänsten att nå de delar av fastigheterna som vetter mot Saltsjön. En undermålig gång- och cykelväg innebär således inte bara fara för liv och säkerhet för räddningstjänstens personal utan också för de boende i området. Gång- och cykelvägen reklamerades till JM AB under hösten 2014. Reklamationen har bestridits av JM AB varpå nästa steg är att Nacka kommun som beställare av anläggningen utför de åtgärder som krävs på bekostnad av JM AB.

Upphandling av nödvändiga åtgärder på kaj och strandskoningar kan påbörjas direkt efter att natur- och trafiknämnden har tillstyrkt och kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott godkänt utbyggnadspromemorian.





## Status på projektet

Start-pm antogs 2013-11-05 och därefter påbörjades en teknisk undersökning av kaj och strandskoningar. Undersökningen var klar 2014-11-28 och visade stora brister i anläggningarna.

JM AB byggde gång- och cykelvägen som ligger närmast kaj och strandskoningar under exploateringen av Danvikstrand. Mellan JM AB och Nacka kommun tecknades exploateringsavtal där detta reglerades vilket innebar att gång- och cykelvägen skulle klara trafikklass 2 och att JM AB skulle undersöka och garantera den tekniska säkerheten i anläggningarna. Då kaj och strandskoningar bär upp gång- och cykelvägen var detta en viktig detalj i avtalet, inte minst då gång- och cykelvägen är den enda infarten för räddningstjänsten för att nå bostäderna som vetter mot Saltsjön. Gång- och cykelvägen slutbesiktigades 2004-12-13 och därefter tog Nacka kommun över anläggningen. 2014-11-28 reklamerades gång- och cykelvägen av Nacka kommun på grund av att anläggningen inte lever upp till de krav som ställts i exploateringsavtalet och att kajens och strandskoningarnas bristfälliga konstruktion innebär en väsentlig säkerhetsrisk. JM AB svarade att de inte anser sig ha något ansvar för kajen och strandskoningarna.

Då JM AB inte anser sig vara ansvariga och inte avser åtgärda anläggningarna återstår för Nacka kommun att genomföra åtgärderna på JM AB:s bekostnad.

## Uppföljning gentemot start-PM

Syftet med projektet är att överföra förvaltningen av vissa allmäntillgängliga anläggningar från enskilda samfällighetsföreningar till Nacka kommun.

För att kunna överföra förvaltningen klargjordes i start-PM att den tekniska utredningen först skulle genomföras för att klargöra vilka åtgärder som krävdes samt att förhandla med nuvarande huvudmän om övertagandet och därefter genom en ny detaljplan överföra området till en kommunalt ägd fastighet.

Anläggningarnas tekniska status är klarlagd och ansvaret för den undermåliga utbyggnaden ligger på JM AB som inte har uppfyllt sin del av exploateringsavtalet. När åtgärderna av kaj och strandskoningar har startat kan arbetet med detaljplanen börja och projektet fortskrida enligt plan.

## Uppföljning gentemot senast politiskt fattade budget.

Senast beslutad budget är framtagen i samband med start-PM. Kostnaderna för projektet var enligt budget cirka 1050 000 kr och inga intäkter var budgeterade. I budgeten fanns ingen kostnadspost som avsåg åtgärder eller projektering på någon anläggning.

Bedömd kostnad för åtgärderna kommer att redovisas muntligen för natur- och trafiknämnden och kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott. Då reklamation har skett i tid och JM AB har bestridit ansvar sker åtgärderna på JM:s bekostnad. När entreprenaden är klar och samtliga



kostnader för åtgärderna samlade kommer JM att krävas på kostnaderna varpå rättsprocess startar.

### Beräknad projektkalkyl

Övergripande projektkalkyl		
Aktivitet	Utgifter	Intäkter
Teknisk utredning	160 000	
Projektledning	230 000	
Detaljplan	510 000	
Lantmäteriförrättningskostnader	150 000	
Kostnad åtgärder enl. Utbyggnads-PM redovisas muntlig		
<b>Totalt</b>	<b>1 050 000</b>	
<b>Netto</b>	<b>1 050 000</b>	

### Kommunens drift och underhållskostnader

Kommunens årliga kostnad för drift och underhåll av kaj och strandskoningar i Danvikstrand beräknas till cirka 340 000 kronor per år. För att upprätthålla konstruktionernas funktion beräknas årlig drift och underhåll vanligtvis enligt schablon av 1 % av återanskaffningsvärdet. Efter att åtgärderna är genomförda behövs sannolikt inga kostsamma reparationer inom 10 år. Det som kan bli aktuellt är utbyte av träplank på bryggan och trappan samt komplettering av stenar i strandskoningarna.

Beräknad drift- och underhållskostnader per år.

Anläggning	Mängd	Enhet	Drift- och underhållskostnader
Kaj och strandskoningar	285	m	340 000
<b>Totalt</b>			<b>340 000</b>

### Problem och möjligheter

Kaj och strandskoningar i Danvikstrand uppfyller inte de krav som ställdes på JM AB i samband med exploateringen av området. Detta har medfört att det idag finns en risk att gång- och cykelvägen, som är den enda infarten till området, inte klarar av belastningen från räddningstjänstens tyngre fordon. Erosionen från vattnet pågår alltjämt och accelererar ju längre tiden går vilket innebär att anläggningarna försämras i allt snabbare takt. Risken med anläggningen ökar således med tiden. Risk för tidsförskjutning för genomförandet av åtgärderna uppkommer om upphandlingen överklagas. Upphandlingen kan påbörjas direkt efter att natur- och trafiknämnden samt kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott godkänt utbyggnadspromemorian. Kommunens ekonomiska risk är beroende av hur rättsprocessen avseende det ekonomiska ansvaret för utförandet av åtgärderna förlöper.

## Beslutsgång

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att anta förslag till utbyggnadspromemoria 2016-06-14, med villkor att natur- och trafiknämnden tillstyrker promemorian.
- Natur- och trafiknämnden beslutar att tillstyrka förslag till utbyggnadspromemoria 2016-06-14.

**Projekttyp** Infrastrukturinvestering  
**Projektledare** Erik Wiktorsson, Exploateringsenheten  
**Pågående fas** Detaljplanering, genomförande-förberedelser



<b>Beslut startPM</b>	2013-11-05
<b>Startbeslut projekt</b>	2014-02-25
<b>Detaljplan antagen</b>	2018-01-12
<b>Startbeslut genomförande</b>	2018-01-12
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2018-01-12
<b>Driftöverlämning</b>	2018-01-12
<b>Beslut projektavslut</b>	2018-01-12

Syftet med projektet är att vissa allmäntillgängliga anläggningar som för närvarande förvaltas genom enskilt huvudmannaskap ska överföras till kommunen i enlighet med gällande politiska beslut. StartPM är antaget.

**Start-slut** 2012-09-07 - 2019-04-08  
**Byggherre** Nacka kommun

#### Kvadratmeter BTA

##### Totalt antal lägenheter

**Antal lägenheter per år (År:antal lgh)**

##### Verksamheter - kvadratmeter BTA

##### Tomtarea kvadratmeter

##### Nyanlagd gata kvadratmeter

##### Nyanlagd gata, löpmeter

##### Gatukostnad andel 1,0:tkr

##### Nyanlagd park, kvadratmeter

##### Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter

**Markförsäljning totalt** 0

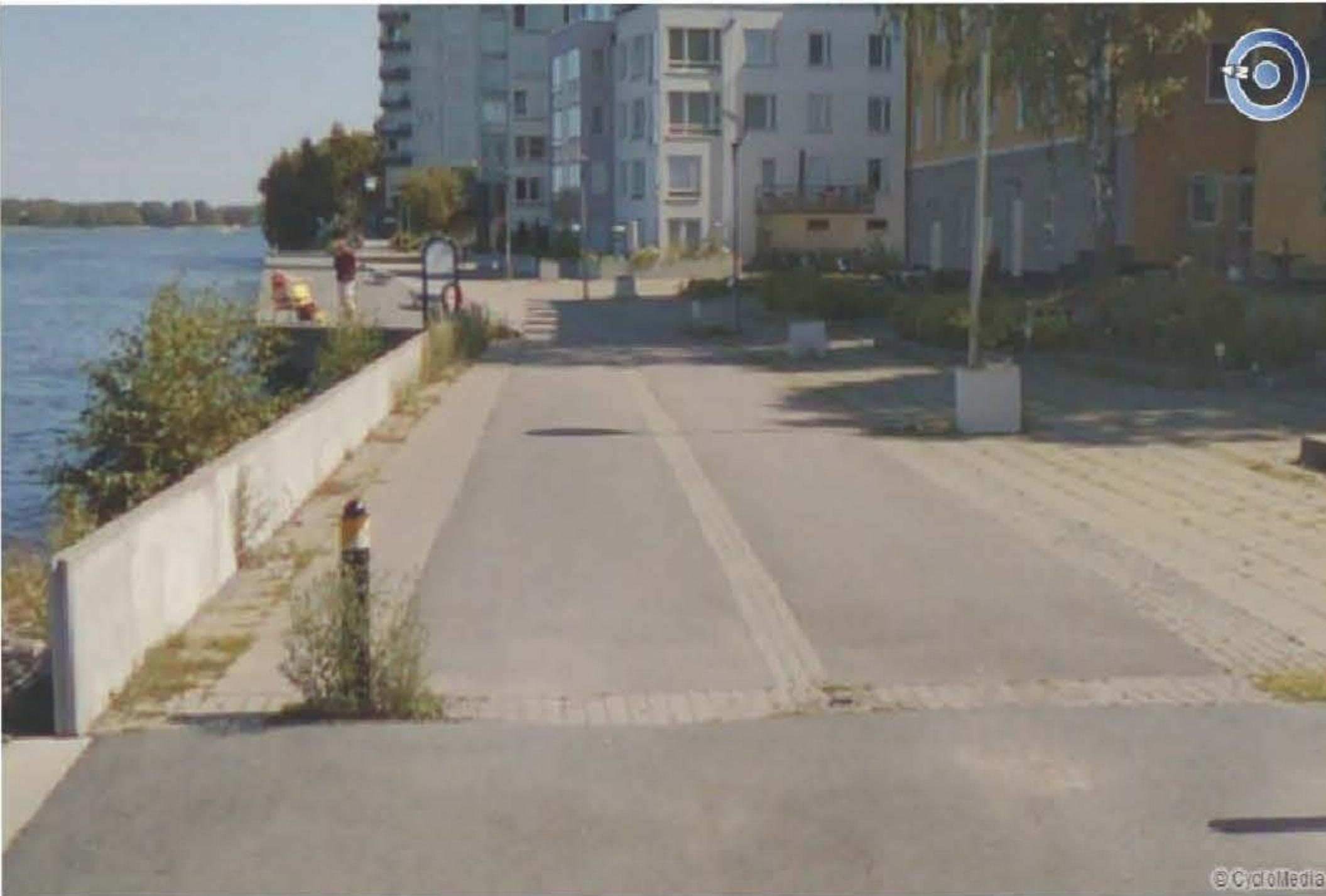
##### Markförsäljning (År: tkr)

<b>Totalt (tkr)</b>			<b>Nettoinvesteringar (tkr)</b>		
	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Verksamhet</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>
Inkomster	0	0	Gata+park	-387	-387
Intäkter	0	0	VA	0	0
Utgifter	-1036	-1036	Planläggning	-649	-649
<b>Netto</b>	<b>-1036</b>	<b>-1036</b>	Mark	0	0
			Övrigt	0	0
			<b>Summa</b>	<b>-1036</b>	<b>-1036</b>

**Lägesrapport** 2016-04-21

<b>Typ</b>	<b>Status</b>	<b>Orsak</b>	<b>Åtgärd</b>
Tid	●	Reklamation av gc-väg och projektering Tidplanen förskjuts 6 månader. har medfört försening.	
Kostnad	●	Ingen budgetförändring.	
Produkt	●	Ingen förändring avseende produkt.	
<b>Lägesbeskrivning</b>			Den tekniska undersökningen/tillståndsbedömningen är klar. Ytterligare dykinspektioner genomfördes under hösten 2014. Kaj och strandskoningar är i sämre skick än vad som antagits tidigare i projektet. Tidigare exploaterare utförande av kommunal gc-väg har reklamerats. Exploateren har bestridit reklamationen.

Projektering av åtgärderna pågår. Åtgärderna genomförs hösten 2016 till våren 2017.





Kommunstyrelsen

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

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

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

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

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

### **Sammanfattning**

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



## Ärendet

### Bakgrund

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

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

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

### Metod för fastställande av ny avgäld

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

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

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

### Ekonomiska konsekvenser

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

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



## Konsekvenser för barn

Beslutsförslaget inte innebär några särskilda konsekvenser för barn.

## Bilagor

Bilaga 1 Karta

Beslutet ska skickas till

Anna Ahrling  
Markchef  
Enheten för fastighetsutveckling

Anna Anisimova  
Markingenjör  
Enheten för fastighetsutveckling



Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Ombyggnad av ventilation i Hus N på Eklidens skola**

Startbesked

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 2 200 000 kronor, delprojekt nummer 98100388, för ombyggnad av ventilation i Hus N på Eklidens skola. Medlen tas i anspråk från av kommunfullmäktige den 24 november 2014, § 216, beviljad ram för *arbetsmiljö i kommunala byggnader* (huvudprojekt nummer 98000091).

Beslutet fattas med stöd av punkten 48 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Ventilationssystemet i Eklidens skola Hus N uppfyller inte gällande arbetsmiljökrav enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2009:2) om arbetsplatsens utformning.

Arbetsmiljöverket har meddelat föreliggande gällande brister i omsättningskravet för luftmängd per person. Den aktuella ventilationsanläggningen på Eklidens skola Hus N har i vissa delar passerat sin livslängd och är i behov av utbyte. Kostnaden för ombyggnaden av ventilationen beräknas uppgå till maximalt 2 200 000 kronor. Under förutsättning att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked avses projektet del 1 att påbörjas under juni 2016 och avslutas under september samma år och del 2 under sommaren 2017. Del 1 omfattar två nya ventilationsaggregat med komfortkyla. Del 2 omfattar utökad kapacitet av kanalisation och i förekommande fall kondensisolering.

### **Ärendet**

Ventilationsanläggningen på Eklidens skola är idag godkänd enligt byggnadens projekterade luftflöden men uppfyller inte gällande arbetsmiljökrav, enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (2009:2) om arbetsplatsens utformning. Ett föreliggande av Arbetsmiljöverket på brister i gällande omsättningskrav för luftmängd per person finns.



De projekterade luftflödena i Eklidens skola är för låga i förhållande till personbelastningen i lokalerna. Genom att investera i två nya ventilationsaggregat med komfortkylbatteri (del 1) och utöka storleken på ventilationskanalerna (del 2), blir inomhustemperaturen både jämnare och mindre energikrävande. Konverteringen innebär även en minskning av koldioxidbelastningen, vilket är positivt för den globala miljön.

Luftens kvalitet och temperatur har en avgörande betydelse i skolan. Det är också avgörande för hur lärare och elever uppfattar sin arbetsmiljö.

### **Tidplan**

Projektet avses genomföras enligt följande tidplan.

	del 1	del 2
Planering	maj 2016	maj 2017
Projektstart	juni 2016	juni 2017
Avslut/färdigställande	sept 2016	sept 2017

### **Ekonomiska konsekvenser**

Avskrivningstid	30 år
Kostnad	107 000 kronor/år

Återstår inom ramen för huvudprojektet efter detta startbesked: 24 200 000 kronor

### **Konsekvenser för barn**

Denna investering skapar ett bra inomhusklimat i ändamålsenliga lokaler för skolverksamhet. För elever och personal skulle detta innebära en mycket bättre arbetsmiljö.

Erik Lundin  
Enhetschef  
Lokalenheten

Mikael Ryderstedt  
Teknisk förvaltare  
Lokalenheten



2016-06-01

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
Dnr KFKS 2016/385

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Nybyggnation av Utskogens förskola**

Utökad projektram och startbesked

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för nybyggnation av Utskogens förskola om ytterligare maximalt 7 500 000 kronor som tas i anspråk från av kommunfullmäktige den 20 juni 2013, § 188, beviljad ram för ”förskolor ospecifierat”, huvudprojektnummer 98000013.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 48 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Den 12 maj 2015 fattade kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslut om att bevilja startbesked om 65 000 000 kronor för byggnation av Utskogens förskola i norra Skuru. Den pågående projekteringen visar att kostnaden för projektet överstiger tidigare beviljade medel. Enheten för fastighetsutveckling vill dessutom tillföra medel för att tillmötesgå verksamhetsbehov samt certifiera byggnaden i miljöbyggnad guld i enlighet med kommunens miljömål. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår därför att bevilja startbesked om ytterligare 7 500 000 kronor för projektet. Konsekvensen om beslut inte fattas i enlighet med förslaget är att avrop för produktion inte kan göras.

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade den 12 maj 2015 att bevilja startbesked om 65 000 000 kronor för nybyggnation av Utskogens förskola inom fastigheten Sicklaön 40:13. Beslutet omfattade en kapacitetsökning från sju avdelningar till åtta avdelningar för att möta det ökade behovet av förskoleplatser i området.

#### **Nuläget**

Projekteringen inleddes, tillsammans med enheten för fastighetsutveckling upphandlad strategisk samarbetspartner NCC, i december 2015. Då kompletterades tidigare utförd



förstudie för att lägga grunden till detaljprojekteringen, som startades i januari 2016. Idag är förskolan projekterad till cirka 70 % färdig bygghandling. Samtidigt som återstående projektering slutförs pågår förberedelser för en planerad byggstart i juni 2016. Bygglov har utfärdats.

Parallelt med projekteringen har en projektkalkyl tagits fram och löpande uppdaterats i takt med projekteringen. Kalkylen i dagsläget är väl genomarbetad och baseras på offerter utifrån ritningar och systemval som ligger till grund för byggnationen av förskolan. Under projekteringen har besparingsåtgärder vidtagits med målsättning att nå beslutad investeringsram. Ytterligare besparingsåtgärder skulle resultera i att kvalitén försämrades så pass mycket att kundnöjdheten från både verksamheten och driftorganisationen skulle bli låg. Tack vare den strategiska partneringen och det nära samarbetet med NCC kan kommunen nu redan innan produktionsstart, identifiera att målet att nå den beslutade investeringsramen inte kommer att uppfyllas. Projektets aktuella kalkyl i grova drag:

Byggerrekostnad:	5 945 000 kronor
Projektering:	6 930 000 kronor
Bygg & mark:	57 560 000 kronor
Slutkostnadsprognos:	70 435 000 kronor
 Tidigare beslutad investeringsram:	65 000 000 kronor
Utökat behov:	5 435 000 kronor
Upparbetade kostnader:	8 500 000 kronor

Istället för att göra stora avkall på kvalitéten äsks ytterligare investeringsmedel till projektet för att ges möjligheten att leverera ett högkvalitativt projekt med lång livslängd och låga driftkostnader.

## Förslag

Enheten för fastighetsutveckling föreslår, att ytterligare 7 500 000 kronor tillförs projektet från huvudprojekt 98000013 ”förskolor ospecifical”. Dessa 7 500 000 kronor omfattar 5 500 000 kronor för att möjliggöra kontraktstecknande för produktionsstart med den projekterade höga kvalitéten, 1 000 000 kronor för glastak över halva takterrassen samt 1 000 000 kronor för att anpassa och certifiera byggnaden enligt miljöbyggnad guld. Dessa delar beskrivs mer ingående nedan.

## Produktionsstart

Utskogens förskola planeras på en kuperad fastighet som består av berg. För att möjliggöra byggnationen krävs stora permanenta ingrepp i naturen. Därför har en byggnad med hög kvalitet och lång livslängd (80-100 år) projekterats. Projektspecifika poster som bedöms som särskilt kostnadsdrivande har identifierats som markarbeten, takterrass och grundläggning. För att minska dessa poster har byggnadens byggnadsarea minskats mot ursprungsförslaget eftersom just mark och grundläggning skostnader påverkar kalkylen



negativt. Utöver detta så har prisindex identifierats som en stor post. Index inom bygg i Stockholmsregionen har ökat och bedöms fortsätta öka snabbare än tidigare som en konsekvens av den ökade byggtakten i Stockholmskommunerna.

För att möjliggöra att kontrakt kan tecknas med entreprenören föreslår enheten för fastighetsutveckling att investeringsramen för projektet utökas med 5 500 000 kronor för att komma upp till samma nivå som projektkalkylen om 70 500 000 kronor.

### Glastak

Takterrassen togs fram redan under förstudien och möjliggör plan lekta för förskolans barn eftersom fastigheten är starkt kuperad. Ytan är uppskattad av verksamheten och nödvändig för att ytterligare stora ingrepp i naturen inte ska behövas. En stor risk som har identifierats med takterrassen är om det på kort tid kommer mycket snö. Om snön vallar upp mot terrassens staket uppstår en möjlighet för barnen att kunna klättra över det. Som en konsekvens av detta kan terrassen tvingas stänga fram tills snöröjning har hunnit ske, vilket är problematiskt eftersom en av förskolans entréer tillika utrymningsvägar sker över takterrassen. För att ta bort den risken projekterades ett glastak över halva terrassen. Senare i projektering togs taket bort som en besparingsåtgärd, vilket framförallt verksamheten såg stora problem i. Nu föreslår enheten för fastighetsutveckling att ytterligare 1 000 000 kronor anslås projektet för att få tillbaka glastaketet över den halvan av terrassen som är närmast huset. Detta skulle säkerställa utrymningsvägen samt att det finns plan lekta även om stora mängder snö kommer på kort tid. Denna utökning omfattar även solavskärmning på takterrassen.

### Miljöbyggnad Guld

Miljöbyggnad är utvecklat för svenska förhållanden och har fokus på byggnadens miljöprestanda. Miljöbyggnad mäter en byggnads miljöprestanda på 15 olika indikatorer inom områdena energi, inomhusmiljö samt material och kemikalier. Ett högt betyg i miljöbyggnad visar på en energieffektiv byggnad med ett gott inomhusklimat med små temperaturvariationer och inga inbyggda material medgifter.

En certifiering i miljöbyggnad guld innebär att förskolan ligger helt i linje med Nacka kommunens antagna miljömål. Projektering görs för att nå en begränsad miljöpåverkan, giftfri miljö samt en god bebyggd miljö. Detta ger också kommunen en profilbyggnad inom miljö placerad i en vacker naturmark som verifierar de satta miljömålen. För att till fullo uppnå en certifiering av miljöbyggnad guld föreslår enheten för fastighetsutveckling att ytterligare 1 000 000 kronor tillförs projektramen.

### Betongarmerat gräs

I det av miljö- och stadsbyggnadsnämndens myndighetsutskott beslutade bygglovet anges särskilt att ”*på parkeringsplatsen bör markbeläggning ske med betongarmerat gräs med hänsyn till såväl dagvatten som utseende*” istället för projekterad asfalt. En fullgod dagvattenlösning är projekterad för förskolan och vattnet infiltreras i ett svackdike. Detta är fullt möjligt att byta ut asfaltsbeläggningen men kostnaden för betongarmerat gräs är 881 kronor/kvadratmeter



mot 305 kronor/kvadratmeter för asfalt. Utöver detta tillkommer ökade kostnader för drift och underhåll eftersom betongarmeringen riskerar att lossna vid plogning samt att gräsklippning kommer behövas under vissa perioder av året. Om asfalten ska bytas ut måste projektramen utökas ytterligare med 200 000 kronor, utöver de av enheten för fastighetsutveckling föreslagna 7 500 000 kronorna.

### **Utökning kapacitet**

Om behovet av förskoleplatser i framtiden ytterligare skulle öka i norra Skuru, till exempel till följd av ytterligare exploatering, finns en möjlighet att i framtiden bygga ut Utskogens förskola med upp till tre avdelningar. Detta skulle i så fall innebära att hela eller delar av takterrassen byggs in och den ytan går förlorad som lekyta. Detta alternativ har endast utretts ytligt och har inte omfattat konsekvensen av att gården storlek, faktiskt och framförallt i förhållande till antal barn, minskar. Den utredning som har genomförts har säkerställt att möjligheten finns. Eftersom kostnadsdrivande poster som markarbeten, grundläggning och stora delar av installationer är klara kan utökning ske till en i förhållandevis låg kostnad.

### **Tidplan**

Under förutsättning att beslut fattas enligt förslag:

Produktionsstart: juni 2016

Beräknad inflyttning: oktober 2017

### **Entreprenör**

Strategiskt samarbetsavtal, NCC Building Sverige AB.

### **Konsekvenser**

Konsekvensen av att projektramen inte utökas är att entreprenadkontrakt med NCC inte kan tecknas. Som en följd av det blir verksamheten kvar i de befintliga lokalerna invid Borgvalla skola på obestämd tid alternativt tills en ny lösning är framtagen. Förutom att de befintliga lokalerna har eftersatt underhåll och är energieffektiva, är trafiksituationen på Borgvallavägen närmast ohållbar.

Att bygga Utskogens förskola på en ny fastighet i närområdet kräver, förutom att en sådan fastighet inte är identifierad, en detaljplaneändring. En process som tar mycket tid och förknippad med risken att processen drar ut ytterligare på tiden i och med att den överklagas. Därtill kommer tiden för produktion av en ny förskola.

Om man väljer att avsluta projektet i dess nuvarande form för att flytta förskolan till en fastighet som är mer kostnadseffektiv att bebygga, kommer ändå de upparbetade kostnaderna på 8 500 000 kronor att föras över till det nya projektet och således bli mer kostsam än den kvalitét som byggs. Detsamma gäller om man skulle välja att projektera en enklare typ av förskola på samma fastighet som förskolan idag är projekterad.



## **Ekonomiska konsekvenser**

Kommunfullmäktige beviljade den 20 juni 2011, § 188, en ospecificerad ram för investeringar i förskolor, huvudprojekt 98000013. Investeringsmedel för denna förskola om 7 500 000 kronor, föreslås tas i anspråk ur denna ram.

Återstår inom ramen för huvudprojekt 98000013 efter detta startbesked: cirka 42 000 000 kronor.

Ekonomisk sammanställning:

Kapitaltjänstkostnad: 3 084 000 kronor/år

Årshyra: 2 862 000 kronor/år

Underskott: 709 000 kronor/år

Hyra som krävs för att investeringen ska vara utan underskott:

2 620 kronor/kvadratmeter/år (dagens maxhyra: 2 100 kronor/kvadratmeter/år)

## **Konsekvenser för barn**

Den nya förskolefastigheten är belägen i ett kuperat skogsområde där barnen varje dag kommer erbjudas en varierad och utmanande tomt där både skog och hav kommer vara en naturlig del av den pedagogiska verksamheten. Tomten inbjuder till utomhusverksamhet och förskolan produceras av giftfria material vilket leder till friska och hälsosamma barn. I och med att förskolan utökas med en avdelning så möjliggör det dessutom att fler barn kommer att beredas plats på en förskola i hemmets närområde.

## **Bilagor**

- b. illustration dagsläge
- c. illustration glastak
- d. utkast utbyggnadskapacitet
- e. preliminär hyra

Taina Sunnarborg  
Enhetschef  
Enheten för fastighetsutveckling

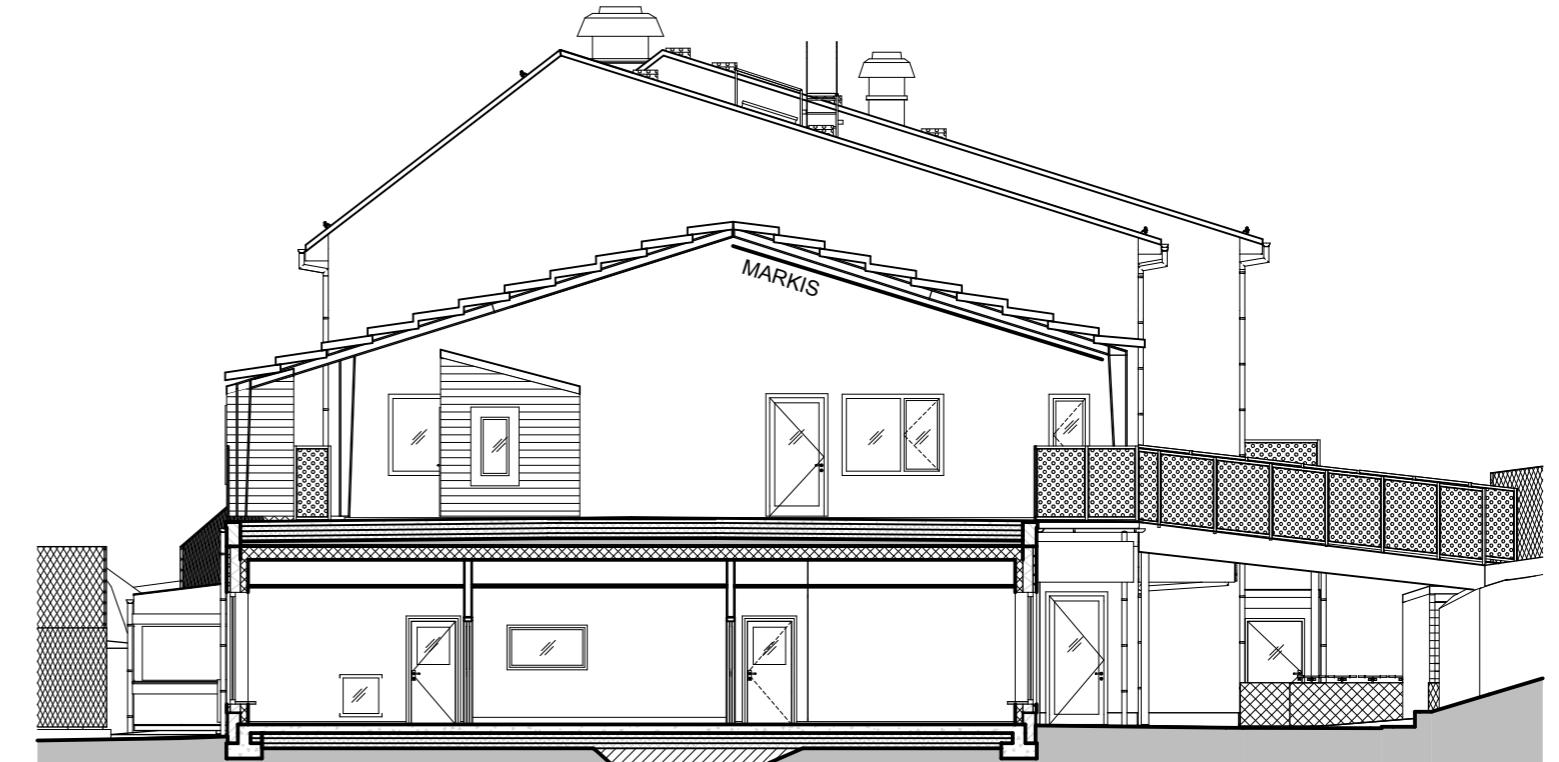
Robert Ervid  
Projektledare  
Enheten för fastighetsutveckling

49





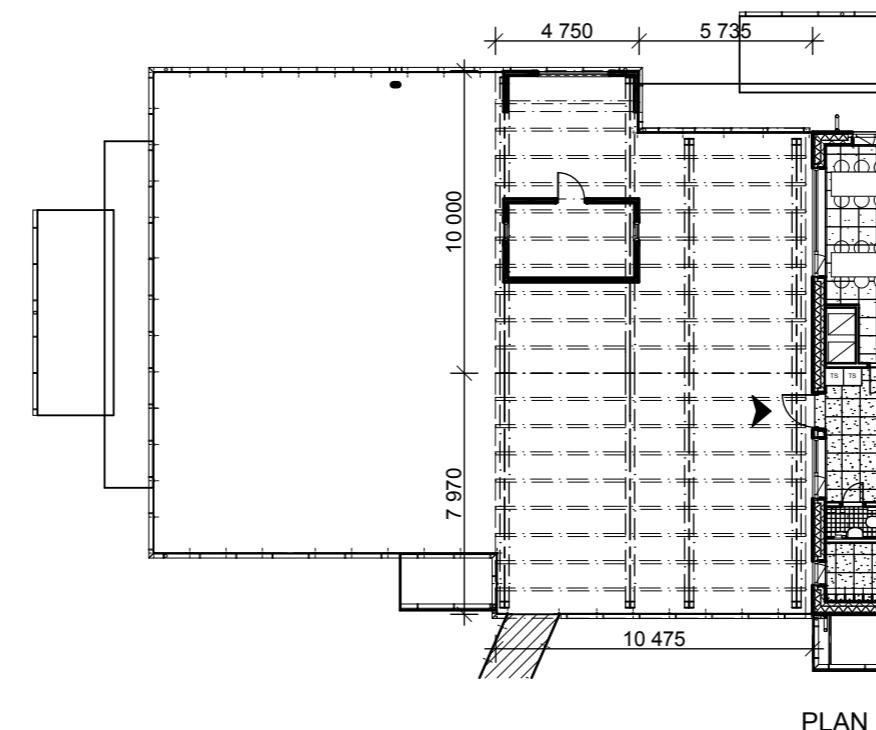
VY MOT NORR-ÖST



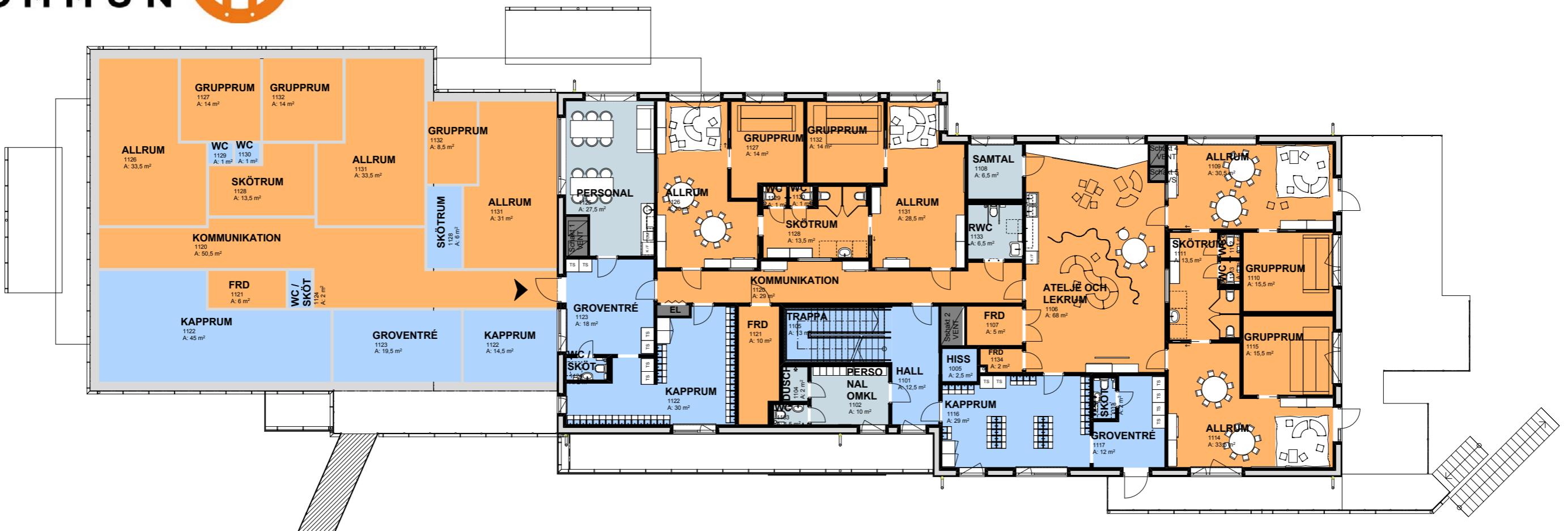
SEKTION GENOM TERRASS



VY MOT NORR-SÖDER



UTSKOGEN FÖRSKOLA  
BYGGHANDLING



## PLAN 1



VY MOT NORR-SÖDER



VY MOT NORR-ÖST

# UTSKOGEN FÖRSKOLA BYGGHANDLING

## PRELI MI NÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr:	Namn:	Adress:	Datum:
<b>140066</b>	<b>Utskogens Förskola</b>	<b>Sicklaön 40:13</b>	<b>2016-06-01</b>

Beskrivning av åtgärder:

**Nybyggnad av åtta avdelningar förskola i Norra Skuru på sicklaön 40:13  
med tillagningskök, matsal, personalutrymmen, förskolegård,  
Parkeringsplatser, cykelparkeringsplatser, lastning- lossningsplatser.**

**Bedömd investeringenkostnad****72 508** tkr**Årskostnader**

Nuvarande hyra

**0**

Kapital investering tillägg ( ränta och avskrivning )

**3 084** tkr/år

Driftkostnadsökning

**488** tkr/år**Summa årskostnader****+ 3 571** tkr/år**Max hyra****2 100** kr/m<sup>2</sup> =**2 862** tkr/år

OBS! hyreskontrakt baseras på LC

**Finansiering**

Hyra/ hyrestillägg

**2 862** tkr/år**239** tkr/mån

Äterstår att finansiera = underskott

**= 709** tkr/år**Hyresnivå**

före tillägg

**0** tkr/år**0,000** tkr/m<sup>2</sup>**0** tkr/elevefter tillägg **2 862** tkr/år**2,100** tkr/m<sup>2</sup>**18** tkr/elev

Anm.

**Maxhyran gäller från Q4 2017 enligt nya hyresmodellen**Hyrestillägget är preliminärtSlutligt hyrestillägg fastställs när investeringen är genomförd.**Avtalstid****25** år

gäller under tiden

**2017-10-01****- 2042-09-30**

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärdens  
Efter avtalstidens utgång skall här ingående m<sup>2</sup> hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning av t ex  
drift och underhållskostnader.

**Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:**Nacka den **2016-06-01**

Namn	Ansvarsord
Monica Lundberg	

Namn	Ansvarsord
Anders Sörensen	

HyresgästHyresvärd

Kommunstyrelsens  
statsutvecklingsutskott

## Återbetalning av hyra för förskolan Lopus på Sicklaön

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsens statsutvecklingsutskott beslutar att Nacka kommun ingår föreslagen överenskommelse om återbetalning av lokalhyra med Förskoleteamet Helianthus Aktiebolag (förskolan Lopus), organisationsnummer 556626-0534.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 2 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### Sammanfattning

Förskoleteamet Helianthus AB ("Hyresgästen") som hyr en lokal av Nacka kommun på Serenadvägen 3 A i Nacka för förskoleverksamhet har under våren 2016 i ifrågasatt sin hyra som ökat utan föregående uppsägning för villkorsändring. Hyresgästen har påtalat att de har ett gällande hyresavtal som inte kan förändras under avtalstiden, vilken löper ut först den 30 juni 2018. Hyresgästen har också ifrågasatt varför de betalar för sophämtning som enligt nämnda hyresavtal ska belasta hyresvärdens. Lokalenheten har på förekommen anledning genomfört en utredning i ärendet som resulterat i att Nacka kommun föreslås ingå föreslagen överenskommelse.

### Ärendet

Sedan den 1 augusti 2008 hyr Förskoleteamet Helianthus AB ("Hyresgästen") lokal av Nacka kommun belägen på Serenadvägen 3 A inom fastigheten Sicklaön 151:28 för förskoleverksamhet (förskolan Lopus). Hyresavtalet löper till och med den 30 juni 2018 och förlängs därefter med tre år åt gången vid utebliven uppsägning.

Det har kommit till lokalens kändedom att lokalens sedan den 1 juli 2015 debiterat Hyresgästen en felaktig hyra om totalt 228 309 kronor. Anledningen till detta har visat sig vara att revideringen av hyresmodellen för förskole- och grundskolelokaler som beslutades av kommunstyrelsen den 26 november 2012, § 301, felaktigt från och med den 1 juli 2015, utan föregående uppsägning för villkorsändring, införts även för Hyresgästen.



Kommunen har ett gällande hyresavtal med Hyresgästen som inte, utan att parterna är överens, går att förändra under löpande avtalstid. Av de 228 309 kronorna utgör 53 753 kronor kostnad för sophämtning, som enligt gällande hyresavtal ska ingå i hyran. Gällande hyresavtal föreskriver att Nacka kommun som hyresvärd ska stå för sophämtning och inte Hyresgästen. Ett förslag på överenskommelse i ärendet avseende återbetalning av hyra har därmed upprättats mellan Nacka kommun och Hyresgästen (bilaga 1).

## **Ekonomiska konsekvenser**

Ett beslut i enlighet med förslaget innebär att kommunstyrelsen genom lokalenheten återbetalar ett belopp om totalt 228 309 kronor till Hyresgästen. Om beslut om återbetalning i enlighet med förslaget uteblir finns risk att Hyresgästen inleder rättslig process avseende återbetalning från kommunen.

## **Konsekvenser för barn**

Förslaget till beslut bedöms inte innehåra några särskilda konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

1. Förslag på överenskommelse

Erik Lundin  
Enhetschef  
Lokalenheten

Anders Sörensen  
Förvaltare  
Lokalenheten

# Överenskommelse hyresavtal H0168-001

Denna överenskommelse har träffats mellan nedanstående parter.

Nacka kommun, kommunstyrelsen genom lokal enheten (Hyresvärdens), org nr 212000-0167 och  
Förskoleteamet Helianthus AB (Hyresgästen), org nr 556626-0534.

## Bakgrund

Hyresgästen hyr lokal på Serenadvägen 3 A, inom fastigheten Sicklaön 151:29, i Nacka av Hyresvärdens enligt hyresavtal H0168-001 sedan 2008-08-01.

Under våren 2016 har Hyresgästen framför klagomål på att hyran har stigit osedvanligt mycket samt att sophämtning har betalats av Hyresgästen i strid mot gällande hyresavtal H0168-001 där det tydligt framgår att Hyresvärdens skall bekosta sophämtning.

Hyresvärdens har utrett saken och kommit fram till att ett misstag skett i hyresdebitering från den 2015-07-01. Anledning är att en reviderad hyresmodell för förskole- och grundskolelokaler, beslutad av kommunstyrelsen den 2012-11-26, § 301, har införts även för Hyresgästen trots gällande hyresavtal. Vid utredningen har det framkommit att Hyresvärdens har överdebiterat Hyresgästen med 174 556 kr för perioden 2015-07-01 till och med 2016-05-31. Beloppet om 174 556 kr skall därför återbetalas till Hyresgästen. Hyresgästen har också redovisat kostnader för sophämtning med ett belopp om 53 753 kr som Hyresvärdens också ska ersätta Hyresgästen för.

## Överenskommelse

Hyresvärdens återbetalar totalt 228 309 kr till Hyresgästen inom 10 dagar från det att denna överenskommelse är undertecknad av bågge parter och justeras kommande månadsaviseringar från 2016-06-01 samt övertar det avfallsabonnemang som i dag står på Hyresgästen från den 2016-06-01.

Inbetalning sker till Hyresgästens bankgiro 5426-7802.

Denna överenskommelse förutsätter att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att återbetalningen skall genomföras och verkställas.

I och med denna överenskommelse har ingen av parterna några ytterligare anspråk på varandra än vad som anges i hyresavtalet H0168-001.

Nacka den 80/5 - 2016

Nacka den 23/5-2016

Nacka kommun.

Förskoleteamet Helianthus AB

Ordf KSSU

Anders Sörensen

Namnförtydligande

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Bostadsförsörjning till nyanlända invandrare**

Information från arbets- och företagsnämnden

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen till protokollet och överlämnar arbets- och företagsnämndens redovisning om bostadsförsörjning för nyanlända invandrare till stadsledningskontoret för beredning.

### **Sammanfattning**

Arbets- och företagsnämnden har i planeringen av bostadsförsörjningen för nyanlända invandrare kommit fram till att av ett behov på bostäder för 1 395 personer fram till och med år 2018 kan bostäder för 549 personer tillkomma på privat ägda fastigheter. Nämnden har därför beslutat att informera kommunstyrelsen, som ansvarar för kommunalt ägda fastigheter, att det saknas bostäder för 846 personer fram till och med år 2018.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott överlämnar informationen till stadsledningskontoret för hantering utifrån kommunstyrelsens övergripande och ansvar för kommunala fastigheter.

### **Ärendet**

Arbets- och företagsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 maj, § 40, följande, som berör kommunstyrelsens ansvar för kommunens fastigheter.

*"Arbets- och företagsnämnden föreslår kommunstyrelsen att notera arbets- och företagsnämndens redovisning kring bostadsförsörjning för nyanlända nackabor, därvid ska särskilt noteras att det saknas bostäder för 846 personer fram till och med år 2018."*

I protokollet återges ärendet enligt följande.

*"Den 1 mars 2016 trädde lagen om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (bosättningslagen) i kraft som innebär ett gemensamt ansvar för mottagandet. Enligt bosättningslagen är en*



*kommunen skyldig att efter anvisning ta emot nyanlända som har beviljats uppehållstillstånd. För i år ska bostäder för 366 personer omgesörjas av kommunen, varav merparten av personerna anländer under hösten. För åren 2017 och 2018 visar preliminära beräkningar ett mottagande om 498 respektive 585 personer. Det innebär ett samlat behov av bostäder för knappt 1 450 nya nackabor under åren 2016 till 2018. Av dessa har kommunen ordnat fram bostäder för 43 personer fram till mitten på april i år. Det kvarstår ett behov av att omgesörja bostäder för 1 395 personer fram till och med år 2018. Arbets- och företagsnämnden föreslår därfor att besluta om att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för 549 nyanlända invandrare fram till och med år 2018 på privata fastigheter, motsvarande 9 300 kvadratmeter boyta. Arbets- och företagsnämnden föreslår därfor att besluta om att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för 549 nyanlända invandrare fram till och med år 2018 på privata fastigheter, motsvarande 9 300 kvadratmeter boyta. Det kvarstår ett behov av att omgesörja bostäder för ytterligare 846 personer fram till och med år 2018. För år 2016 saknas bostäder för 127 nyanlända nackabor som det inte finns någon planering för.”*

## **Stadsledningskontorets förslag**

Informationen från arbets- och företagsnämnden behöver beredas utifrån kommunstyrelsens ansvar både för samordning och för kommunala fastigheter. Förslaget är därfor att ärendet överlämnas till stadsledningskontoret före en sammanhållen beredning.

## **Ekonomiska konsekvenser**

De ekonomiska konsekvenserna av arbets- och företagsnämndens information ska beräknas som en del av enheternas beredning av ärendet.

## **Konsekvenser för barn**

Konsekvenserna för barn av arbets- och företagsnämndens information identifieras som en del av enheternas beredning av ärendet.

## **Bilagor**

Arbets-och företagsnämndens beslut den 11 maj 2016, § 40  
Tjänsteskrivelse från arbets- och företagsenheten den 26 april 2016

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör

§ 40

AFN 2016/49

## Bostadsförsörjning till nyanlända invandrare

### Beslut

1. Arbets- och företagsnämnden noterar redovisning kring bostadsförsörjning för nyanlända nackabor.
2. Arbets- och företagsnämnden föreslår kommunstyrelsen att notera arbets- och företagsnämndens redovisning kring bostadsförsörjning för nyanlända nackabor, därvid ska särskilt noteras att det saknas bostäder för 846 personer fram till och med år 2018.
3. Arbets- och företagsnämnden beslutar att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för minst 549 nyanlända nackabor fram till och med år 2018 på privata fastigheter.
4. Arbets- och företagsnämnden beslutar att komplettera sammanfatningen i protokollet med följande text: "Det kvarstår ett behov av att ombesörja bostäder för ytterligare 846 personer fram till och med år 2018. För år 2016 saknas bostäder för 127 nyanlända nackabor som de inte finns någon planering för."

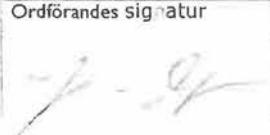
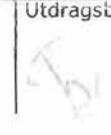
### Ärendet

Den 1 mars 2016 trädde lagen om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (bosättningslagen) i kraft som innebär ett gemensamt ansvar för mottagandet. Enligt bosättningslagen är en kommun skyldig att efter anvisning ta emot nyanlända som har beviljats uppehållstillstånd. För år ska bostäder för 366 personer ombesörjas av kommunen, varav merparten av personerna anländer under hösten. För åren 2017 och 2018 visar preliminära beräkningar ett mottagande om 498 respektive 585 personer. Det innebär ett samlat behov av bostäder för knappt 1 400 nya nackabor under åren 2016 till 2018.

Av dessa har kommunen ordnat fram bostäder för 43 personer fram till mitten på april i år. Det kvarstår ett behov av att ombesörja bostäder för 1 395 personer fram till och med år 2018. Arbets- och företagsnämnden föreslås därför att besluta om att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för 549 nyanlända invandrare fram till och med år 2018 på privata fastigheter, motsvarande 9 300 kvadratmeter boyta. Arbets- och företagsnämnden föreslås därför att besluta om att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för 549 nyanlända invandrare fram till och med år 2018 på privata fastigheter, motsvarande 9 300 kvadratmeter boyta. Det kvarstår ett behov av att ombesörja bostäder för ytterligare 846 personer fram till och med år 2018. För år 2016 saknas bostäder för 127 nyanlända nackabor som det inte finns någon planering för.

### Handlingar i ärendet

Arbets- och företagsenhetens tjänsteskrivelse den 26 april 2016

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

§ 40 forts

### Yrkanden

Ordförande Jan-Eric Jansson (KD) yrkade att sammanträdet skulle ajourneras.

Jan-Eric Jansson (KD) yrkade att den andra beslutspunkten antas i följande lydelse:

”Arbets- och företagsnämnden föreslår kommunstyrelsen att notera arbets- och företagsnämndens redovisning kring bostadsförsörjning för nyanlända nackabor, därvid ska särskilt noteras att det saknas bostäder för 846 personer fram till och med år 2018.”

Vidare yrkade Jan-Eric Jansson (KD) att sammanfattningen i protokollet kompletteras med följande text:

”Det kvarstår ett behov av att ombesörja bostäder för ytterligare 846 personer fram till och med år 2018. För år 2016 saknas bostäder för 127 nyanlända nackabor som det inte finns någon planering för.”

Maria Raner (S) yrkade att arbets- och företagsnämnden föreslår att kommunstyrelsen noterar att bostäder behövs snarast för de ca 129 personer som behöver boende innan utgången av 2016.

### Beslutsgång

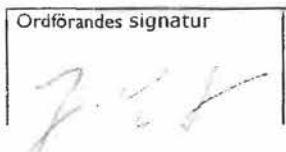
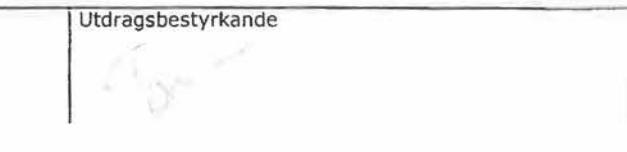
Sammanträdet ajournerades och återupptogs om 20 minuter.

Med avslag på Maria Raners (S) tilläggsyrkande, beslutade nämnden i enlighet med Jan-Eric Janssons (KD) ändringsyrkande på den andra beslutsmeningen samt hans yrkande om tillägg till sammanfattningen.

### Reservationer

Maria Raner (S) och Åsa Norrman Grenninger (S) reserverade sig mot beslutet och angav följande:

”Socialdemokraterna anser att medskicket från AFN till KS ska vara tydligt och innehålla vad AFN anser behövs för att tillgodose bostadsbehovet under 2016. Om vi har en skrivelse som endast tar sikte på 2018 är risken att införskaffandet av bostäder skjuts på framtiden. UNHCR menar att flyktingströmmen är större nu än 2015 och vi behöver bostäder snarast. Socialdemokraterna anser att det måste bli tydligt vem som har vilket ansvar för bostadsfrågan i kommunen. I dagsläget bollas det fram och tillbaka. Det kan inte endast fokuseras på att ta fram privata bostäder, även kommunen behöver vara med och ta ansvar. S är tydliga med att vi behöver se över markfrågan och olika kommunala lösningar för att lösa bostadssituationen.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

§ 40 forts

### Protokollsanteckningar

Ylva Sandström (M) lät anteckna följande till protokollet.

”Det är viktigt att nyanlända invandrare så långt det är möjligt får bostäder integrerade med det befintliga Nacka-samhället, och att vi inte bygger ”ghettot”. Moderaterna vill att vi integrerar t.ex. ungdomsbostäder och studentbostäder i alla nybyggnadsprojekt för nyanlända för att på så vis få en naturlig blandning. Det är samtidigt viktigt att kommunen inte bygger och köper in fastigheter i så stor omfattning att vi skapar ett kommunalt bostadsbolag ”bakvägen”. I första hand bör ny tillkommande bostäder, även om den kommunala fastighetsprocessen är ansvarig för framtagandet, ägas och drivs av det privata. I den mån kommunala fastigheter byggs om permanent för bostadsändamål bör man överväga att sälja fastigheterna i samband med detta.”

Louise Ollivier (MP) lät anteckna följande till protokollet.

”Miljöpartiet ser positivt på det stora arbetet som görs av tjänstemännen inom nämndens ansvarsområde för dammsuga Nacka kommun efter möjliga bostäder till nyanlända som kommer till kommunen och det arbete som görs för de som redan flyttat hit.

Vi är dock STARKT kritiska till att styrningen av ”beställning” av bostäder inte alls fungerar kopplat till politiska beslut och vilja. Det är mycket oklart vem/vilken organiserisk del som äger ansvaret och har mandat att lägga en tydlig beställning av de faktiska behov som finns. AFN signalerar ett tydligt behov som därefter ska noteras av KS utskott men därefter verkar arbetet sluta.

Vi har under 2016 fortfarande ett underskott på bostäder för 129 nyanlända – bostäder som snabbt behöver byggas och Miljöpartiet ser ingen tydlig plan! De nyanlända som kommer till kommunen behöver en stabil bostad med hanterbar hyra för att kunna starta sitt liv i Sverige på ett gott sätt.

Vi ser fram emot fortsatta konstruktiva samtal både i AFN och KS för att finna snabba och hållbara bostadslösningar för att kunna välkomna de nyanlända som kommer till kommunen likväld som vi vill att kommunen erbjuder bostäder till rimligt pris för befintliga nackabor.

Miljöpartiet i Nacka har vid flertalet tillfällen under de senaste åren lagt förslag på lösningar för att snabbt få fram bostäder – bland annat kan en del av parkeringen utanför Stadshuset på ett snabbt sätt kunna omvandlas till mark att ställa bostäder på.”

-----

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
Z. JF	MR	BoW

Arbets- och företagsnämnden

## **Bostadsförsörjning till nyanlända invandrare**

### **Förslag till beslut**

1. Arbets- och företagsnämnden noterar redovisning kring bostadsförsörjning för nyanlända nackabor.
2. Arbets- och företagsnämnden föreslår kommunstyrelsen att notera arbets- och företagsnämndens redovisning kring bostadsförsörjning för nyanlända nackabor.
3. Arbets- och företagsnämnden beslutar att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för 549 nyanlända nackabor fram till och med år 2018 på privata fastigheter.

### **Sammanfattning**

Den 1 mars 2016 trädde lagen om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (bosättningslagen) i kraft som innebär ett gemensamt ansvar för mottagandet. Enligt bosättningslagen är en kommun skyldig att efter anvisning ta emot nyanlända som har beviljats uppehållstillstånd. För i år ska bostäder för 366 personer ombesörjas av kommunen, varav merparten av personerna anländer under hösten. För åren 2017 och 2018 visar preliminära beräkningar ett mottagande om 498 respektive 585 personer. Det innebär ett samlat behov av bostäder för knappt 1 450 nya nackabor under åren 2016 till 2018.

Av dessa har kommunen ordnat fram bostäder för 43 personer fram till mitten på april i år. Det kvarstår ett behov av att ombesörja bostäder för 1 395 personer fram till och med år 2018. Arbets- och företagsnämnden föreslås därför att besluta om att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för 549 nyanlända invandrare fram till och med år 2018 på privata fastigheter, motsvarande 9 300 kvadratmeter boyta.



## Ärendet

### **Ny bosättningslag mottagande nyanlända invandrare**

Den 1 mars 2016 trädde lagen om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (bosättningslagen) i kraft som innebär ett gemensamt ansvar för mottagandet. Enligt bosättningslagen är en kommun skyldig att efter anvisning ta emot nyanlända som har beviljats uppehållstillstånd. Syftet med lagen är att nyanlända snabbare ska tas emot för bosättning i en kommun och påbörja sin etablering på arbetsmarknaden och i samhällslivet. Bosättningslagen omfattar nyanlända som har beviljats uppehållstillstånd som flyktingar eller annan skyddsbehövande enligt vissa bestämmelser i utlänningslagen och deras anhöriga. Anvisningar till kommunerna omfattar nyanlända som är registrerade och vistas vid Migrationsverkets anläggningsboenden samt kvotflyktingar.

### **Behov av bostäder för 1 438 nya nackabor åren 2016 till 2018**

Arbetsförmedlingen har, efter beaktande av Nacka kommunens synpunkter, fastställt årsplaneringen för år 2016 enligt figur 1 nedan. För i år ska bostäder för 355 personer ombesörjas av kommunen, varav merparten av personerna anländer under hösten.

**Figur 1) Mottagandet år 2016**

Månad	Jan-apr	Maj	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Sum
Antal via Arbetsförmedlingen	43	22	10	6	26	39	90	82	318
Antal kvot			15		14	8			37
<b>Summa</b>	<b>43</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>6</b>	<b>40</b>	<b>47</b>	<b>90</b>	<b>82</b>	<b>355</b>

### **Ännu större mottagande åren 2017 och 2018**

Migrationsverkets handläggning av ansökningar från asylsökande som anlände under hösten 2015 förväntas ta hela 2016 i anspråk. Det betyder att det antal personer som behöver kommunplacering kommer att öka markant under 2017 och 2018. Preliminära beräkningar, utifrån nuvarande fördelningskvoter, anger ett mottagande för Nacka kommunens del på 498 respektive 585 personer för år 2017 respektive 2018. Det innebär ett samlat behov av bostäder för knappt 1 500 nya nackabor under åren 2016 till 2018. För tiden efter år 2018 finns mycket osäkra prognoser om behov av bostäder för nyanlända nackabor. Det är möjligt att antalet flyktingar som söker skydd inom EU kommer vara på en relativt hög nivå även efter år 2018 och att bostadsförsörjning för nya nackabor kan bli en permanent verksamhet inom kommunens ansvarsområden.

### **Bostadsförsörjningen fram till i dag**

Föregående år tog Nacka kommun emot 119 nyanlända nackabor där kommunen ordnade med bostad till dessa. Fram till mitten på april i år har ytterligare 43 nyanlända flyktingar fått bostad genom kommunen. Totalt är det 162 personer som fått bostad under åren 2015 och 2016. Av dessa är merparten, 94 personer, ett resultat av ombyggnation av kommunen ägda fastigheter. Totalt 58 personer har fått bostad genom en privat fastighetsägare; enskild



person, företag eller organisation. Total handlar det om knappt 2 800 kvadratmeter bostadsyta till en genomsnittlig hyra på 1 654 kronor per kvadratmeter och år.

**Figur 1) Utfall bostadsförsörjning år 2015 och 2016**

Bostadstyp	Antal personer	Antal kvm	Antal kvm/person	Kronor/kvm/år
Privata fastighetsägare, företag och organisationer	35	642	18	1 189
Privata fastighetsägare, enskilda personer	23	424	18	1 794
Kommunens fastigheter, ombyggnation	99	1 617	16	1 770
Kommunens fastigheter, inköp bostäder	5	95	19	1 980
<b>Summa</b>	<b>162</b>	<b>2 778</b>	<b>17</b>	<b>1 654</b>

### Omsättning och omflyttning av boende

Ambitionen i Nacka kommun, är att erbjuda en första genomgångsbostad under två år. För vissa bostäder, hos till exempel privatpersoner, kan kontraktstiden vara kortare än två år. Där kan kommunen behöva ansvara för att erbjuda en ny genomgångsbostad. Under etableringstiden på två år ska stöd ges för att få ett eget första bostadskontrakt. Men nyanlända kommer även att söka egna lösningar för jobb och bostad. En del av de nyanlända flyttar till en annan kommun. Sammantaget görs bedömningen att det inte kommer att finnas bostäder för återanvändning.

### Den fortsatta planeringen

Det återstående behovet av bostäder uppgår till drygt 23 700 kvadratmeter, för 1 395 personer, fram till och med år 2018. I år finns behov av lösningar för 312 personer, motsvarande drygt 5 300 kvadratmeter boyta. Det finns identifierade bostadsobjekt som projekteras med och som uppgår till en samlad bostadsyta på drygt 3 100 kvadratmeter, motsvarande för cirka 185 personer. Det största objekten består av modulbyggnationer byggda på kommunens fastigheter med tillfälliga bygglov. Dessa objekt kommer innehålla bostäder för 115 personer, runt 2 000 kvadratmeter boyta. Ovan innebär att det idag inte finns identifierade bostadsobjekt för knappt 2 200 kvadratmeter, motsvarande 127 nyanlända nackabor som ska få ett boende via kommunen i år.

**Figur 1) Planering 2016 till 2018**

Bostadslösning	2016			2017	2018	Summa kvarstår
	Genomfört	Kvarstår	Summa			
Antal personer	43	312	355	498	585	1 395
Antal kvadratmeter	731	5 304	6 035	8 466	9 945	23 715
Privata fastighetsägare	51	2 264	2 315	3 247	3 815	9 326
Kommunens fastigheter	680	3 040	3 720	5 219	6 130	14 389
Andel privata fastighetsägare	7	43	38	38	38	39



### **En av tre bostäder beräknas tillkomma på privata fastigheter**

Andelen bostäder som i år beräknas tillkomma genom privata fastigheter uppgår till 38 procent, motsvarande knappt 2 250 kvadratmeter. För åren 2017 och 2018 har det antagits att andelen bostäder som kommer till på privata fastigheter är lika stor som det som tas fram i år. Det innebär att ytterligare knappt 7 100 kvadratmeter ska tillföras dessa år genom privata initiativ. Det går en rad aktiviteter för att stimulera tillkomsten av bostäder inom detta alternativ. Som exempel har kommunen bjudit in till samtal med större fastighetsägare för att diskutera möjligheter att bygga eller investera i boenden för nyanlända eller andra grupper som behöver bostad. Kommunen har dessutom bjudit in fastighetsägare, bostadsbolag och markägare på ett öppet hus tisdagen den 10 maj för att utveckla samarbeten kring olika typer av bostäder. Fokus är att hitta innovativa bostadslösningar för såväl nyanlända nackabor och nyutflugna ungdomar som för dem som vill bo mindre, smartare eller helt enkelt annorlunda än tidigare. Deltagarna får möjlighet att diskutera nya boendelösningar med politiker och sakkunniga samt spåna nya idéer i en kreativ idé-studio. Kommunen har framgångsrikt hittat rutiner för att hyra bostäder av Nackabor för att i sin tur hyra ut till nyanlända familjer. För att nå fler nackabor med denna möjlighet kommer en kampanj att genomföras via olika media under våren. Goda exempel och praktisk information hur man går tillväga ska presenteras för att locka fler att anmäla sitt intresse till kommunen. Arbets- och företagsnämnden föreslår besluta att uppdra att aktiviteter genomförs i syfte att det tillkommer bostäder för 549 nyanlända invandrare fram till och med år 2018 på privata fastigheter, motsvarande 9 300 kvadratmeter boyta.

### **Två av tre bostäder behöver tillkomma genom nyttjande av kommunens fastigheter**

De återstående drygt 13 000 kvadrat behöver tillkomma genom nyttjande av kommunens fastigheter, befintliga eller tillkommande. Det finns många varianter på olika bostadslösningar på kommunens fastigheter, såsom ombyggnation av tidigare verksamhetslokaler, inköp av villor, byggnation av modulbostäder av tillfällig art m.m. En intressant variant är att kommunen genom markanvisningstävling eller direktanvisning kan överläta eller upplåta mark, där kommunen genom avtalsbestämmelser säkerställer att byggnaden används för bostadsändamål, som kommunen anger. Vid en upplåtelse av tomträtt hålls tomträtsavgälden nere så länge fastigheten används för det ändamål som kommunen angav i anvisningen. Vid en försäljning säkerställer kommunen att fastigheten används för det avsedda ändamålet genom vite eller tilläggsköpeskilling.



## Ekonomiska konsekvenser

### Hyresgästens betalningsförmåga

De bostäder som kommunen hyr ut till nyanlända nackabor ska primärt finansieras genom hyresintäkter från hyresgästerna. Hyresgästerna har intäkter i form av etableringsersättning, bostadsbidrag m.m. Deras maximala förmåga att betala hyreskostnader med dessa intäkter uppgår till cirka 6 500 kronor för ensamstående eller makar/sammanboende. För barnfamiljer uppgår den maximala hyresnivån till knappt 9 000 till knappt 10 000 kronor för barnfamiljer med ett barn respektive tre barn. Se figur 1 nedan. Det motsvarar en genomsnittlig hyreskostnad på cirka 2 000 kronor per kvadratmeter och vid en boyta på 20 kvadratmeter. Hyreskostnaden per kvadratmeter kan proportionellt öka vid en mindre boyta per person. De bostäder som idag hyrs ut till nyanlända flyktingar och som har anvisats Nacka kommun under år 2015 och 2016 har en genomsnittlig hyreskostnad på 1 654 kronor per kvadratmeter och den genomsnittliga boytan är 17 kvadratmeter.

Om de bostadslösningar som kommunen tar fram har hyresnivåer som överstiger hyresgästens betalningsförmåga så är risken stor att hyresgästerna behöver ekonomiskt bistånd för att kunna betala hyran. Detta är inte bara negativt utifrån att det uppstår en kostnad för kommunen utan även för den enskilde att vara beroende av ekonomiskt bistånd och därmed behöva leva på existensminimum med den oro och minskat handlingsutrymme detta medför. Dessa kostnader är svåra att uppskatta. Hålls hyreskostnaderna på framtida bostäder på samma eller lägre nivå i förhållande till nuvarande bostäder så blir kostnaden för kommunen relativt begränsad.

Om, hypotetiskt, tio procent av hushållen får en hyresnivå som med 50 procent överstiger deras betalningsförmåga och att 80 procent av dessa hyresgäster får ekonomiskt bistånd för att betala denna kostnad så uppstår en kostnad för kommunen på drygt två miljoner kronor årligen med 1 300 hyresgäster. Ovan beräkning ska ses som illustration och storleksförhållanden och inte som ett precisat prognosantagande.

**Figur 1) Ekonomiskt utrymme hyreskostnad**

Bidrag	Ensamtående	Makar/ Sammanboende	+ 1 barn (10 år)	+ 2 barn (10, 15 år)	+ 3 barn (3, 10, 15 år)
Barnbidrag			1 050	2 250	3 754
Bostadsbidrag			3 400	4 200	5 200
Etableringsersättning	6 470	12 940	12 940	12 940	12 940
Etableringstillägg barn			800	2 300	3 100
Bostadsersättning, maximalt	3 900				
<b>Summa bidrag</b>	<b>10 370</b>	<b>12 940</b>	<b>18 190</b>	<b>21 690</b>	<b>24 994</b>
Norm för ekonomiskt bistånd	-3 890	-6 370	-9 300	-12 980	-15 020
<b>Kvar till hyra</b>	<b>6 480</b>	<b>6 570</b>	<b>8 890</b>	<b>8 710</b>	<b>9 974</b>



### Egen försörjning är den stora utmaningen

Bostad är, förutom att komma in på arbetsmarknaden, en av nyckelfaktorerna för ett väl fungerande flyktingmottagande och en effektiv etableringsprocess. I detta finns den stora ekonomiska utmaningen kring Nacka kommunens mottagande av nya nackabor. Om de nyanlända nackabon inte har egen försörjning efter etableringsperioden så finns stora risker att den enskilde kommer vara i behov av ekonomiskt bistånd för sin försörjning. På riksnivå finns statistik som anger att det tar cirka åtta år innan hälften av invandrarna har egen försörjning genom arbete. Om inte etableringsprocessen förbättras väsentligt så riskerar Nacka kommun få väsentligt högre kostnader för utanförskapet, bland annat i form av ekonomiskt bistånd.

### Konsekvenser för barn

Många av de nyanlända nackaborna är barn. En av barnkonventionens grundpelare är principen om barnets bästa (artikel 3). Vid alla åtgärder som rör barn ”ska barnets bästa komma i främsta rummet”. Denna princip gäller vid alla åtgärder som rör barn vare sig de vidtas av offentliga eller privata sociala välfärdsinstitutioner, domstolar, administrativa myndigheter eller lagstiftande organ och har därfor en mycket vidsträckt betydelse.

De nyanlända barnens boendesituation kan antas ha stor betydelse barnets integration och allmänna välbefinnande.

Malin Westerback  
Arbetsmarknadsdirektör

Jonas Bisander  
Processutvecklare  
Arbets- och företagsenheten

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Fråga om tillfällig ersättningsbassäng under ombyggnad av Näckenbadet**

Information om förslag från fritidsnämnden

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen om fritidsnämndens förslag den 31 maj 2016 om ersättningsbassäng under ombyggnaden av Näckenbadet.

Stadsutvecklingsutskottet uppdrar till stadsledningskontoret att bereda förslaget.

### **Sammanfattning**

Näckenbadet i Saltsjöbaden behöver byggas om och kommunfullmäktige har anslagit 5 miljoner kronor för bland annat upphandling av entreprenör som möjlig samarbetspartner, ägare och operatör av en ny simhall. Fritidsnämnden har nu föreslagit kommunstyrelsen att det ska uppföras en ersättningsbassäng vid Saltsjöbadens samskola/ishall, som ska användas medan den nya simhallen byggs på platsen där Näckenbadet ligger idag.

Frågan behöver beredas inom ramen för kommunstyrelsens ansvar för kommunens fastigheter och för övergripande frågor och förslaget är att ärendet lämnas till stadsledningskontoret för beredning.

### **Ärendet**

Kommunfullmäktige anslog den 21 september 2016, § 5 miljoner kronor som investeringsmedel<sup>1</sup>, för ansökan om bygglov, projektering och upphandling av entreprenör som möjlig samarbetspartner, ägare och operatör av ny simhall vid Näckenbadet i Saltsjöbaden. Beslutet innebär att den befintliga simanläggningen tas bort och att en ny byggs på samma fastighet. Fritidsnämnden har därför hanterat en fråga om det behövs en ersättningsbassäng

<sup>1</sup> Projektnummer 90000321



under byggtiden, för den verksamhet som annars skulle ha bedrivits i Näckenbadet. Vid sitt sammanträde den 31 maj 2016 fattade nämnden följande beslut<sup>2</sup>.

1. *Fritidsnämnden bedömer att det finns ett behov av en ersättningsbassäng i Saltsjöbaden för den tiden från det att det nuvarande Näckenbadet stängs tills att den nya simhallen i Saltsjöbaden öppnar.*
2. *Fritidsnämnden föreslår att kommunstyrelsen beslutar att en tillfällig ersättningsbassäng ska byggas i anslutning till Saltsjöbadens ishall och Saltsjöbadens samskola, för den tiden från det att det nuvarande Näckenbadet stängs tills att den nya simhallen i Saltsjöbaden öppnar.*

På den föreslagna platsen vid Samskolan och Saltsjöbadens ishall finns idag en parkering 40 gånger 35 meter.

Underlaget för beslutet är sammanfattat enligt följande.

*"Bedömningen är att det finns ett behov av en ersättningsbassäng i Saltsjöbaden under den tid som det gamla Näckenbadet rivas och en ny simhall byggs. Om det inte skulle anläggas en ersättningsbassäng skulle det få negativa konsekvenser för framför allt dem som nyttjar dagens Näckenbadet. Det skulle innebära svårigheter för såväl föreningslivets verksamhet, skolorna och den allmänhet som besöker Näckenbadet idag. Möjligheten att erbjuda simskola i samma omfattning som idag skulle minska. Även de som nyttjar Nacka simhall skulle påverkas då den totala kapaciteten i simhallsyta i kommunen skulle minska med ca 45 procent."*

## Stadsledningskontorets förslag

Förslaget behöver utredas av stadsledningskontoret för att samordna kommunstyrelsens övergripande ansvar och ansvar för fastighetsfrågor. Om en ersättningsbassäng ska byggas, krävs det ett investeringsbeslut av kommunfullmäktige i samband med tertialbokslut 2.

## Arbetet med en ny simhall

I underlaget för förslaget om en ersättningsbassäng redovisas det pågående arbetet utifrån kommunfullmäktiges beslut om en ny simhall, enligt följande.

*"Just nu pågår ett arbete där olika former för finansiering, byggprocess, ägande och drift prövas. Utgångspunkten är en jämförelse mellan flera kommuners former för att erbjuda sina invånare, skolor och föreningsliv simhall. I detta arbete ingår former för beslut om taxor och avgifter för besök, deltagande i aktiviteter och upplåtelse till skolor och föreningar. Fritidsnämnden kommer att fatta ett beslut om förslag till kommunstyrelsen i frågan om organisationsform, taxor och avgifter vid ett senare sammanträde.*

*En del synpunkter på fritidsnämndens beslut på krav på innehåll och funktion på den nya simhallen i Saltsjöbaden har kommit fram i samband med dialogen med berörda föreningar och företrädare för*

---

<sup>2</sup> Beslutet är inte justerat i skrivande stund men enligt uppgift från ordföranden fattades beslut enligt förslaget.



*allmänheten och badpersonal. Då den aktuella tomtens med dess byggrätt har vissa begränsningar kan det vara svårt att få plats med samtliga önskemål. Utgångspunkten i arbetet har varit att ersätta Näckenbadet med en likvärdig anläggning med inriktning på motionsverksamhet och främjande av simkunnighet samt viss föreningsverksamhet. För närvarande pågår en diskussion om behov och vilka möjliga ytor som kan finnas för mobil läktare vid mindre föreningstävlingar och arrangemang samt uppvärmningsytor i anslutning till bassäng. Nya illustrationer kommer att presenteras vid ett senare sammanträde.”*

## **Ekonomiska konsekvenser**

I underlaget för fritidsnämndens beslut beräknas kostnaden för en tillfällig ersättningsbassäng i Saltsjöbaden bli cirka 2,3 miljoner per år. Det beräknas finnas ett behov av bassängen under 2,5 år.

## **Bilagor**

Fritidsnämndens beslut den 31 maj 2016 (skickas ut när det är justerat)

Tjänsteskrivelse från kultur- och fritidsenheten 17 maj 2016

Lena Dahlstedt  
Stadsdirektör  
Stadsledningskontoret

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör

Fritidsnämnden

## **Ersättningsbassäng för Näckenbadet samt planering för ny simhall i Saltsjöbaden**

### **Förslag till beslut**

1. Fritidsnämnden bedömer att det finns ett behov av en ersättningsbassäng i Saltsjöbaden för den tiden från det att det nuvarande Näckenbadet stängs tills att den nya simhallen i Saltsjöbaden öppnar
  
2. Fritidsnämnden föreslår att kommunstyrelsen beslutar att en tillfällig ersättningsbassäng ska byggas i anslutning till Saltsjöbadens ishall och Saltsjöbadens samskola, för den tiden från det att det nuvarande Näckenbadet stängs tills att den nya simhallen i Saltsjöbaden öppnar.

### **Sammanfattning**

Fritidsnämnden har i uppgift att bedöma om det behövs en ersättningsbassäng i Saltsjöbaden under den tiden från det att det nuvarande Näckenbadet stängs tills att den nya simhallen i Saltsjöbaden öppnar.

Bedömningen är att det finns ett behov av en ersättningsbassäng i Saltsjöbaden under den tid som det gamla Näckenbadet rivas och en ny simhall byggs. Om det inte skulle anläggas en ersättningsbassäng skulle det få negativa konsekvenser för framför allt dem som nyttjar dagens Näckenbadet. Det skulle innebära svårigheter för såväl föreningslivets verksamhet, skolorna och den allmänhet som besöker Näckenbadet idag. Möjligheten att erbjuda simskola i samma omfattning som idag skulle minska. Även de som nyttjar Nacka simhall skulle påverkas då den totala kapaciteten i simhallsyta i kommunen skulle minska med ca 45 procent.

Kultur- och fritidsenheten föreslår tillsammans med enheten för fastighetsutveckling att en tillfällig ersättningsbassäng i tält anläggs i anslutning till Saltsjöbadens ishall och Saltsjöbadens samskola. En tillfällig ersättningsbassäng kommer innebära en merkostnad för kommunen på cirka 2,6 miljoner per år under cirka 2,5 år.

### **Ärendet**

#### **Tidigare beslut**

Kommunfullmäktige beslöt den 21 september 2015 att bevilja investeringsmedel om 5 miljoner kronor, projekt nummer 90000321, för ansökan om bygglov, projektering och



upphandling av entreprenör som möjlig samarbetspartner, ägare och operatör av ny simhall vid Näckenbadet i Saltsjöbaden.

Fritidsnämnden beslöt den 18 februari 2016 att inrikningen för en ny simhall i Saltsjöbaden ska planeras enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen, daterad 25 januari 2016. I bilagan beskrivs ett antal funktioner och volymer som en ny simhall ska kunna erbjuda såväl föreningsliv och skolor som allmänheten.

Enligt reglementet för fritidsnämnden ansvarar nämnden för kommunens fritidsverksamhet. Nämnden ska även bevaka behovet av anläggningar och byggnader för fritidsverksamhet. Fritidsnämnden ska fatta beslut i frågor om taxor och principer för upplåtelse av kommunalt finansierade fritidsanläggningar. Som verksamhetsansvarig finansieringsnämnd är det därmed fritidsnämndens uppgift att bedöma om det finns behov av en tillfällig ersättningssbassäng under den tiden från det att det nuvarande Näckenbadet stängs tills att den nya simhallen i Saltsjöbaden öppnar.

### **Förslag på temporär ersättningssbassäng för nuvarande Näckenbadet**

Vid dialoger med Saltsjöbadens idrottsförening och företrädare för allmänheten som besöker dagens Näckenbadet i Saltsjöbaden har det framförts att det finns behov av en ersättningssbassäng i Saltsjöbaden under den tid som den gamla simhallen rivas och en ny simhall byggs. Även skolor har behov av en ersättningssbassäng för sin idrottsundervisning. Utöver föreningsverksamhet, skolundervisning och allmänhetens bad pågår simskoleundervisning för olika åldrar, som utförs av både föreningen och driftsentreprenören.

Kultur- och fritidsenheten har tillsammans med enheten för fastighetsutveckling utrett ett antal möjliga alternativ, kostnader för dessa och konsekvenser för verksamheten och besökare.

Enheterna föreslår gemensamt att en tillfällig ersättningssbassäng, en tävlösning, anläggs på i anslutning till Saltsjöbadens ishall och Saltsjöbadens samskola. Vissa tekniska lösningar kan samordnas med ishallen för att spara energi och minska på driftskostnaderna. Att anlägga en tillfällig ersättningssbassäng under den tiden då den nya hallen byggs bedöms vara rimligt utifrån de behov som bedöms finnas hos simklubben och skolor för deras verksamhet. Även en viss verksamhet för allmänheten ska kunna erbjudas med detta alternativ.

På föreslagen plats finns idag en parkering 40 gånger 35 meter. Ett föreslag med en exakt placering av tältet kommer att redovisas senare. En alternativ parkeringsplats finns inom promenadavstånd vid Erstavik vilket också ligger i anslutning till kollektivtrafik.

I anslutning till parkeringen finns även en femmanna konstgräsyta som används av både skolan och föreningslivet. Om även denna yta kan behövas för den tillfälliga simbassängen finns det en gräsyta i närheten, den så kallade golfängen, där det funnits en fotbollsplan



tidigare. Denna yta kan ställas i ordning för bollspel och lek, som ersättningsyta under projekttiden

Från början utredes möjligheterna att anlägga en tillfällig ersättningsbassäng, en tältlösning, i anslutning till Saltsjöbadens idrottsplats. Under arbetets gång har det visat sig att detta alternativ är mer komplicerat och betydligt dyrare än en placering vid Saltsjöbadens ishall. Den beräknade merkostnaden för en tillfällig bassäng vid Saltsjöbadens idrottsplats är cirka 5,5 miljoner kronor per år.

En placering vid ishallen bedöms uppfylla kraven på närhet lika bra som en placering vid idrottsplatsen. Även tillgången till kollektivtrafik är god, då Tattby station ligger på gångavstånd av den föreslagna placeringen.

Även möjligheten att förlägga en tillfällig ersättningsbassäng till Nacka sportcentrum som ett alternativ har utretts. Sedan den tidigare renoveringen av Nacka simhall finns en befintlig bottenplatta som kan användas. Alternativet ger ingen lägre merkostnad för kommunen än en tillfällig simhall i anslutning till Saltsjöbadens simhall men en högre merkostnad än en placering vid Saltsjöbadens ishall. Alternativet innebär även att parkeringsplatser kommer att försvinna och redan idag är det brist på parkeringsplatser vid Nacka sportcentrum under vissa tider. Vid denna plats är det också svårt att erbjuda tillräckligt antal alternativa parkeringsplatser inom gångavstånd.

Konsekvenserna av att inte anlägga någon tillfällig ersättningsbassäng bedöms vara negativa för dem som idag har verksamhet och besöker nuvarande Näckenbadet. Även om Nacka simhall skulle kunna uppgraderas för att möjliggöra högre nyttjande i den simhallen skulle den totala kapaciteten för simning och bad under attraktiva och efterfrågade tider skulle minska med cirka 45 procent. Redan idag är det ett stort tryck på de tider som är attraktiva för såväl simklubbar som skolor och allmänheten.

Om ingen ersättningsbassäng byggs kommer kommunen behöva arbeta för att hyra in tider för främst föreningsverksamhet och simskolor i andra anläggningar i angränsande kommuner, Tyresö, Värmdö och Stockholm, och för simskola för de yngre barnen hos eventuella privata mindre simhallar i kommunen och angränsande kommuner. Om ingen ersättningsbassäng byggs kommer frågan om vilken kapacitet som finns andra simhallar att behöva utredas. Då kan det även vara aktuellt att finansiera resor till dessa simhallar. Berörda föreningar och företrädare för allmänheten har framfört att de menar att en sådan lösning under en så pass lång tidsperiod kommer få mycket stora negativa konsekvenser för såväl föreningar, skolor som allmänheten.

### **Information om fortsatt process med den nya simhallen i Saltsjöbaden**

Just nu pågår ett arbete där olika former för finansiering, byggprocess, ägande och drift prövas. Utgångspunkten är en jämförelse mellan flera kommuners former för att erbjuda sina invånare, skolor och föreningsliv simhall. I detta arbete ingår former för beslut om



taxor och avgifter för besök, deltagande i aktiviteter och upplåtelse till skolor och föreningar. Fritidsnämnden kommer att fatta ett beslut om förslag till kommunstyrelsen i frågan om organisationsform, taxor och avgifter vid ett senare sammanträde.

En del synpunkter på fritidsnämndens beslut på krav på innehåll och funktion på den nya simhallen i Saltsjöbaden har kommit fram i samband med dialogen med berörda föreningar och företrädare för allmänheten och badpersonal. Då den aktuella tomten med dess byggrätt har vissa begränsningar kan det vara svårt att få plats med samtliga önskemål. Utgångspunkten i arbetet har varit att ersätta Näckenbadet med en likvärdig anläggning med inriktning på motionsverksamhet och främjande av simkunnighet samt viss föreningsverksamhet. För närvarande pågår en diskussion om behov och vilka möjliga ytor som kan finnas för mobil läktare vid mindre föreningstävlingar och arrangemang samt uppvärmningsytor i anslutning till bassäng. Nya illustrationer kommer att presenteras vid ett senare sammanträde.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Nacka kommun merkostnad för en tillfällig ersättningsbassäng i Saltsjöbaden beräknas bli cirka 2,3 miljoner per år.

Om ingen ersättningsbassäng anläggs kommer tider behöva hyras in i andra anläggningar vilket kommer innebära vissa merkostnader. Eventuellt kan det då finnas förslag om att finansiera resor till anläggningar utanför Nacka. Hur stora de kostnaderna blir, om det alternativet blir aktuellt, måste utredas ytterligare.

Vid ett beslut om en ersättningsbassäng eller inhyrning av tid i andra anläggningar kommer fritidsnämnden att begära ett ökat budgetutrymme för de ökade kostnaderna som blir, i samband med beslut om ramärendet inför budgetbeslut i kommunfullmäktige.

## **Konsekvenser för barn**

I det fortsatta arbetet med den nya simhallen i Saltsjöbaden kommer en särskild barnkonsekvensanalys att göra. Det innebär bland annat att barn och ungdomar under 18 år kommer att bjudas in för en dialog om den nya simhallen. Detta arbete kommer att redovisas för fritidsnämnden vid ett senare sammanträde.

## **Bilagor**

### 1. Kostnader ersättningsbassäng för Näcken

Nadia Izzat  
Enhetschef  
Kultur- och fritidsenheten

Thomas Sass  
Utvecklingsledare  
Kultur- och fritidsenheten

Kommunstyrelsen

## **Strategi Framkomlighet i Nacka**

### **Förslag till beslut**

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

### **Sammanfattning**

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

### **Ärendet**

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

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



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

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

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

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

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

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

## **Ekonomiska konsekvenser**

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



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

## Konsekvenser för barn

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

## Bilagor

*Bilaga 1. Strategi. Framkomlighet i Nacka.*

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

Mikael Ranhagen  
Enhetschef  
Trafikenheten

Ebba Larsson  
Trafikplanerare  
Trafikenheten



NACKA  
KOMMUN

77

# STRATEGI

## Framkomlighet i Nacka

### Dokumentets syfte

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

### Dokumentet gäller för

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

- - -

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

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

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

### Koordinering

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

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

## Regional samverkan

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

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

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

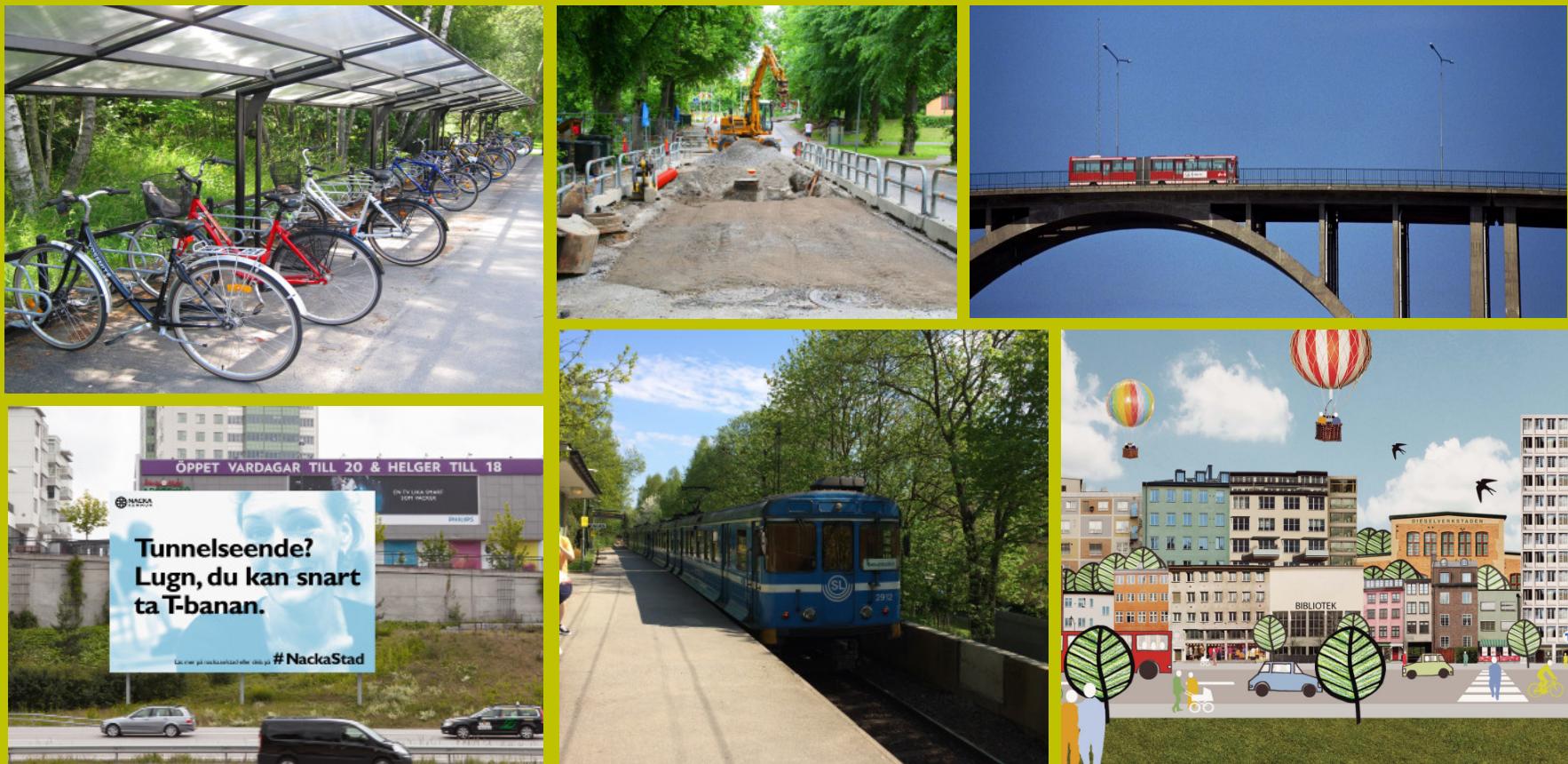


## Uppföljning

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

# FRAMKOMLIGHET I NACKA

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



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

Framkomlighet i Nacka antogs av xxx 2016

**Innehåll**

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

## I. INLEDNING

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

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

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

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

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

### Syfte

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

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

### Avgränsningar

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

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

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

### **Vad kan kommunen göra?**

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

### **Vad kan landstinget göra?**

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

### **Vad kan staten göra?**

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

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

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

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

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

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

## 2. BEGREPP

### TILLGÄNLIGHET

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

### FRAMKOMLIGHET

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

### KAPACITET

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

Justering av definition ur Trafikverkets Framkomlighetsprogram, publikation 2014:140.

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

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

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

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

### 3. MÅL

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

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

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



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

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

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

## 4. NULÄGE

Geografiska förutsättningar, befintlig infrastruktur och bebyggelseutspridning formar dagens resmönster.

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

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



Dagens mark-, vatten- och bebyggelsestruktur, vägar för motorfordon, cykel och fotgängare, samt spår och sjövägar.

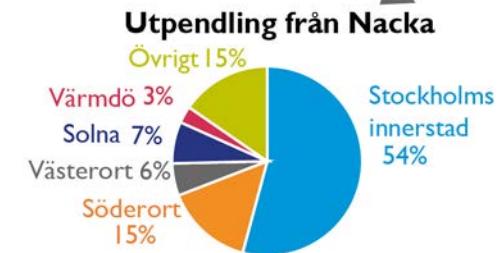
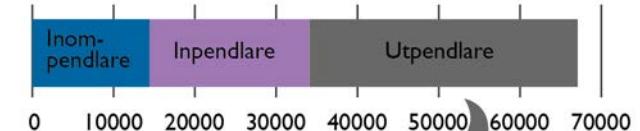
Denna struktur gäller både för vägar för bil, buss, lastbil m.m samt för gång- och cykelvägar. Den tydligaste s.k. flaskhalsen är den in och ut från Stockholm via de stora lederna Stadsgårdsleden och väg 222/Värmdöleden, samt Södra länken.

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

### Resanderelationer

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

### Arbetspendling inom, till och från Nacka



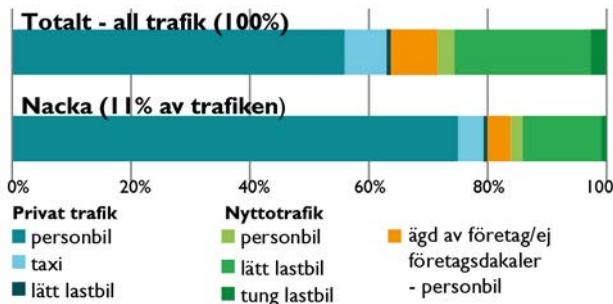
Nackabornas arbetspendling, samt lokalisering av Nackabornas arbetsplatser utanför kommunen.

### Fördelning mellan personresande och nytoresande

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

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

## Färdmedelsfördelning uppdelad på transporttyper (som passerar Slussen)

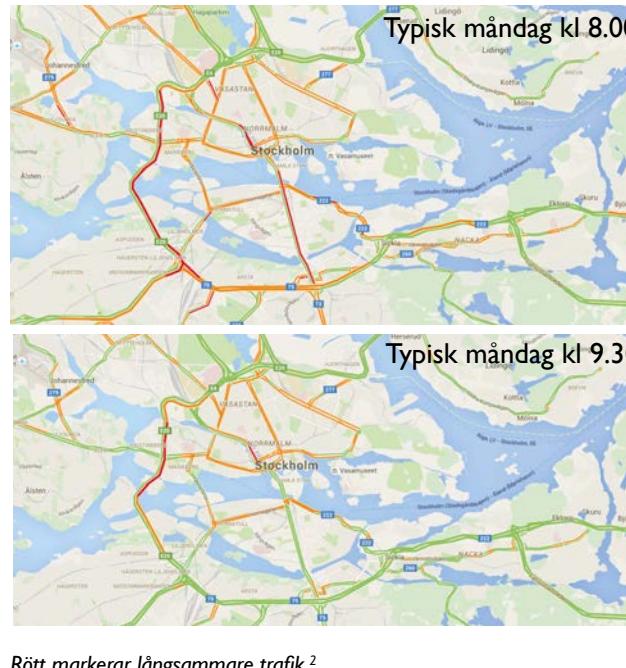


privat trafik drygt 60 % och nyttotrafik knappt 30 % av all trafik. Jämfört med fördelningen för all trafik ligger personbilsresandet högre för Nackas resenärer.<sup>1</sup>

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

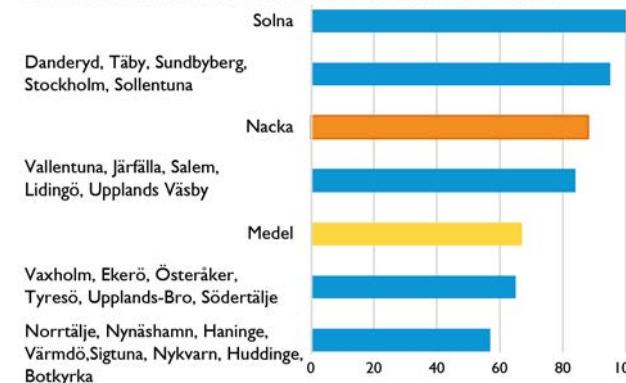
### Dagens kapacitet och tillgänglighet

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



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

### Närhet till kommuner i Stockholms län



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

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

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

### Trängselskatt

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

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

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

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

<sup>2</sup> Google Maps, "Typisk trafik".

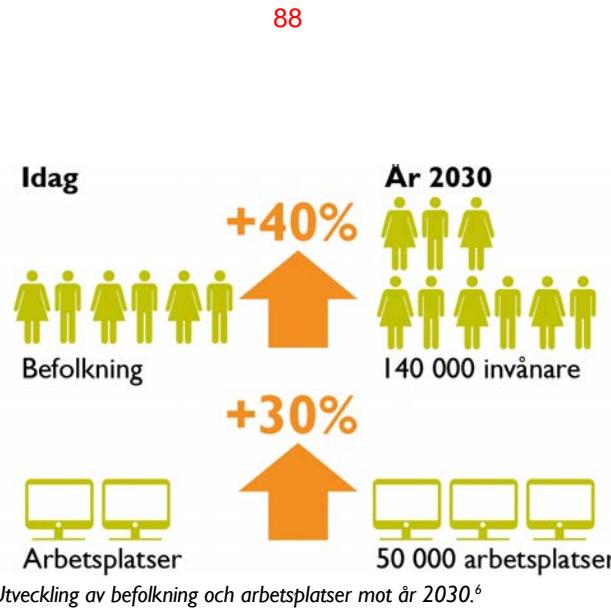
<sup>3</sup> Nacka kommun, 2015. Yttrande till Sverigeförhandlingen, nyttotanalys.

## 5. TRENDER

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

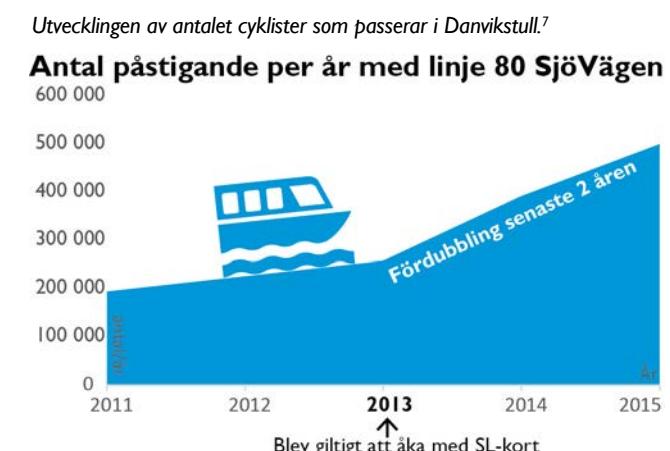
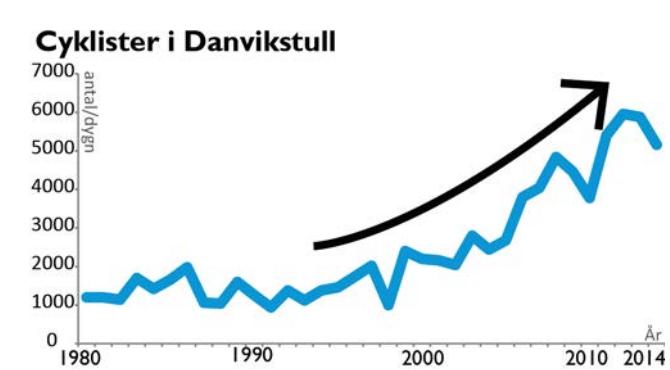
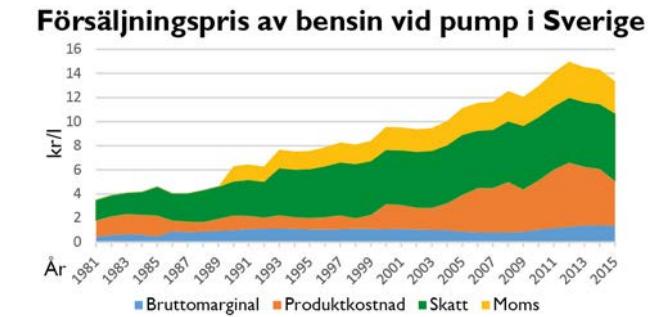
Trenden går mot att resandet i städerna koncentras och ökar, men också att det också finns en större variation bland resenärer som alla har särskilda behov. Gruppen äldre växer särskilt. Vad gäller ekonomin blir den allt mer globaliserad och vad som händer i Kina påverkar även Sverige. De senaste 15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

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



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

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



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

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

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

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

5 Rörby, A., *SjöVägen*, 2016.

6 Nacka kommun, [www.nacka.se](http://www.nacka.se), 2016.

7 Stockholms stad, 2016. Statistik från Trafikkontoret.

## 6. FRAMTID

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

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

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

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

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

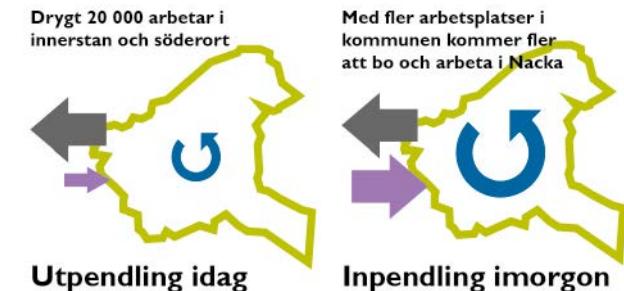
Efter år 2035 är framtiden oviss, men utredningar och förhandling pågår om en tillkommande s.k. Östlig förbindelse för kollektivtrafik och bil. Dock blir den tillkommande kapaciteten i denna begränsad under rusningstiden eftersom resandeefterfrågan mellan södra och norra länshalvan samtidigt också ökar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

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

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

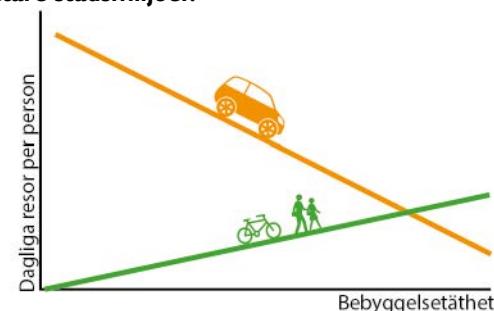


### Förändrad in- och utpendling<sup>2</sup>



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

Det finns samband med ett minskat bilanvändande och tätare stadsmiljöer.



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

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

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

## 7. STRATEGI

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

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

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

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

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

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

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

## 8. VERKTYG

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

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

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

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





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

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

Andra viktiga åtgärder som genomförs av

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

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

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

sitiva effekter för framkomligheten för Nackas resenärer.

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



**Störningsrapporten**

MARS 2016

Sida: 1(2)  
2016-04-04

## Störningsrapporten, mars 2016

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



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

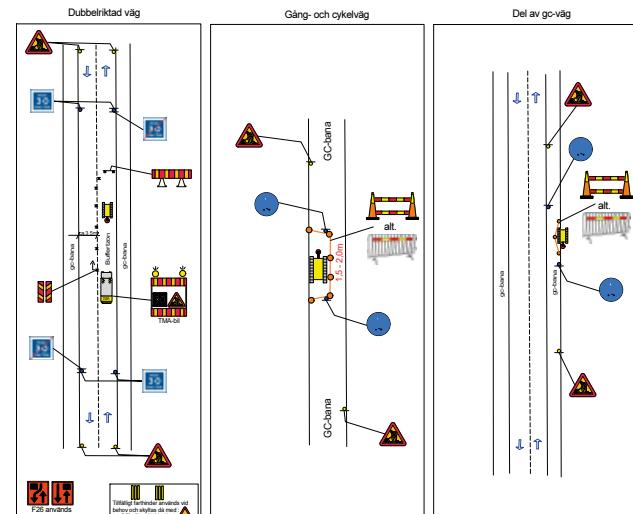
### Tätare stad och bygglogistik

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

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

### Trafikanordningsplaner

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



Exempel på TA-plan.

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

För att sätta ut, underhålla och ta bort vägmärken och skyddsanordningar vid vägarbeten krävs tillstånd av väghållaren vilka kan vara kommunen, staten genom Trafikverket eller en enskild väghållare. Alla TA-planer ska föregås av en riskbedömning.<sup>2</sup>

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

### Parkeringsstal, avgifter och infartsparkering

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

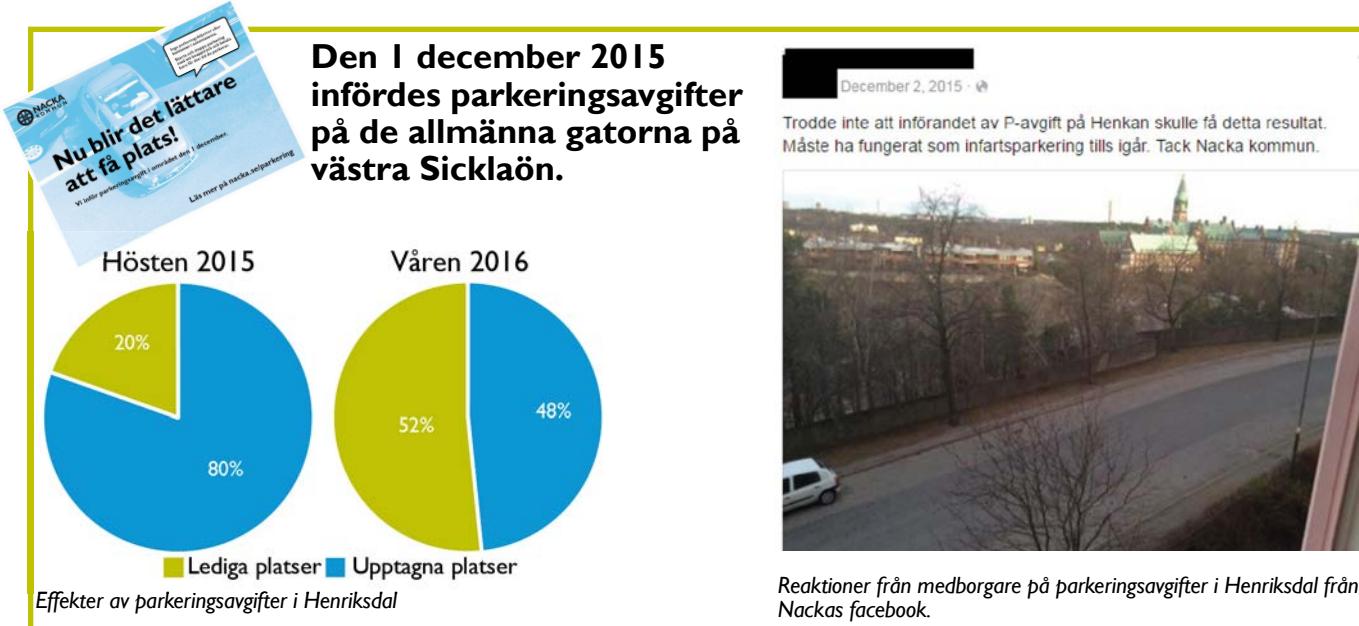
Parkeringsstal regleras i detaljplanen (och beslutas i bygglovet) och är ett riktvärde för minsta antal nödvändiga parkeringsplatser för bostäder, verksamheter mm. Utgångsläget är att parkeringsbehovet vid nybyggnation ska lösas inom varje fastighet och att parkering på de allmänna gatorna främst ska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

1 SKL, 2014. Handbok - Arbete på väg.

2 Trafikverket, 2016. Trafikanordningsplaner.

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

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



## Vägvisning och skyltning

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

## Ändrade arbets- och skolstartstider

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

## Ändrade skolstartstider i Tyresö kommun:

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

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

## Exploateringsavtal

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

## Trafikprognoser och kapacitetsanalyser

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

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

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

## Rimlighetsstyrda resandeprognos för centrala Nacka:

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

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

## Kapacitetsanalys för Slussenterminalens ombyggnad:

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

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



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

### Medborgardialog

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

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

### Restidstidsinformation

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

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

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

### Information om hållbart resande

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

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

### Skyltning

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



Bild från kommunikationskoncept för ”Nacka bygger stad”.



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

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

### Stora nybyggnationer

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

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

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

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

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

### Inte lika stora nybyggnationer

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



Illustration av Kvarnholmsförbindelsen mellan Kvarnholmen och Vikdalen.

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



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

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

### Större trimningsåtgärder

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

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

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

### Mindre trimningsåtgärder

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

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



Trimning av trafiksignaler kan vara ett effektivt styrmedel.



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

#### Intern samordning

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

#### Extern samordning

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

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

handlingen.

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



Exempel på externa parter och samordningsprojekt.

## 8. HANDLINGSPLAN

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

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

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

### Samordning av trafikstörande arbeten

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



Trafikstörande arbete kräver samordning med andra trafikstörande arbeten.

## 9. REFERENSLISTA

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



**Du är inte fast i trafiken  
- du är en del av den.**

Kommunstyrelsen

## **Hyresrätter med rimliga hyror**

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

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

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

### **Sammanfattning**

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

### **Förslagen i motionen**

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

### **Enhetens utredning och bedömning**

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

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



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

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

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

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

## **Förslagens ekonomiska konsekvenser**

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

## **Konsekvenser för barn**

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

## **Bilaga**

Motion ”Hyresrätter med rimliga hyror”.

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheter för strategisk stadsutveckling



2015-11-10

Motion till Nacka kommunfullmäktige

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

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

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

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

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

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

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

Därför yrkar vi

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

Vänsterpartiet Nacka

*Rolf Wasteson*

*Camilla Carlberg*

*Birgit Hansson*

Kommunstyrelsen

## Trafikmiljön vid Galärvägen

Medborgarförslag

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att inte genomföra vidare åtgärder kring parkering och trafik vid Boo gårds nya förskola på Galärvägen i dagsläget. Medborgarförslaget i sig är med detta färdigbehandlat.

### Sammanfattning

Enheten för fastighetsutveckling uppför en ny förskola på Galärvägen. Projektet är i sin slutfas. I mars 2016 inkom ett medborgarförslag om att flytta parkeringarna och anlägga ett övergångställe. Enheten för fastighetsutveckling har efter utredning och avstämning med trafikenheten och bygglovensheten beslutat att inte ändra parkeringslösning och trafikföring på fastigheten. Gemensamt med trafikenheten görs en uppföljning av trafikflödet i höst när förskolan är igång. Vidare utformning av väg och trafikmiljö hanteras inom ramen för arbetet med detaljplan för Galärvägen.

### Ärendet

Enheten för fastighetsutveckling driver för kommunstyrelsens räkning ett investeringsprojekt för att bygga en ny förskola på Galärvägen. Projektet är i sin slutfas.

Boo gårds nya förskola öppnar i augusti 2016. Den nya förskolan ersätter den tidigare paviljonglösningen vid Boo Gårds skola. Förskolans åtta avdelningar kan ta emot 160 barn. Förskolan blir Nacka kommuns första ”Miljöbyggnad” med nivå silver. Detaljplanearbetet för skol- och idrottsområdet vid Boo Gårds skola pågår. Detaljplanearbete är också under uppstart för området kring Galärvägen där ett antal vägar med småhusbebyggelse ingår i området. Syftet med detaljplanen för Galärvägen är att kommunen ska ta över ansvaret för vägar och allmän plats och att göra tydligare vad som är allmän och privat mark. Utbyggnaden beräknas vara klar 2019. Inom ramen för investeringsprojektet för



nybyggnation av förskola har en provisorisk gång- och cykelväg uppförts från Boo Gårds skola längs Galärvägen till Boo Gårds nya förskola.

I mars 2016 inkom ett medborgarförslag om att flytta parkeringarna från Galärvägen, vid Boo Gårds nya förskola, till allmän plats, Boo 1:608, samt att anlägga övergångsställe vid parkeringens in- och utfart. Enheten för fastighetsutveckling har efter utredning och avstämning med trafikenheten och bygglovsenheten beslutat att inte ändra parkeringslösning och trafikföring på fastigheten i dagsläget. Gemensamt med trafikenheten så sker uppföljning av trafikflödet i höst när förskolan är igång. Därefter görs korrigeringar om behov finns. Avgränsande räcke monteras vid hämta/lämna Zon för att få ett tydligare flöde vid hämta/lämna flickan. Vidare avvägning kring utformning av väg och trafikmiljö hanteras inom ramen för arbetet med detaljplan för Galärvägen.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet bedöms inte innehära några särskilda ekonomiska konsekvenser för kommunen.

## **Konsekvenser för barn**

Beslutet bedöms inte innehära några särskilda konsekvenser för barn.

Taina Sunnarborg  
Enhetschef  
Enheten för fastighetsutveckling

Pierre Fällström  
Projektledare  
Enheten för fastighetsutveckling

## **Bilagor**

Bilaga 1      b\_medborgarforslag  
Bilaga 2      c\_ritning

Till Nacka kommun  
 Fastighetsutvecklingschef  
 Taina Sunnarborg

2016-05-03

Mats Gerdau fk.  
 Cathrin Bergenstråle fk

Hej!

Vi har varit i kontakt med Nacka kommun för att få veta vem som är rätt person att vända sig till i vårt ärende. Vi har fått Ditt namn.

### Nacka kommun behöver ta hänsyn till närmaste grannar

Den åtta avdelningars förskola på Galärvägen ligger mitt i blickfånget för vårt hus. Vår fastighet sträcker sig parallellt med förskolans 55 m långa sammanhängande byggnadskropp och det är förskole husets norra sida dvs. "baksidan" med sina parkeringsytor och serviceanläggningar som är vända mot oss. Vårt hus har en öppen planlösning med ett 5 m högt fönsterparti där kök med matplats, vardagsrum och altan vetter mot förskolan. Inget "insynsskydd" finns som kan skydda oss från de olägenheter som det innebär att titta rakt ner i förskolans baksida.

Vårt hus ligger *högt* på bergsslutningen, vänd mot den tidigare ängen, enligt detaljplanens direktiv (2000). Det innebär att *vi ser ner* på förskolan och pga. av att vårt hus ligger så högt finns det *från vår sida ingen möjlighet att själva skärma av synfältet* med ett plank eller en häck eftersom en sådan åtgärd endast når att skärma av vägen. Oavsett om vi är i huset eller på altanen tittar vi ut över förskolans parkeringsytor och vändplanens serviceyta med en 10 m hög vit betongvägg. I sydvästsolen är väggen särskilt påträngande. Det är topografin och den anläggning som nu finns på plats som skapar problemen för oss.

*När vi tittar ut ser vi* förutom en 55 meter lång vit huskropp, delvis 10 m hög med anläggningens fläktar på taket, en asfalterad vändplan på ca 900 m<sup>2</sup> med en lång svart avfallsbehållare för mat- och sophantering, fettavskiljare, lastbrygga och p-platser. Vi ser också den sk. "inre parkeringen" med asfalterade gångstigar, ca 500 m<sup>2</sup>. *Totalt 1.400 m<sup>2</sup> död hårdtyta.* Ingen vacker syn. De stora kala ytorna förstärker förskole husets storlek. På ytorna finns även tio parkbelysningsstolpar och nio stolpar med påbuds- och förbudsskyltar. Det är en extremt stor yta som vi har framför oss. Ytan står dessutom tom större delen av dygnets timmar. Det är som om förskolan vore utformad och placerad i ett vakuum.

Belysningen från förskolan är alltför påträngande. Vid mörkrets inbrott kan man faktiskt säga att förskolan tittar in i vårt hus med sin starka belysning. Tio stycken runda fasadbelysningar, starka "strålkastarliknande" lampor lyser rakt in i vårt hus. De tio parkbelysningarna förstärker ljusinfernot ytterligare. Det är ohållbart att tvingas vistas i sitt hem med dess öppna planlösning och stora fönsterparti under sådana omständigheter. Det är inte bara mångfalden av lampor som är problemet utan också ljusstyrkan. Många förbipasserande

undrar vad kommunen kan ha för skäl för en så omfattande och stark belysning av baksidan på förskole huset.

De sista två veckorna har inte utebelysningarna, fasad - och parkbelysning varit tända, endast innebelysningen i förskole huset har varit tänd. Det är vi tacksamma för! Från vårt hus ser det dock väldigt konstigt ut när ett tjugotal upplysta fönster hänger i luften på en lång rad och omgivningen i övrigt är helt svart. Ljusformerna svävar i natten ibland formlös ibland undrar man om det är ett tåg som har stannat. Det ser väldigt ödsligt och tomt ut innanför fönstren. *Ljus är betydelsefullt, ljus är miljöskapande.* Det handlar inte om antingen eller, tänt eller släckt, det handlar om *nyanser*. I programmet för Sydöstra Boo antaget 2012 anges dämpad belysning som ett av områdets karaktäristiska drag.

Det är uppenbart att förskolan som beslutats på ett bygglov ej anpassats till sin omgivning. Nacka kommun har tyvärr inte hitintills visat intresse för hur förskolan påverkar sin omgivning. Vi hoppas att Nacka kommun när förskolan nu är på plats är beredd att göra för omgivningen betydelsefulla anpassningar.

### Förslag till åtgärder - Fyra flugor i en småll

Vi önskar att Nacka kommun startar ett arbete för att *se över hela belysningssituationen* på förskolans norra sida och tar hänsyn till att förskolan har grannar på norra sidan. Belysningens övergripande syften måste anpassas och utformas med hänsyn till den specifika platsen och närmaste grannar.

En *flytt av parkeringarna* till den allmänna platsen Bo 1:608 förändrar belysningsbehovet på förskolans norra sida och ger möjlighet att ersätta nuvarande parkeringsyta med plantering av träd (se bif. skiss). Lösningen är effektiv som insynsskydd för oss och har funktionen av att ta upp och rena dagvatten förutom att Nacka kommun erhåller en acceptabel trafiksäkerhetsstandard på Galärvägen. Dessutom anpassas förskolan till områdets karaktär med "gröna förgårdar", Program för Sydöstra-Boo (2012). *Fyra flugor i en småll!*

När Galärvägen blir ordningsställd, genom detaljplaneändring kommer den *kantas av gatlyktor på båda sidor av vägen*. Galärvägens belysning måste naturligtvis ingå i en samlad bild av "nödvändig" belysning på förskolans norra sida. Idag har Galärvägen på sträckan framför förskolan en sk. dämpad belysning som är vänd bort från villafastigheterna.

### Utred hela belysningssituationen på förskolans norra sida

Granska syftet med belysningen.

Utred vilken belysning som *nödvändigtvis* måste vara tänd kväll och natt. Utred andra för omgivningen mindre störande sätt att uppnå motsvarande effekt. Det finns tex rörelsedetektorer som kan tända belysning när någon rör sig. Experter har många fler lösningar. Konsultera Sweco, Boverket m fl.

Hur många fasadbelysningar, om några, är nödvändiga på norra sidan av förskolan? Styrka, riktning och utformning? Behövs både parkbelysning och fasadbelysning samt gatlyktor på båda sidor av Galärvägen?

Väg- nogsamt- styrka och riktning på belysningen med hänsyn till oss grannar.

#### Plantera träd på förskolans norra sida

Vårt förslag är att Nacka kommun planterar träd på förskolans norra sida. Det finns ytor för plantering av träd som ett skydd mot ovan beskrivna olägenheter för oss närmaste grannar.

Det är viktigt att träden placeras så att de fungerar som "insynsskydd" för oss. Det är framförallt serviceytan med vändplan och den 10 m höga vita väggen samt den inre parkeringen som vi tittar rakt in i som behöver skymmas. Området däremellan skyddas delvis av två tallar på vår egen tomt.

Plantera träd-gärna tallar. De passar in i området och fungerar som skydd året runt. Björk är också bra och särskilt viktig för att suga upp dagvatten. Fungerar dock sämre som insyns skydd under stor del av året.

#### Ljudlösa fläktar

Både anläggningens köksfläkt och ventilationsfläkten som ska serva hela anläggningen är placerade på hustaket närmast oss. Vi ha kontaktat en expert på fläktar som berättar att det idag finns teknik som gör fläktar så gott som ljudlösa. Vi förväntar oss att Nacka kommun använder sig av den tekniken.

Vi vore väldigt tacksamma om Nacka kommun vill arbeta för en samordnad lösning av "insynsskydd" för oss, trafiksäkerhet på Galärvägen framför förskolan, en dagvattenhantering som bygger på kretslopp och en anpassning av förskolan till området genom gröna förgårdar.

Om det är möjligt så vill vi gärna träffa Dig för en dialog

Med vänlig hälsning!

Eva Bager-Sjögren      Ulf Åman

Tel 070/653 11 83  
Galärvägen 16, 132 47 Saltsjö-Boo



Totalt: 35 platser  
Totalt där: 26+2 P-platser  
Personal: 7st P-platser

