

KALLELSE

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 25 februari 2014
 Tid Kl. 09.00
 Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava
 Ordförande Mats Gerdau
 Nämndsekreterare Liselotte Lexén

Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Adjungering	
3.	Anmälningar	
4.	Delegationsbeslut	
	Stadsbyggnadsärenden	
5.	Aktualitetsprövning av Promenadstaden- Översiktsplan för Stockholm KFKS 2013/835-219 <i>Yttrande till Stockholm stad</i>	
	Infrastrukturärenden	
6.	Nacka insatser vid Slussens ombyggnad KFKS 2014/104-510 KS 2013-03-25 § 87	
7.	Alternativt förslag för ombyggnad av Slussen <i>Motion den 15 april 2013 av C Ståldal, M Carlsson och J Kjellman (NL)</i> KFKS 2013/240-539 Återremiss KS 2013-09-02 § 171	
8.	Enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla KFKS 2014/117-513	

Nr	Ärende	Noteringar
	Fastighetsärenden	
9.	Arrendeupplåtelse av vattenområde för Risets båtklubb, del av Velamsund 1:1 KFKS 2014/100-260	
10.	Försäljning av fastigheten Älta 10:36 inom Ältabergs verksamhetsområde KFKS 2014/114-267	
11.	Startbesked Sagobokens förskola ombyggnad av kök och installation av fettavskiljare KFKS 2014/128-287	
12.	Startbesked Eklunda förskola ombyggnad av kök och installation av fettavskiljare KFKS 2014/129-287	
13.	Startbesked för ombyggnad av tomställd förskolelokal till två lägenheter på Kommunalvägen 3 KFKS 2014/109-287	
14.	Startbesked uppgradering datanät Duvnas skola Jarlaberg skola och sex förskolor KFKS 2014/130-289	
15.	Startbesked för påbyggnad två klassrum Myrsjöskolan KFKS 2014/108-044	
16.	Slutredovisning Nacka gymnasium ombyggnad av kök KFKS 2014/69-287	
17.	Övriga frågor	

Aktualitetsprövning av Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm

Yttrande till Stockholm stad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsbyggnadsutskott antar förslaget till yttrande.

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

Sammanfattning

Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm är föremål för aktualitetsprövning. Stockholms stadsbyggnadskontor har tagit fram rapporten Fokus Promenadstaden, som är en uppföljning av översiktsplanen. Rapporten innehåller bedömningar av aktualiteten i översiktsplanens olika avsnitt: utmaningar, fokusområden, stadsutvecklingsstrategier och trafikinfrastruktur. Slutsatser dras även om översiktsplanens genomförande. Remissvar på rapporten ska lämnas senast 28 februari 2014. De bedömningar som görs i rapporten stämmer väl överens med Nackas strategiska planering och sammantaget förefaller dessa rimliga. Kapitlet om trafikinfrastruktur behandlar de nya förutsättningar för infrastrukturen som berör Nacka, men vissa frågor kunde belysas mer ingående. Detta och några andra för Nacka kommun viktiga frågor tas upp i föreslaget yttrande.

Ärendet

Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm i mars 2010 och vann laga kraft i april 2012. Enligt plan- och bygglagen ska kommunfullmäktige under varje mandatperiod pröva om översiktsplanen är aktuell.

Stadsbyggnadsnämnden i Stockholm har tidigare fattat beslut om att staden ska bedriva en rullande översiktsplanering. Detta innebar att stadsbyggnadskontoret påbörjade en mer

effektiv översiktsplaneprocess som skulle möjliggöra antagande av en ny översiktsplan inom varje mandatperiod.

7 mars 2013 gav stadsbyggnadsnämnden stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja arbetet med Fokus Promenadstaden, som är en uppföljning av Stockholms översiktsplan. Arbetet har förankrats brett i stadens förvaltningar och bolag. Föreliggande rapport är underlag för en remiss inom Stockholms stad och med bidrag från några regionala aktörer. Remissen ska ge klarhet i om stadsbyggnadskontorets ställningstaganden angående översiktsplanens aktualitet håller eller om de måste kompletteras och justeras.

Remissinstanserna ombeds lämna svar senast 28 februari 2014. Efter remissen revideras rapporten och blir underlag för politiskt ställningstagande. Stadsbyggnadskontoret önskar ha svar på två remissfrågor avseende översiktsplanens kapitel 1- 4:

- Har stadsbyggnadskontoret gjort rätt bedömning vad gäller aktualiteten?
- Saknas det något viktigt som kan påverka/ändra stadsbyggnadskontorets aktualitetsbedömning?

Rapporten Fokus Promenadstaden

Rapporten innehåller bedömningar av aktualiteten i översiktsplanens olika avsnitt: utmaningar, fokusområden, stadsutvecklingsstrategier och trafikinfrastruktur. Slutsatser dras även om översiktsplanens genomförande. Länsstyrelsens redogörelse för statliga och mellankommunala intressen som har betydelse för översiktsplanen redovisas. Rapporten innehåller också ett förslag till fortsatt arbete med riksintresseområden för kulturmiljövården, med fokus på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården samt Vällingby – Råcksta.

Flertalet av översiktsplanens nio fokusområden bedöms vara i huvudsak aktuella. Inom några områden har så stora förändringar skett att avsnitten bedöms vara inaktuella. Detta gäller bl.a. bostadsförsörjning, där kraftigt ökade prognoser innebär nya utmaningar för staden. Inom området miljö och klimat finns nya styrdokument och kunskapsunderlag som får stor påverkan på översiktsplanen. Kulturmiljöfrågor och kulturens betydelse i stadens utveckling behöver lyftas fram tydligare. Även beträffande transport och framkomlighet ställer stadens snabba utveckling nya krav på den översiktliga planeringen.

Översiktsplanens fyra stadsutvecklingsstrategier bedöms vara i huvudsak aktuella. I rapporten beskrivs utmaningar kring strategiernas genomförande, bl.a. konstateras att inriktningen för den centrala stadens utvidgning behöver förtydligas och genomförandefrågorna diskuteras. Arbetet med tyngdpunkter i ytterstaden ställer krav på utvecklat samarbete inom staden. Strategin om att koppla samman staden behöver preciseras, med fokus på vilka samband som är viktigast att utveckla. Det finns ett behov av att diskutera tillämpningen av strategin att främja en levande stadsmiljö i hela staden. I

rapporten finns även ett antal slutsatser om genomförandet av översiktsplanen och ett särskilt kapitel som behandlar trafikinfrastrukturen.

Ekonomiska konsekvenser

Detta yttrande innebär inga åtaganden eller ekonomiska konsekvenser för Nacka kommun.

Nacka kommuns synpunkter

De fokusområden och strategier som finns i Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm behandlar frågeställningarna på en övergripande nivå och tar inte upp så mycket konkreta frågor som direkt berör Nacka kommun. De bedömningar som görs i rapporten ”Fokus Promenadstaden”, exempelvis rörande bostadsförsörjningen, stämmer emellertid väl överens med Nackas strategiska planering. Det är även värdefullt att studera Stockholms erfarenheter och slutsatser om genomförande av översiktsplanen, med tanke på Nackas vidare arbete med att bygga stad på Västra Sicklaön. Sammantaget förefaller stadsbyggnadskontorets aktualitetsbedömningar rimliga.

Rapportens kapitel om trafikinfrastruktur behandlar de nya förutsättningar för infrastrukturen som berör Nacka, men vissa frågor kunde belysas mer ingående. Detta och några andra för Nacka kommun viktiga frågor, tas upp i bifogat yttrande.

Bilagor

Förslag till yttrande
Rapporten Fokus Promenadstaden
Missiv remiss

Anders Ekengren
Stadsbyggnadsdirektör

Sven Andersson
Översiktsplanerare

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
KFKS 2014/835-219

Stadsbyggnadskontoret
Registrator
Box 8312
104 20 Stockholm

Yttrande över aktualitetsprövning av Promenadstaden Översiktsplan för Stockholm – remiss (dnr 2012-15939)

De fokusområden och strategier som finns i Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, behandlar frågorna på en övergripande nivå och tar inte upp så mycket konkreta frågor som direkt berör Nacka kommun. De bedömningar som görs i rapporten ”Fokus Promenadstaden”, exempelvis rörande bostadsförsörjningen, stämmer emellertid väl överens med Nackas strategiska planering. Det är även värdefullt att studera Stockholms erfarenheter och slutsatser om genomförande av översiktsplanen, med tanke på Nackas vidare arbete med att bygga stad på västra Sicklaön. Sammantaget förefaller stadsbyggnadskontorets aktualitetsbedömningar rimliga.

Rapportens kapitel om trafikinfrastruktur behandlar de nya förutsättningar för infrastrukturen som berör Nacka, men vissa frågor kunde vara tydligare. Det är bra att rapporten tar upp resultatet av 2013 års Stockholmsförhandling som innebär tunnelbana till Nacka. Den behandlar också förlängningen av tvärbanan till Sickla och det faktum att en konvertering av Saltsjöbanan till spårväg inte längre är aktuell. I stället har nu landstinget tagit beslut om en omfattande upprustning.

Skrivningarna i rapporten är dock otydliga vad gäller förslagen i det numera avvecklade projektet Danvikslösen. Nacka kommun anser det viktigt att påpeka att Saltsjöbanan ska gå in till Slussen oavsett vilken trafiklösning som slutligen kommer till stånd i detta område. En tillräckligt kapacitetsstark lösning för Henriksdals trafikplats är också av största vikt för utbyggnaden av staden i Nacka. Det bör också vara ett starkt gemensamt intresse att förbättra stadsmiljön där Stockholm och Nacka möts.

Östlig förbindelse finns redan redovisad i Promenadstaden, men det är viktigt att framföra hur angelägen den är, då den skulle avlasta Danvikstull och innebära betydligt bättre förutsättningar för hela sydostsektorn att nå de norra delarna av Stockholm.



I redovisningen av mellankommunala intressen saknas frågan om oljehantering. Stockholms översiktsplan redovisar nedläggning av Loudden. Bergs oljehamn är inte något alternativ då Nacka kommun sagt upp tomträttsavtalet och planerar för bostäder i området. Det är därför nödvändigt med en ny regional lösning på oljehantering i Stockholmsregionen.

I utställningsyttrandet över Stockholms översiktsplan framförde Nacka att intentionerna i det s. k. LÄSK-samarbetet (Lindalen, Älta och Skrubba) borde synliggöras på plankartan. Detta gäller fortfarande. Stockholm, Tyresö och Nacka planerar här för framtida exploateringar i anslutning till den nya trafikplatsen. Området öster om Gudbrandsleden borde därför vara markerat som stadsbebyggelse liksom i RUFS 2010.

Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

Anders Ekengren
Stadsbyggnadsdirektör

Bilaga: Protokollsutdrag från kommunstyrelsen i Nacka kommun, 201x-xx-xx

**Handläggare**

Michael Erman
Telefon: 08-508 271 47

Till

Remissinstanserna

Aktualitetsprövning av Promenadstaden Översiktsplan för Stockholm – remiss

Stadsbyggnadskontoret önskar remissinstansernas ställningstagande om översiktsplanens aktualitet. Underlaget för aktualitetsprövningen och föremål för remissen är den bifogade rapporten ”Fokus Promenadstaden – uppföljning av Översiktsplan för Stockholm”. I rapporten görs redan en bedömning av aktualiteten av översiktsplanens olika delar. Syftet med det är att underlätta remissinstansernas ställningstagande.

Remisstiden är 13 december 2013 till 28 februari 2014. Vi ber alla remissinstanser att respektera svarstiden då den fortsatta aktualitetsprövningsprocessen ska vara avslutad i juni 2014.

Rapporten Fokus Promenadstaden behöver läsas tillsammans med översiktsplanen för att det ska vara möjligt att bedöma de ställningstaganden som görs. Resonemanget i rapporten följer översiktsplanens kapiteluppdelning. Översiktsplanen samt bilagor, som kommunfullmäktige antog 15 mars 2010, finns på: <http://www.stockholm.se/TrafikStadsplanering/Stadsutveckling/Stadsplanering/Oversiktsplanering/>

Stadsbyggnadskontoret önskar ha svar på två remissfrågor avseende översiktsplanens kapitel 1- 4:

- *Har stadsbyggnadskontoret gjort rätt bedömning vad gäller aktualiteten?*

Stadsbyggnadskontoret
Planavdelningen

Telefon 08-508 27147
michael.erman@stockholm.se
stockholm.se

Skrivelse
Dnr 2012-15939

- *Saknas det något viktigt som kan påverka/ändra stadsbyggnadskontorets aktualitetsbedömning?*

Stadsbyggnadskontoret har kommit fram till slutsatser hur översiktsplanen fungerar som styrdokument och arbetsredskap i stadens processer (se avsnitt ”Slutsatser om översiktsplanens genomförande, sidor 33-39 i rapporten). Stadsbyggnadskontoret önskar även få dessa slutsatser belysta:

- *Är slutsatserna relevanta och korrekta?*

Redovisningen av riksintressen i översiktsplanen föranleder också en aktualitetsprövning. Stadsbyggnadskontoret menar att det behövs ett tydliggjort förhållningssätt för att effektivisera detaljplaneprocesserna i områden av riksintresse för kulturmiljövård. Det gäller särskilt för riksintressena Stockholms innerstad med Djurgården samt Vällingby – Räcksta.

I Fokus Promenadstaden ingår förslag till reviderade förhållningssätt avseende riksintressen för kulturmiljövård. Stadsbyggnadskontoret vill ha svar på frågan:

- *Är förslaget till förhållningssätt avseende riksintressen för kulturmiljövård en bra utgångspunkt för det fortsatta utvecklingsarbetet?*

Senast den 28 februari 2014 ska synpunkterna ha inkommit.

Synpunkter lämnas skriftligt till Stadsbyggnadskontoret, Registrator, Box 8312, 104 20 Stockholm eller per e-post till: stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Stadsbyggnadskontoret ska i sammanhanget bjuda in till ett informationsseminarium den 9:e januari 2014 där väsentliga



Skrivelse
Dnr 2012-15939

innehåll av rapporten Fokus Promenadstaden går genom och där det finns möjligheter att ställa frågor och diskutera.

För ytterligare information kontakta gärna:

Michael Erman, michael.erman@stockholm.se,

telefon 08-508 271 47, eller

Christoffer Carlander, christoffer.carlander@stockholm.se,

telefon 08-508 272 94

Bifogade handlingar

Rapport, ” Fokus Promenadstaden – uppföljning av Översiktsplan för Stockholm”

Tjänsteutlåtande, Aktualitetsprövning av Promenadstaden
Översiktsplan för Stockholm – remiss

Stadsbyggnadsnämndens Protokollsutdrag

Skrivelse
Dnr 2012-15939

Remisslista

Samtliga nämnder förutom SBN och Kommunstyrelsen
Stadens bolag

Länsstyrelsen i Stockholms län
Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering
Stockholms läns landsting, Trafikförvaltning
Trafikverket Region Stockholm
Kommunförbundet Stockholms Län
Stockholms stads grannkommuner

Kommunstyrelsen

Nackas insatser i samband med Slussens ombyggnad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning

Den 25 mars 2013 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med en redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna under Slussens ombyggnad ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra. Även i ett politikerinitiativ i miljö- och stadsbyggnadsnämnden har frågan lyfts. Nacka kommun deltar i den sk. Regionala framkomlighetsgruppen. Den består av Trafikverket, Stockholms stad, Trafikförvaltningen, Solna stad och Nacka kommun. Ett viktigt syfte med gruppens arbete är att samordna alla de projekt som pågår i länet med målet att minimera störningarna i möjligaste mån.

En mycket viktig insats i samband med Slussens ombyggnad är att ge snabb och koordinerad information till medborgare och resenärer. Stockholm stad är ansvarig för informationen tillsammans med Trafikförvaltningen, och Nacka kommer att hjälpa till att förstärka och få ut informationen via våra kanaler på ett effektivt sätt.

Nacka har även arbetat med utökning av infartsparkering, förbättringar för cykelvägnätet, samarbete med Trafikförvaltningen och Stockholm i frågor kopplade till Slussens ombyggnad bl.a. vid Danviksbroarnas reovering och arbetet med att hitta en lösning för tillfällig slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal. Även SjöVägens framgång och fortsatta utveckling kommer att bidra till bra resmöjligheter under ombyggnaderna av bl.a. Slussen.

Ärendet

Bakgrund

Den 25 mars 2013 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med en redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna under Slussens



ombyggnad ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra, se bilaga 1.

Mats Marnell och Roger Bydler, båda (MP), har dessutom i ett politikerinitiativ till miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde 28 augusti 2013 efterfrågat en beskrivning och genomgång av hur helhetsbilden ser ut för att hantera de störningar i trafiken som förväntas till följd av ombyggnaden av Slussen, se bilaga 2. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade att överlämna politikerinitiativet till trafikenheten och att svaret ska samordnas med ovan nämnda beslut från kommunstyrelsen.

Planering av Slussens ombyggnad

Planeringen för en ombyggnad av Slussen har pågått under lång tid. Redan 1991 konstaterades att konstruktionen var i dåligt skick och en idéävling om Slussens framtid anordnades. Sedan dess har det genom åren pågått ett flertal tävlingar och flera olika förslag har tagits fram. 2013 vann dock den nya detaljplanen för Slussen laga kraft. Detaljplanen för bussterminalen samt ett antal miljödomar pågår fortfarande. Eftersom alla beslut ännu inte är på plats kommer de större trafikstörande arbetena, vilka skulle påbörjats 2014, att skjutas ett år fram i tiden. Det innebär bl.a. att till exempel rivningen av östra bron kommer att påbörjas först 2015. Det innebär i sin tur att Saltsjöbanan kommer fortsätta att gå ända in till Slussen under 2014 och från och med 2015 och under ombyggnadstiden ha sin slutstation i Henriksdals station. Bra information om hur arbetet planeras och de olika skedena av projektet finns på Stockholms stads hemsida: <http://bygg.stockholm.se/slussen>

Regionalt samarbete

Trafik är till sin natur väldigt regional. En olycka eller ett arbete på andra sidan Stockholm kan snabbt skapa problem i Nacka. Vi ser ofta dessa problem i de regionala systemen som Södra länken och Essingeleden. Det är inte bara Nacka som växer, utan hela länet har en kraftig tillväxt och många nya bebyggelse- och infrastrukturprojekt är på gång. Dessutom är flera av länets broar, tunnlar mm i behov av renovering. Detta sammantaget skapar en situationen där det på många platser i länet planeras ny- och ombyggnader som kan påverka framkomligheten i trafiksystemet. Eftersom det är många olika väg- och banhållare som är ansvariga för åtgärderna är samordning en central fråga, inte bara vad gäller Slussens ombyggnad.

Nacka kommun deltar i den sk. Regionala framkomlighetsgruppen. Den består av Trafikverket, Stockholms stad, Trafikförvaltningen, Solna stad och Nacka kommun. Ett viktigt syfte med gruppens arbete är att samordna alla de projekt som pågår i länet med målet att minimera störningarna i möjligaste mån. Gruppen ansvarar även för en rad utvecklingsprojekt bl.a. Resval Sydost.



Resval Sydost är ett regionalt samarbete specifikt för sydostsektorn för att koordinera trafikstörande arbeten, inte minst slussens ombyggnad. Projektet ska koordinera informationsinsatserna, samordna projekten samt arbeta med andra åtgärder för att förbättra framkomligheten, sk mobility managementåtgärder. Det handlar om att resenärer i sektorn behöver ifrågasätta behovet av resor, resa på andra tider samt resa med andra färdmedel än egen bil. Nacka är med i styrgrupp och arbetsgrupp i projektet.

En mycket viktig insats kring Slussenombyggnaden är att ge snabb och koordinerad information till medborgare och resenärer. Stockholm stad är ansvarig för informationen tillsammans med Trafikförvaltningen, och Nacka kommer att hjälpa till att förstärka och få ut informationen via våra kanaler på ett effektivt sätt. Kommunens kommunikatörer är tillsammans med övriga aktörers informationsansvariga väl sampratade i denna fråga och det finns samarbetsformer på plats.

Kontakt med Slussenprojektet

Detaljplanen för Slussen vann laga kraft i september 2013. Nacka har i både samråds- och granskningsskede lämnat yttrande på planen. Nacka har dessutom på tjänstemannahåll följt projektet och kontinuerligt fört fram synpunkter. Detta gäller inte minst Saltsjöbanans tillfälliga slutstation i Henriksdal, där kommunen i nära samarbete med projektet tagit fram en lösning för den tillfälliga avstängningen. Nacka har dessutom lyft fram behovet av att prioritera kollektivtrafiken under ombyggnaden. Under hela projektet kommer busstrafiken ha egna körfält på Stadsgården och ha hög prioritet i bl.a. signalanläggningar. Projektet kommer dessutom att se över kapaciteten i bussterminalen, så att inte samma problem som vid den akuta avstängningen av Saltsjöbanan hösten 2013 upprepas.

Nacka har också lyft fram behovet av förbättrad cykeltrafik. Stockholm stad kommer som det ser ut nu att under 2014 förbättra gång- och cykelvägen vid Danviksbroarna samt övergången över Värmdövägen vid Henriksdal. Nacka kommer samtidigt att göra åtgärder längs Kvarnholmsvägen. Under ombyggnaden kommer det hela tiden vara möjligt att gå och cykla genom arbetsområdet.

Nacka kommun har i dagsläget väl etablerade kontakter med tjänstemän i Stockholms stad respektive Trafikförvaltningen som är involverade i Slussenprojektet.

Danviksbroarnas renovering

Det fanns stora farhågor att trafiksituationen under Danviksbroarnas renovering (hösten 2013) skulle bli mycket svår. Det uppstod tidvis köer, bl.a. till följd av att södra länken stängdes, men den sammantagna bilden är att det trots allt gick bra.

Inför arbetet med Danviksbroarnas renovering pågick ett intensivt arbete med många aktörer inblandade. Gruppen bestod av representanter från Stockholms stad, Nacka



kommun, Värmdö kommun, Trafikförvaltningen, bussentreprenörerna, byggledning för broarna mfl. En rad insatser genomfördes. Nya busslinjer mellan centralen och Nacka respektive Värmdö sattes in, trafiksignaler trimmades, angöring till vissa busshållplatser förändrades, gemensamma informationsinsatser genomfördes, tillfälliga infartsparkeringar skapades mm. Resultatet blev lyckat och arbetet i samband med renoveringen står som modell för hur arbetet med Slussen bör bedrivas.

Nackas insatser

Nacka har som ovan nämnts arbetat aktivt för att få information och möjlighet att komma med synpunkter till Slussenprojektet. Man ska dock komma ihåg att projektet ligger i sin helhet i Stockholms stad, och det är staden som ansvarar för sin utveckling av stadsbyggandet. Trafikenheten framför synpunkter på hur trafiken ska lösas under byggtiden.

En central fråga i arbetet med att skapa förutsättningar för en fungerande trafik under Slussens ombyggnad är en väl fungerande kollektivtrafik samt bra förutsättningar för cykel. De extrabussar som sattes in under Danviksbroarnas renovering är till stor del kvar. Nyligen beslutades även att dessa bussar, de så kallade C-bussarna, dessutom kommer tillåta avstigning österut och påstigning västerut vid Nacka trafikplats. Detta är något Nacka kommun har påpekat kontinuerligt sedan motorvägsbussarna började trafikera. Det är dock enbart dessa extra linjer som kommer att stanna vid Nacka trafikplats.

För närvarande pågår dessutom planering av förlängning av Tvärbanan till Sickla station. Denna kommer att genomföras 2014-2017. Detta är ett projekt, som inom närtid kan skapa helt andra resmöjligheter för Nackaborna.

Trafikenheten för kontinuerligt en dialog med trafikförvaltningen om möjligheten till högre turtäthet och fler nya linjer. Slussenprojektet kommer att pågå under lång tid och det finns möjlighet att under resans gång hela tiden se på nya möjligheter och lösningar. Samarbetet finns till stor del redan på plats. Utbudet av busstrafiken har utvecklats hela tiden och som ett exempel så var det år 2000 141 bussar i trafik i Nacka/Värmdö. 2013 var motsvarande siffra 237 bussar.

Vid uppföljning av de tillfälliga infartsparkeringarna som skapades under Danviksbroarnas renovering visade det sig att många som stod där inte kom från Nacka/Värmdö utan snarare åkte till Nacka från andra delar av länet för att arbeta i Nacka. Detta leder till att trafikenheten nu tittar på möjligheten att införa krav på månadskort hos SL för att få använda vissa infartsparkeringar. Systemet bygger på att det krävs ett Accesskort laddat med en månadsresa för att få ut en biljett från en parkeringsautomat. Trafikförvaltningen är involverad i arbetet.



Under 2013 byggdes en infartsparkering ut vid Ångbåtsvägen. Parkeringen vid Nybackaskolan har fått nattparkeringsförbud samt bättre ordning. Detta kommer att leda till att platsen kan övervakas samt snöröjas, vilket leder till ett bättre utnyttjande. Även vid parkeringen vid Björknäs centrum har smärre åtgärder genomförts. Trafikenheten arbetar kontinuerligt med att finna nya lägen för infartsparkering, inte minst i samarbete med våra större fastighetsägare i kommunen. En inventering av de större infartsparkeringarna pågår för närvarande. Kommunen erbjuder i dagsläget ca 1370 infartsparkeringsplatser.

Trafikenheten har dessutom förbättrat en rad cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknoder. Detta är ett arbete som kommer att fortsätta de närmsta åren, bl.a. vid Telegramvägen, Björknäs samt Orminge infartsparkering. En cykelplan (remiss 4 januari 2013 till 28 februari 2014) har tagits fram och en rad satsningar för cykel är möjliga att genomföra de kommande åren för att än mer skapa möjligheter att använda sig av cykeln till och från arbetet.

Sjövägen

Inför Slussenombyggnaden prövas följande olika planeringsspår på initiativ av Trafikförvaltningen och Sjövägens operatör Rederi AB Ballerina:

- Infartsparkeringsplatser i Nacka Strand tillsammans med Nacka kommun och fastighetsägaren i området.
- Turen in mot Nybroplan från Nacka Strand i morgonrusningen har dag hög utnyttjandegrad, oftast med stående från Saltsjöqvarn. För att avlasta och skapa ny pendelväg in till City planeras för anlop av Blockhusudden, för övergång till linje 69 in mot City. Därigenom skapas också en genväg in till City även för cyklister, över Djurgården. På turerna ut från Nybroplan på eftermiddag/kväll planeras på motsvarande sätt anlop på Blockhusudden, före Nacka Strand.
- Fr.o.m. sommaren 2015 planeras körning av en kortare delsträcka – Saltsjöqvarn-Nybroplan. Detta skulle starta i och med att Saltsjöbanans får en tillfällig slutstation i Henriksdal. Den korta körsträckan för båten skapar förutsättningar för ökad kapacitet och ytterligare en resmöjlighet för Nackaborna.
- Man tittar även på att skapa en ny resväg från Nacka Strand till City via Frihamnen, ungefär lika långt som via Slussen. Från Nacka Strand är båtkörvägen till Frihamnen kortare än in till Nybroplan. Lösningen förutsätter dock en busslinje Frihamnspiren – Gärdet – Karlaplan i anslutning till båtturerna i båda riktningar, en fråga som aktualiserats med Keolis, operatör för innerstadens busstrafik. Det finns även tankar på cykelfärjor för att hitta andra alternativ för cyklister.



- Om trafik till Frihamnen blir aktuellt i och med Slussenombyggnaden öppnas nya möjligheter när Norra Länken öppnas om knappt ett år. Då finns möjlighet till pendelresor till norra och västra Stockholm, Danderyd och Täby med buss på motorväg. Inget är dock ännu klart gällande detta.

Bilagor

Bilaga 1. Kommunstyrelsens beslut 2013-03-25

Bilaga 2. Alliansens skrivelse 2013-03-25

Bilaga 3. Förslag till svar på politikerinitiativ MSN

Mikael Ranhagen

Enhetschef trafikenheten

§ 87

Minimera trafikstörningarna under ombyggnaden av Danviksbron och Slussen

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att stadsledningskontoret får i uppdrag att återkomma med redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra.

Ärende

Snart startar en stor renovering av Danviksbron och nästa år drar arbetet med ombyggnation av Slussen igång. Det är i grunden helt nödvändiga insatser, även om de kommer att medföra störningar under ombyggnadstiden. Byggnadsarbetena syftar till att skapa en hållbar trafikföring, vilket gagnar Nacka och är en förutsättning för att Nacka ska kunna växa i enlighet med de strategier som slagits fast i översiktsplanen.

Det ligger i Nackas intresse att resan mellan Nacka och Stockholm blir snabb, enkel och bekväm, även under ombyggnadstiden. Vi menar därför att kommunen på olika sätt bör ta initiativ för att minimera trafikstörningarna och underlätta för andra trafikalternativ. Det kan t ex handla om infartsparkeringar, tydlig skyltning, prioritering av Nackatrafiken vid Södra Länken, direktbussar och nya busslinjer, förlängning av Tvärbanan och ökad turtäthet på Sjövägen.

Handlingar i ärendet

Alliansmajoritetens skrivelse den 25 mars 2013




Yrkande

Mats Gerdau (M) yrkade för Alliansmajoriteten att stadsledningskontoret får i uppdrag att återkomma med redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra.

I yrkandet instämde Majvie Swärd (S).

Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Nacka 2013-03-25

Minimera trafikstörningarna under ombyggnaden av Danviksbron och Slussen

Snart startar en stor renovering av Danviksbron och nästa år drar arbetet med ombyggnation av Slussen igång. Det är i grunden helt nödvändiga insatser, även om de kommer att medföra störningar under ombyggnadstiden. Byggnadsarbetena syftar till att skapa en hållbar trafikföring, vilket gagnar Nacka och är en förutsättning för att Nacka ska kunna växa i enlighet med de strategier som slagits fast i översiktsplanen.

Det ligger i Nackas intresse att resan mellan Nacka och Stockholm blir snabb, enkel och bekväm, även under ombyggnadstiden. Vi menar därför att kommunen på olika sätt bör ta initiativ för att minimera trafikstörningarna och underlätta för andra trafikalternativ. Det kan t ex handla om infartsparkeringar, tydlig skyltning, prioritering av Nackatrafiken vid Södra Länken, direktbussar och nya busslinjer, förlängning av Tvärbanan och ökad turtäthet på Sjövägen.

Stadsledningskontoret får i uppdrag att återkomma med redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra.

För Alliansmajoriteten

Mats Gerdau (M) StefanSaläng (FP) Hans Peters © Jan-Eric Jansson (KD)

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Svar på politikerinitiativ om konsekvenser och åtgärder i samband med ombyggnad av Slussen och nya Skurubron

Förslag till beslut

Miljö- och stadsbyggnadsnämnde beslutar överlämna politikerinitiativet till trafikenheten för besvarande. Svaret ska samordnas med svaret på ett KS beslut från den 25 mars i år och bör inledningsvis ha fokus på att föreslå en mångfald tänkbara åtgärder för att underlätta resandet till och från Nacka under byggnadstiden.

Ärendet

Mats Marnell och Roger Bydler, båda MP, överlämnade ett politikerinitiativ till miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 28 augusti (bifogas). Där efterfrågas bl.a. en beskrivning och genomgång av hur helhetsbilden ser ut för att hantera de störningar i trafiken som vi nu kan förutse och konsekvenserna av de åtgärder som kommer att genomföras.

Kommunstyrelsens beslöt vid sammanträde den 25 mars i år att stadsledningskontoret får i uppdrag att återkomma med redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra. Beslutet grundades på ett förslag från alliansmajoriteten (bifogas).

Vid kommunstyrelsen sammanträde den 2 september i år behandlades en motion från Nackalistan om alternativt förslag till ombyggnad av Slussen (bifogas). Kommunstyrelsen beslöt att återremittera ärendet till stadsledningskontoret för komplettering med underlag om hur trafikstörningarna under ombyggnaden av Slussen kan minimeras, i enlighet med det uppdrag som gav i kommunstyrelsen 2013-03-25.

Uppdraget att bereda kommunstyrelsens ärende från den 25 mars ligger på trafikenheten. Eftersom politikerinitiativet vid miljö- och stadsbyggnadsnämnden i stort berör samma frågor bör även detta ärende knytas till KS-ärendet och dess beredning vid trafikenheten.

Trafikenheten har bedömt att underlaget till svar främst bör komma från de som planerar för Slussen i Stockholm. Det har dock visat sig svårt att få fram underlag eller tillfällen till informationsutbyte med ansvariga för Slussen planeringen. I avvaktan på att en bättre kontakt med Stockholm i frågan kommer till stånd bör en hel del förslag kunna tas fram



över vad vi skulle kunna göra själva i Nacka för att minska framtida störningar. En sådan förslagskatalog skulle med fördel kunna delredovisas före slutredovisningen av uppdraget.

Ekonomiska konsekvenser

Beredning bedöms ske inom ramen för trafikenhetens anslagsmedel.

Bilagor

Politikerinitiativ avseende konsekvenser och åtgärder i samband med byggandet av Slussen och nya Skurubron (Mats Marnell och Roger Bydler, MP)

Minimera trafikstörningarna under ombyggnaden av Danviksbron och Slussen (förslag från alliansmajoriteten 2013-03-25)

Slussen angår oss – välj det bästa alternativet för Nackas invånare (motion från Nackalistan 130412)

Anders Ekengren
Stadsbyggnadsdirektör



2 september 2013

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

§ 171

Dnr KFKS 2013/240-539

Alternativt förslag för ombyggnad av Slussen

Motion den 15 april 2013 av Christina Ståldal, Mikael Carlsson och Jonas Kjellman (NL)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att återremittera ärendet till stadsledningskontoret för komplettering med underlag om hur trafikstörningarna under ombyggnaden av Slussen kan minimeras, i enlighet med det uppdrag som gav i kommunstyrelsen 2013-03-25.

Ärende

Sammanfattningsvis framför motionärerna följande. Planerna för Slussens ombyggnad kryper närmare. I dagarna är Danviksbron under ombyggnad med de konsekvenser det har för Nackas trafik. Snart startar andra byggprojekt som del av ombyggnationen av Slussen. Nackas kommunalpolitiker har alltid som främsta uppgift att i alla lägen bevaka Nackas intressen. Nackalistan väljer att förorda Plan B som det hittills mest optimala alternativet för ombyggnation av Slussen.

Kommunstyrelsen bedömer att Nacka har framfört och löpande framför förslag som gynnar Nackas resenärer, genom löpande kontakter såväl genom tjänstemännens arbete som genom politiska beslut. Det är dock Stockholm stad som har rådighet att besluta om detaljplanen.

Handlingar i ärendet

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 13 augusti 2013 § 156

Stadsledningskontorets tjänsteskrivelse den 24 juni 2013

Motion

Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 13 augusti 2013 § 156

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslog kommunstyrelsen fatta följande beslut. Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta följande:

Kommunfullmäktige noterar att Nackas agerande i relation till Stockholm hittills har och i fortsättningen ska primärt gynna kollektivresenärernas bekvämlighet och framkomlighet i Slussen. Nacka tar inte ställning till sådana planfrågor som det är upp till Stockholm stad att hantera annat än som remissinstans. Nacka saknar därtill grund för att göra annan

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



2 september 2013

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

bedömning än Stockholms stad av förslag till lösning av den alternativa typ som ”Slussen plan B” utgör. Motionen anses härmed färdigbehandlad.

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Hans Peters (C), Stefan Saläng (FP), Jan-Eric Jansson (KD), Carl-Magnus Grenninger (S), Sidney Holm (MP) och Rolf Wasteson (V), att ärendet återremitteras till stadsledningskontoret för komplettering med underlag om hur trafikstörningarna under ombyggnaden av Slussen kan minimeras, i enlighet med det uppdrag som gav i kommunstyrelsen 2013-03-25.




Beslutsgång

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

Protokollsanteckningar

Sidney Holm och Åsa Marnell (MP) lät anteckna följande.

”Debatten om Nya Slussen VS Plan B är i full gång men jag tycker att fokus bitvis hamnar lite fel. Nacka kommun borde bara komma med synpunkter på de delar i Slussenprojektet som är relevanta för våra resenärer och inte ha synpunkter på hela projektet. En fråga vi berörs av som liksom vattenregleringen har hamnat i skymundan är brandsäkerheten i den nya bussterminalen i Katarinaberget. Dagens bussterminal ligger öppet vilket gör evakuering och ventilation vid eventuella olyckor mycket effektiv, den nya terminalen kommer att vara insprängd i ett berggrum vilket ger en betydande högre risknivå om en brand skulle inträffa. Dessutom borde man kunna ta fram en annan lösning nu när tunnelbana till Nacka är ”beslutat”. Tunnelbana till Nacka bör ju rimligtvis påverka antal bussar som behöver angöra vid Slussen. En ny mindre och öppnare terminal skulle dessutom ge kortare gångavstånd.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Kommunstyrelsen

Alternativt förslag för ombyggnad av Slussen

Motion den 15 april 2013 av Christina Ståldal, Mikael Carlsson och Johan Kjellman (NL)

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta följande:

1. Kommunfullmäktige noterar att Nackas agerande i relation till Stockholm hittills har och i fortsättningen primärt ska gynna kollektivresenärernas bekvämlighet och framkomlighet i Slussen. Nacka tar inte ställning till sådana planfrågor som det är upp till Stockholm stad att hantera annat än som remissinstans. Nacka saknar därtill grund för att göra annan bedömning än Stockholms stad av förslag till lösning av den alternativa typ som ”Slussen plan B” utgör.
2. Kommunfullmäktige noterar att kommunstyrelsen löpande följer Nackas insatser i samband med Slussens ombyggnad, hur de förväntade trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra.
3. Motionen anses härmed färdigbehandlad.

Sammanfattning

Motionärerna föreslår att

- att den så kallade plan B förs som det alternativ som gynnar Nackas invånare på det bästa sättet i Slussenbyggnationen
- att Nackas ledning aktivt förhandlar med Stockholms stad med sikte på att primärt gynna kollektivresenärernas bekvämlighet och framkomlighet i Slussen

Kommunstyrelsen återremitterade ärendet den 2 september 2014, § 171, för att kompletteras med den redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra, som stadsledningskontoret fått uppdrag den 25 mars 2013, § 87, att göra.

När det gäller förslagen i motionen bedömer stadsledningskontoret att Nacka har framfört och löpande framför förslag som gynnar Nackas resenärer, genom löpande kontakter såväl genom tjänstemännens arbete som genom politiska beslut. Det är dock Stockholm stad som har rådighet att besluta om detaljplanen. Redovisning av hur de förväntade



trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra har gjorts i eget ärende och tjänsteskrivelsen läggs som bilaga till detta ärende.

Förslagen i motionen

Planerna för Slussens ombyggnad kryper närmare. I dagarna är Danviksbron under ombyggnad med de konsekvenser det har för Nackas trafik. Snart startar andra byggprojekt som del av ombyggnationen av Slussen. Nackas kommunalpolitiker har alltid som främsta uppgift att i alla lägen bevaka Nackas intressen. Även i fallet Slussen som i så hög grad angår oss.

Nackalistan vill:

- Att Plan B förs som det alternativ som gynnar Nackas invånare på det bästa sättet i Slussenbyggnationen.
- Att Nackas ledning aktivt förhandlar med Stockholms stad med sikte på att primärt gynna kollektivresenärernas bekvämlighet och framkomlighet i Slussen.

Stadsledningskontorets utredning och bedömning

Det är viktigt att nackaborna enkelt, snabbt och bekvämt kan ta sig in till Stockholm samt, givetvis, att stockholmarna och andra enkelt, snabbt och bekvämt kan ta sig till Nacka. Dagens Slussen behöver åtgärdas, konstruktionen håller inte längre och kapacitetstaket är nått.

Nacka kan framföra krav och synpunkter på funktion och tillgänglighet för resenärer till och från Nacka avseende såväl den färdiga utformningen som lösningar under byggtiden. Det har Nacka också gjort och gör, i stor enighet, vid yttranden över planer etc. Nacka har i de kontakter och samarbeten vi har med Stockholm framfört att den totala byggtiden och störningarna under den måste minimeras och att goda lösningar för framkomlighet måste erbjudas även under byggtiden. Stockholm stad har dock kommunal rådighet över planen och därmed utformningen av densamma på samma sätt som Nacka har rådighet över detaljplaner inom Nacka kommun.

Det är en lång total byggtid i ett omfattande projekt som innebär störningar av olika slag och med olika effekter under de olika byggskedena. Kommunens bedömning är att kollektivtrafiken kommer att fungera förhållandevis väl under hela byggtiden utifrån det underlag som presenterats. Saltsjöbanan kommer dock inte att kunna trafikera Slussen under den tid det tar att bygga bland annat den nya bussterminalen. En provisorisk ändstation byggs, sannolikt vid Henriksdals station, med bussning av resenärerna till och från Slussen. Biltrafiken kommer också att drabbas av minskad framkomlighet under byggtiden. Såväl "Slussen Plan B" som "Nya Slussen" innebär en permanent minskad kapacitet för biltrafik, eftersom Stockholm vill bygga för en ny "Promenadstad". Bland

annat av detta skäl driver Nacka att alternativa vägar, Östlig förbindelse, samt tunnelbana måste tillkomma snarast för säkra en långsiktig tillgänglighet till Ostsektorn.

Redovisning av hur trafikstörningar hanteras och insatser som kan genomföras

Nacka kommun deltar i den så kallade regionala framkomlighetsgruppen. Den består av Trafikverket, Stockholms stad, Trafikförvaltningen, Solna stad och Nacka kommun. Ett viktigt syfte med gruppens arbete är att samordna alla de projekt som pågår i länet med målet att minimera störningarna i möjligaste mån.

En mycket viktig insats i samband med Slussens ombyggnad är att ge snabb och koordinerad information till medborgare och resenärer. Stockholm stad är ansvarig för informationen tillsammans med Trafikförvaltningen, och Nacka kommer att hjälpa till att förstärka och få ut informationen via våra kanaler på ett effektivt sätt.

Nacka har föreslagit insatser för att minimera störningarna under byggtiden. Det är tydlig löpande information till resenärerna, direktbussar, utveckling av SjöVägens linjesträckning, infartsparkeringar mm. Stadsledningskontoret bedömer att Nacka har framfört och löpande framför förslag som gynnar Nackas resenärer, genom kontakter såväl via tjänstemännens arbete som genom politiska beslut. Det är dock Stockholm stad som har rådighet att besluta om detaljplanen.

Nacka har ett samarbete med landstingets trafikförvaltning och Stockholms stad i frågor kopplade till Slussens ombyggnad bl.a. vid Danviksbroarnas renovering och arbetet med att hitta en lösning för tillfällig slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige ska notera att kommunstyrelsen löpande följer Nackas insatser i samband med Slussens ombyggnad, hur de förväntade trafikstörningarna ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra. Uppdraget den 25 mars 2013 är ett exempel på sådan löpande uppföljning.

Slussen plan B

Stockholms förslag ”Nya Slussen” är väl genomarbetat. Nacka har inte möjlighet att värdera förslaget ”Slussen plan B” på ett likvärdigt sätt. De huvudsakliga skillnaderna i funktion för Nackas resenärer är att bussterminalen ger något kortare gångavstånd vid byte och att den totala genomförandetiden är kortare. Det är dock Stockholm som ska väga samman alla intressen inom det aktuella planområdet. Olika överprövande instanser har att bedöma om Stockholm tagit tillräcklig hänsyn till olika och ibland motstridiga intressen.



Med hänvisning till ovanstående bedöms pågående insatser från Nacka kommuns sida väl fylla syftet att tillvarata nackabornas intressen som kollektivresenärer samt att Nacka saknar grund för att göra annan bedömning av alternativa förslag än vad Stockholm stad gör som ansvarig för planläggning inom sitt territorium.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget till beslut ger inga ekonomiska konsekvenser.

Bilagor

Motion

Tjänsteskrivelse 3 februari 2014 ”Nackas insatser i samband med Slussens ombyggnad”, redovisning med anledning av kommunstyrelsens uppdrag den 25 mars 2013

Dag Björklund
Teknisk direktör
Stadsledningskontoret

Marianne Möller
Trafikstrateg
Trafikenheten

Kommunstyrelsen

Nackas insatser i samband med Slussens ombyggnad

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning

Den 25 mars 2013 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med en redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna under Slussens ombyggnad ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra. Även i ett politikerinitiativ i miljö- och stadsbyggnadsnämnden har frågan lyfts. Nacka kommun deltar i den sk. Regionala framkomlighetsgruppen. Den består av Trafikverket, Stockholms stad, Trafikförvaltningen, Solna stad och Nacka kommun. Ett viktigt syfte med gruppens arbete är att samordna alla de projekt som pågår i länet med målet att minimera störningarna i möjligaste mån.

En mycket viktig insats i samband med Slussens ombyggnad är att ge snabb och koordinerad information till medborgare och resenärer. Stockholm stad är ansvarig för informationen tillsammans med Trafikförvaltningen, och Nacka kommer att hjälpa till att förstärka och få ut informationen via våra kanaler på ett effektivt sätt.

Nacka har även arbetat med utökning av infartsparkering, förbättringar för cykelvägnätet, samarbete med Trafikförvaltningen och Stockholm i frågor kopplade till Slussens ombyggnad bl.a. vid Danviksbroarnas reovering och arbetet med att hitta en lösning för tillfällig slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal. Även SjöVägens framgång och fortsatta utveckling kommer att bidra till bra resmöjligheter under ombyggnaderna av bl.a. Slussen.

Ärendet

Bakgrund

Den 25 mars 2013 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsledningskontoret i uppdrag att återkomma med en redovisning av hur de förväntade trafikstörningarna under Slussens



ombyggnad ska hanteras och vilka ytterligare insatser som kan vara möjliga att genomföra, se bilaga 1.

Mats Marnell och Roger Bydler, båda (MP), har dessutom i ett politikerinitiativ till miljö- och stadsbyggnadsnämndens sammanträde 28 augusti 2013 efterfrågat en beskrivning och genomgång av hur helhetsbilden ser ut för att hantera de störningar i trafiken som förväntas till följd av ombyggnaden av Slussen, se bilaga 2. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden beslutade att överlämna politikerinitiativet till trafikenheten och att svaret ska samordnas med ovan nämnda beslut från kommunstyrelsen.

Planering av Slussens ombyggnad

Planeringen för en ombyggnad av Slussen har pågått under lång tid. Redan 1991 konstaterades att konstruktionen var i dåligt skick och en idéävling om Slussens framtid anordnades. Sedan dess har det genom åren pågått ett flertal tävlingar och flera olika förslag har tagits fram. 2013 vann dock den nya detaljplanen för Slussen laga kraft. Detaljplanen för bussterminalen samt ett antal miljödomar pågår fortfarande. Eftersom alla beslut ännu inte är på plats kommer de större trafikstörande arbetena, vilka skulle påbörjats 2014, att skjutas ett år fram i tiden. Det innebär bl.a. att till exempel rivningen av östra bron kommer att påbörjas först 2015. Det innebär i sin tur att Saltsjöbanan kommer fortsätta att gå ända in till Slussen under 2014 och från och med 2015 och under ombyggnadstiden ha sin slutstation i Henriksdals station. Bra information om hur arbetet planeras och de olika skedena av projektet finns på Stockholms stads hemsida: <http://bygg.stockholm.se/slussen>

Regionalt samarbete

Trafik är till sin natur väldigt regional. En olycka eller ett arbete på andra sidan Stockholm kan snabbt skapa problem i Nacka. Vi ser ofta dessa problem i de regionala systemen som Södra länken och Essingeleden. Det är inte bara Nacka som växer, utan hela länet har en kraftig tillväxt och många nya bebyggelse- och infrastrukturprojekt är på gång. Dessutom är flera av länets broar, tunnlar mm i behov av renovering. Detta sammantaget skapar en situationen där det på många platser i länet planeras ny- och ombyggnader som kan påverka framkomligheten i trafiksystemet. Eftersom det är många olika väg- och banhållare som är ansvariga för åtgärderna är samordning en central fråga, inte bara vad gäller Slussens ombyggnad.

Nacka kommun deltar i den sk. Regionala framkomlighetsgruppen. Den består av Trafikverket, Stockholms stad, Trafikförvaltningen, Solna stad och Nacka kommun. Ett viktigt syfte med gruppens arbete är att samordna alla de projekt som pågår i länet med målet att minimera störningarna i möjligaste mån. Gruppen ansvarar även för en rad utvecklingsprojekt bl.a. Resval Sydost.



Resval Sydost är ett regionalt samarbete specifikt för sydostsektorn för att koordinera trafikstörande arbeten, inte minst slussens ombyggnad. Projektet ska koordinera informationsinsatserna, samordna projekten samt arbeta med andra åtgärder för att förbättra framkomligheten, sk mobility managementåtgärder. Det handlar om att resenärer i sektorn behöver ifrågasätta behovet av resor, resa på andra tider samt resa med andra färdmedel än egen bil. Nacka är med i styrgrupp och arbetsgrupp i projektet.

En mycket viktig insats kring Slussenombyggnaden är att ge snabb och koordinerad information till medborgare och resenärer. Stockholm stad är ansvarig för informationen tillsammans med Trafikförvaltningen, och Nacka kommer att hjälpa till att förstärka och få ut informationen via våra kanaler på ett effektivt sätt. Kommunens kommunikatörer är tillsammans med övriga aktörers informationsansvariga väl sampratade i denna fråga och det finns samarbetsformer på plats.

Kontakt med Slussenprojektet

Detaljplanen för Slussen vann laga kraft i september 2013. Nacka har i både samråds- och granskningsskede lämnat yttrande på planen. Nacka har dessutom på tjänstemannahåll följt projektet och kontinuerligt fört fram synpunkter. Detta gäller inte minst Saltsjöbanans tillfälliga slutstation i Henriksdal, där kommunen i nära samarbete med projektet tagit fram en lösning för den tillfälliga avstängningen. Nacka har dessutom lyft fram behovet av att prioritera kollektivtrafiken under ombyggnaden. Under hela projektet kommer busstrafiken ha egna körfält på Stadsgården och ha hög prioritet i bl.a. signalanläggningar. Projektet kommer dessutom att se över kapaciteten i bussterminalen, så att inte samma problem som vid den akuta avstängningen av Saltsjöbanan hösten 2013 upprepas.

Nacka har också lyft fram behovet av förbättrad cykeltrafik. Stockholm stad kommer som det ser ut nu att under 2014 förbättra gång- och cykelvägen vid Danviksbroarna samt övergången över Värmdövägen vid Henriksdal. Nacka kommer samtidigt att göra åtgärder längs Kvarnholmsvägen. Under ombyggnaden kommer det hela tiden vara möjligt att gå och cykla genom arbetsområdet.

Nacka kommun har i dagsläget väl etablerade kontakter med tjänstemän i Stockholms stad respektive Trafikförvaltningen som är involverade i Slussenprojektet.

Danviksbroarnas renovering

Det fanns stora farhågor att trafiksituationen under Danviksbroarnas renovering (hösten 2013) skulle bli mycket svår. Det uppstod tidvis köer, bl.a. till följd av att södra länken stängdes, men den sammantagna bilden är att det trots allt gick bra.

Inför arbetet med Danviksbroarnas renovering pågick ett intensivt arbete med många aktörer inblandade. Gruppen bestod av representanter från Stockholms stad, Nacka



kommun, Värmdö kommun, Trafikförvaltningen, bussentreprenörerna, byggledning för broarna mfl. En rad insatser genomfördes. Nya busslinjer mellan centralen och Nacka respektive Värmdö sattes in, trafiksignaler trimmades, angöring till vissa busshållplatser förändrades, gemensamma informationsinsatser genomfördes, tillfälliga infartsparkeringar skapades mm. Resultatet blev lyckat och arbetet i samband med renoveringen står som modell för hur arbetet med Slussen bör bedrivas.

Nackas insatser

Nacka har som ovan nämnts arbetat aktivt för att få information och möjlighet att komma med synpunkter till Slussenprojektet. Man ska dock komma ihåg att projektet ligger i sin helhet i Stockholms stad, och det är staden som ansvarar för sin utveckling av stadsbyggandet. Trafikenheten framför synpunkter på hur trafiken ska lösas under byggtiden.

En central fråga i arbetet med att skapa förutsättningar för en fungerande trafik under Slussens ombyggnad är en väl fungerande kollektivtrafik samt bra förutsättningar för cykel. De extrabussar som sattes in under Danviksbroarnas renovering är till stor del kvar. Nyligen beslutades även att dessa bussar, de så kallade C-bussarna, dessutom kommer tillåta avstigning österut och påstigning västerut vid Nacka trafikplats. Detta är något Nacka kommun har påpekat kontinuerligt sedan motorvägsbussarna började trafikera. Det är dock enbart dessa extra linjer som kommer att stanna vid Nacka trafikplats.

För närvarande pågår dessutom planering av förlängning av Tvärbanan till Sickla station. Denna kommer att genomföras 2014-2017. Detta är ett projekt, som inom närtid kan skapa helt andra resmöjligheter för Nackaborna.

Trafikenheten för kontinuerligt en dialog med trafikförvaltningen om möjligheten till högre turtäthet och fler nya linjer. Slussenprojektet kommer att pågå under lång tid och det finns möjlighet att under resans gång hela tiden se på nya möjligheter och lösningar. Samarbetet finns till stor del redan på plats. Utbudet av busstrafiken har utvecklats hela tiden och som ett exempel så var det år 2000 141 bussar i trafik i Nacka/Värmdö. 2013 var motsvarande siffra 237 bussar.

Vid uppföljning av de tillfälliga infartsparkeringarna som skapades under Danviksbroarnas renovering visade det sig att många som stod där inte kom från Nacka/Värmdö utan snarare åkte till Nacka från andra delar av länet för att arbeta i Nacka. Detta leder till att trafikenheten nu tittar på möjligheten att införa krav på månadskort hos SL för att få använda vissa infartsparkeringar. Systemet bygger på att det krävs ett Accesskort laddat med en månadsresa för att få ut en biljett från en parkeringsautomat. Trafikförvaltningen är involverad i arbetet.



Under 2013 byggdes en infartsparkering ut vid Ångbåtsvägen. Parkeringen vid Nybackaskolan har fått nattparkeringsförbud samt bättre ordning. Detta kommer att leda till att platsen kan övervakas samt snöröjas, vilket leder till ett bättre utnyttjande. Även vid parkeringen vid Björknäs centrum har smärre åtgärder genomförts. Trafikenheten arbetar kontinuerligt med att finna nya lägen för infartsparkering, inte minst i samarbete med våra större fastighetsägare i kommunen. En inventering av de större infartsparkeringarna pågår för närvarande. Kommunen erbjuder i dagsläget ca 1370 infartsparkeringsplatser.

Trafikenheten har dessutom förbättrat en rad cykelparkeringar i anslutning till kollektivtrafiknoder. Detta är ett arbete som kommer att fortsätta de närmsta åren, bl.a. vid Telegramvägen, Björknäs samt Orminge infartsparkering. En cykelplan (remiss 4 januari 2013 till 28 februari 2014) har tagits fram och en rad satsningar för cykel är möjliga att genomföra de kommande åren för att än mer skapa möjligheter att använda sig av cykeln till och från arbetet.

Sjövägen

Inför Slussenombyggnaden prövas följande olika planeringsspår på initiativ av Trafikförvaltningen och Sjövägens operatör Rederi AB Ballerina:

- Infartsparkeringsplatser i Nacka Strand tillsammans med Nacka kommun och fastighetsägaren i området.
- Turen in mot Nybroplan från Nacka Strand i morgonrusningen har dag hög utnyttjandegrad, oftast med stående från Saltsjöqvarn. För att avlasta och skapa ny pendelväg in till City planeras för anlop av Blockhusudden, för övergång till linje 69 in mot City. Därigenom skapas också en genväg in till City även för cyklister, över Djurgården. På turerna ut från Nybroplan på eftermiddag/kväll planeras på motsvarande sätt anlop på Blockhusudden, före Nacka Strand.
- Fr.o.m. sommaren 2015 planeras körning av en kortare delsträcka – Saltsjöqvarn-Nybroplan. Detta skulle starta i och med att Saltsjöbanans får en tillfällig slutstation i Henriksdal. Den korta körsträckan för båten skapar förutsättningar för ökad kapacitet och ytterligare en resmöjlighet för Nackaborna.
- Man tittar även på att skapa en ny resväg från Nacka Strand till City via Frihamnen, ungefär lika långt som via Slussen. Från Nacka Strand är båtkörvägen till Frihamnen kortare än in till Nybroplan. Lösningen förutsätter dock en busslinje Frihamnspiren – Gärdet – Karlaplan i anslutning till båtturerna i båda riktningar, en fråga som aktualiserats med Keolis, operatör för innerstadens busstrafik. Det finns även tankar på cykelfärjor för att hitta andra alternativ för cyklisterna.



- Om trafik till Frihamnen blir aktuellt i och med Slussenombyggnaden öppnas nya möjligheter när Norra Länken öppnas om knappt ett år. Då finns möjlighet till pendelresor till norra och västra Stockholm, Danderyd och Täby med buss på motorväg. Inget är dock ännu klart gällande detta.

Bilagor

Bilaga 1. Kommunstyrelsens beslut 2013-03-25

Bilaga 2. Alliansens skrivelse 2013-03-25

Bilaga 3. Förslag till svar på politikerinitiativ MSN

Mikael Ranhagen

Enhetschef trafikenheten



130412

Motion angående

Slussen angår oss – välj det bästa alternativet för Nackas invånare!

Planerna för Slussens ombyggnad kryper närmare. I dagarna är Danviksbron under ombyggnad med de konsekvenser det har för Nackas trafik. Snart startar andra byggprojekt som del av ombyggnationen av Slussen. Nackas kommunalpolitiker har alltid som främsta uppgift att i alla lägen bevaka Nackas intressen. Även i fallet Slussen som i så hög grad angår oss.

Nackalistan vill att de som förhandlar och sluter avtal med Stockholms stad och övriga intressenter har Nackas invånares ställningstagande i fokus. Inte vad systerpartiet i Stockholm har fastställt som alternativ om detta är sämre för Nackas trafikanter.

Nackalistan väljer att förorda Plan B som det hittills mest optimala alternativet för ombyggnation av Slussen. Det har fördelar ur kostnadssynpunkt, ur säkerhetsaspekter, ur estetisk synvinkel, med tanke på att man bara bygger så mycket som är nödvändigt och ur tidssynpunkt. Tiden för ombyggnaden kommer att väsentligt förkortas med detta alternativ. Det nya Slussen, det andra alternativet, är behäftat med så många svagheter så det borde aldrig bli verklighet.

Nackalistan vill

Att Plan B förs som det alternativ som gynnar Nackas invånare på det bästa sättet i Slussenbyggnationen

Att Nackas ledning aktivt förhandlar med Stockholms stad med sikte på att primärt gynna kollektivresenärernas bekvämlighet och framkomlighet i Slussen

Christina Ståldal

Mikael Carlsson

Johan Kjellman

Staffan Waerndt

Rahim Jafari

Kommunstyrelsen

Enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen tillstyrker att tekniska nämnden utreder en bredare gång- och cykelbana sträckan Nacka Forum – Sickla i enlighet med strukturplanen och den föreslagna cykelplanen. Kommunstyrelsen bedömer i detta att tekniska nämnden genomfört kommunfullmäktiges uppdrag i beslutet om mål och budget 2014-2016 att pröva en enklare snabbcykelbana.

Sammanfattning

Tekniska nämnden har utrett kommunfullmäktiges uppdrag i beslutet om mål och budget 2014-2016, om att pröva ett pilotprojekt med en enklare snabbcykelbana sträckan Nacka Forum – Sickla, mellan vägbanan och befintlig gång- och cykelväg. I beslut den 11 februari 2014 bedömer tekniska nämnden att pilotprojektet inte bör genomföras då 1) juridiskt stöd för trafiklösningen saknas, 2) säkerheten inte kan säkerställas och 3) vägutrymme saknas. Nämnden förespråkar istället en bredare gång- och cykelbana där man kan cykla fort med få stopp och få konfliktpunkter med övriga trafikanter i enlighet med den lösning som anges i förslag till cykelplan som nu är på remiss.

Tekniska nämnden lyfter fram att det tilltänkta vägutrymmet är begränsat och att det skulle det krävas en omfattande ombyggnad för att kunna skapa snabbcykelbanorna. Nämnden bedömer vidare att den föreslagna snabbcykelbanan skulle medföra försämrad trafiksäkerhet och försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken. Till detta kommer att utformningen av gaturummet regleras i trafikförordningen och att en kommun har begränsade möjligheter att hitta på egna trafiklösningar och trafikregler. Tekniska nämnden bedömer att trafikförordningen inte tillåter ett sådant uppmålat snabbcykelstråk som avses i fullmäktiges uppdrag. Denna bedömning ställer sig även tjänstemän från Sveriges kommuner och landsting och Transportstyrelsen samt anlidade trafik konsulter bakom.

Stadsledningskontoret delar tekniska nämndens bedömning att det saknas förutsättningar för att genomföra det föreslagna snabbcykelstråket. Kontoret föreslår att kommunstyrelsen

tillstyrker att tekniska nämnden i stället utreder en bredare gång- och cykelbana, en stadscykelbana, i enlighet med strukturplanen och den lösning som anges i förslaget till cykelplan, där få konfliktpunkter med övriga trafikanter uppstår.

Bakgrund

Tekniska nämnden avslög den 19 februari 2013 ett politikerinitiativ¹ om att måla snabbcykelstråk mellan Nacka Forum och Sickla. I beslutet om mål och budget 2014-2016 gav sedan kommunfullmäktige nämnden i uppdrag att ansvara för att pröva ett pilotprojekt med en enklare snabbcykelbana mellan Nacka Forum och Sickla. På basis av genomförd utredning gjorde nämnden i beslut den 11 februari 2014 bedömningen att det föreslagna pilotprojektet inte bör genomföras då

- juridiskt stöd för trafiklösningen saknas,
- säkerheten inte kan säkerställas och
- vägutrymme saknas.

Underlaget för tekniska nämndens bedömning

Av underlaget för tekniska nämndens beslut framgår bland annat följande.

Idag finns det ingen vedertagen definition om vad en snabbcykelbana är. Det lagda förslaget bygger på målade cykelfält längs med befintliga gång- och cykelbanor på Värmdövägen mellan Nacka Forum och Sickla. Det har inte gått att hitta liknande lösningar med parallell cykelinfrastruktur (cykelbana och cykelfält sida vid sida) varken i Sverige eller i övriga Europa. Däremot finns det olika satsningar på så kallade snabbcykelstråk eller cykelmotorvägar runt om i Europa. Till skillnad mot en uppmålad snabbcykelbana (cykelfält) bygger dessa cykelvägssatsningar generellt på att cyklister ska kunna ta sig fram fort på egna banor med få inbromsningar och få konflikter med andra trafikslag.

Trafikenheten förordade i utredningen av det nämnda politikerinitiativet istället för cykelfält att satsningar görs på bredare gång- och cykelbanor där trafiksäkerheten och framkomligheten kan säkerställas. Konflikten mellan både gående och motorfordon kan med bredare gång- och cykelbanor minska samtidigt som det kommer bli lättare för en cyklist att passera en annan cyklist. Dessa positiva aspekter kommer inte att skapas genom att måla upp cykelfält. Konflikten med motorfordon kommer att öka och problemen för en cyklist att passera en framförvarande cyklist kommer att kvarstå eftersom gång- och cykelbanan föreslås ha samma bredd som idag och cykelfälten inte kan göras så breda att omkörning blir möjlig.

¹ TN 2013/65-539



Lagstridighet

Enligt 3 kap 6 § trafikförordningen ska cyklar framföras på cykelbana om sådan finns. Snabbcykelbanor längs med befintliga gång- och cykelbanor skulle juridiskt sätt bli obrukbara. Denna bedömning ställer sig även tjänstemän från Sveriges kommuner och landsting och Transportstyrelsen samt anlitade trafik konsulter bakom. Det finns även exempel på rättsfall där cyklister blivit dömda för att ha cyklat i vägbanan när cykelbana funnits.

Utformning och utrymmesbrist

Cykelfält ska vara minst 1,25 meter breda men kan göras bredare om god framkomlighet och trafiksäkerhet eftersträvas. Studier visar att cykelfält smalare än 1,2 meter ger negativa säkerhetseffekter och uppfattas negativt av cyklister. Cykelfält rekommenderas alltid i båda färdriktningarna. Cykelfält kan vara bra lösningar i tätbebyggda områden där det av ekonomiska eller utrymmesmässiga skäl inte går att anlägga säkra och väl utformade lösningar med cykelbanor.

Vägbredden på sträckan mellan Nacka Forum till Sickla är varierande. Vid de smalaste passagerna, exempelvis mellan Finntorp och Nacka station, är vägbredden 8-8,5 meter (exklusive gång- och cykelbanor). På andra delar är vägbredden mer tilltagen med bitvis fler körfält. Längs de smalare delarna går det inte att skapa cykelfält med godtagbar standard. Möjligheten att skapa smalare cykelfält finns men eftersom hastigheten för motorfordonen är hög och cykelfältet kommer gå längs kantsten behövs ordentliga bredder för att säkerställa säkerheten. Smala cykelfält försämrar även framkomligheten för cyklister då det blir omöjligt eller mycket svårt att passera andra cyklister.

Längs de sträckor med flera körfält kommer ett körfält behöva tas bort för att skapa cykelfälten. Bitvis kommer även refuger och kantstenar behöva flyttas. Vad detta kommer att innebära för fordonstrafiken och i synnerhet kollektivtrafiken har inte studerats närmare i dagsläget.

Trafiksäkerhet

Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är ett införande av snabbcykelbana enligt förslaget tveksamt. Sträckan passerar flera punkter där god trafiksäkerhet blir svår att säkerställa, exempelvis vid korsningar, busshållplatser och på- och avfarter. Hastigheten på motorfordon samt antalet bussar på Värmdövägen är två aspekter som gör cykelfält på denna sträcka till en mindre bra lösning. En annan aspekt att beakta ur säkerhetssynpunkt är att det inte går att särskilja olika typer av cyklister för att exempelvis förbjuda långsamtgående cyklister i cykelfälten.



Försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken

Värmdövägen trafikeras av en stor mängd bussar och införande av cykelfält skulle försämra framkomligheten för bussarna. Bland annat kommer konflikter skapas vid ut och inkörning till busshållplatserna då bussarna behöver korsa cykelfälten.

Ytterligare aspekter att beakta

Vid kraftigt regn bildas det stora vattensamlingar längs vägkanten på delar av sträckan. Anledningen till detta är att det saknas brunnar för bortforsling av dagvattnet. Cykelfälten skulle alltså bitvis hamna under vatten vid regnväder. Cykelfält kan även vara svåra att renhålla då skräp och grus ofta samlas mot vägkanterna. Av samma skäl kan det vara svårt att hålla cykelfälten fria från is och snö.

Kommunen måste kunna stå till svars för en lösning med målade snabbcykelbanor. Det är en sak att cyklisterna idag bitvis väljer att cykla i vägbanan men skapar kommunen nya lösningar måste trafiksäkerheten och framkomligheten säkerställas. Att försöka måla cykelfält längs Värmdövägen garanterar inte att det kommer gå att cykla snabbare i cykelfälten än på befintliga gång- och cykelbanor, inte minst med tanke på konflikten med motorfordon och framförallt kollektivtrafiken.

Tekniska nämndens förslag

Tekniska nämnden förespråkar istället för den föreslagna snabbcykelbanan bredare gång- och cykelbanor där det kommer att kunna gå att cykla fort med få stopp och få konfliktpunkter med övriga trafikanter i enlighet med lösningen i förslag till cykelplan. Projektering av cykelbanan på södra sidan av Värmdövägen är möjlig att starta under 2014 om investeringen prioriteras när nya investeringar prövas vid tertiärbokslut 1. Utbyggnad skulle då kunna påbörjas under 2015/2016.

I bilaga 2 finns en utförlig genomgång av vad ett införande av cykelfält längs Värmdövägen skulle innebära, vilka riskerna är och vilka platser som är extra kritiska.

Stadsledningskontorets bedömning

Det ligger en gedigen utredning till grund för tekniska nämndens beslut att inte gå vidare med en sådan snabbcykelbana som kommunfullmäktige gett nämnden i uppdrag att pröva. Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunstyrelsen tillstyrker att tekniska nämnden i stället utreder en bredare gång- och cykelbana sträckan Nacka Forum – Sickla i enlighet med förslag till cykelplan och den modell med stadscykelbana som finns i strukturplanen.

Tekniska nämnden har noga utrett förslaget och kommit fram till att det inte kan genomföras då lösningen är svår att utföra i den fysiska miljön och dessutom medför problem för alla andra i trafikrummet. Det är också tveksamt om det är förenligt med trafikförordningen att anvisa en snabbcykelbana på det sätt som anges i



kommunfullmäktiges uppdrag. Stadsledningskontoret bedömer att tekniska nämnden har uppfyllt kommunfullmäktiges uppdrag att pröva förslaget om snabbcykelbana.

Bilagor

Bilaga 1: Protokollsutdrag Teknisk nämnd 2014-02-11.

Bilaga 2: Sweco Infrastructure AB (2013). PM Cykelfält längs Värmdövägen.

Lena Dahlstedt
Stadsdirektör

Dag Björklund
Teknisk direktör

PM

Oskar Malmberg
Louise Bergström
Kristen Isaksson

2013-11-08

Cykelfält längs Värmdövägen

Bakgrund

Nacka kommun har uppdragit åt Sweco att utreda konsekvenserna för ett anläggande av cykelfält längs Värmdövägen på sträckan mellan Sickla bro och Nacka Forum. Den föreslagna utformningen innebär en anpassning av nuvarande vägmarkering där cykelfält, ca 1 m breda, målas på befintlig väg. Inga övriga framkomlighets- eller trafiksäkerhetsåtgärder föreslås och de befintliga gång- och cykelbanorna behålls. Förslaget grundar sig i att många cyklister använder körbanan istället för cykelbanan vid några problematiska platser längs sträckan.

Generellt

Cykelfält innebär att en yta i körbanan avgränsas för cyklister genom målad linje. Cykelfält är enkelriktade och bör alltid anläggas i båda riktningarna så att de inte misstolkas som dubbelriktade av cyklister. Cykelfält ska vara minst 1,25 meter breda (där bredden mäts från mitten av vägmarkeringslinjen), smalare fält innebär negativa säkerhetseffekter. Cykelfält är en bra lösning i tätbebyggda områden där det av ekonomiska eller utrymmesmässiga skäl inte går att anlägga säkra och väl utformade lösningar med cykelbana. Alternativet i de fallen är att cykla i blandtrafik och där fyller cykelfälten en funktion som säkrare och mer framkomliga för cyklister. Trafikmängden bör vara mindre än 10 000 fordon/dygn och cykeltrafik uppgå till minst 50 cyklister/timme. Vid 50 km/h rekommenderas inte cykelfält om bilflödet är större än 600 bilar i maxtimmen¹.

Det som avgör om cykelfält eller cykelbana är bäst beror i första hand på vilka cyklister som färdas på sträckan. Cykelfält är lämpliga för vuxna cyklister och primärt för arbetsresor. Äldre och barn använder sällan cykelfält eftersom de känner otrygghet och osäkerhet då de färdas nära biltrafiken.

Studier av trafiksäkerhetseffekter vid införande av cykelfält visar motstridiga resultat. En del studier visar positiva effekter för alla trafikanter såväl på sträcka som i korsning, medan andra studier visar det motsatta². Cykelfält kan vara fördelaktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt jämfört med cykelbana om antalet korsningar är stort. Ett problem med cykelfält är att de syns dåligt på vintern och det kan vara svårt att snöröja cykelfältens fulla bredd, vilket påverkar cyklisternas framkomlighet och trafiksäkerhet negativt.

¹ GCM-handboken, Trafikverket och SKL, 2010

² Effektsamband för gående och cyklisters säkerhet - litteraturstudie, Jonsson T et al., 2011.

Gällande trafikregler

I Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner³ anges följande definitioner för väg, bana och fält:

Väg	<i>"1. En sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon, 2. en led som är anordnad för cykeltrafik, och 3. en gång- eller ridbana invid en väg enligt 1 eller 2"</i>
Körbana	<i>"En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren"</i>
Körfält	<i>"Ett sådant längsgående fält av en körbana som anges med vägmarkering eller, om någon vägmarkering inte finns, är tillräckligt brett för trafik i en fil med fyrhjuliga fordon"</i>
Cykelfält	<i>"Ett särskilt körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklande eller förare av moped klass II"</i>
Cykelbana	<i>"En väg eller del av en väg som är avsedd för cykeltrafik och trafik med moped klass II"</i>

I Trafikförordning (1998:1276) 3 kap 6 §⁴ anges fordons plats på väg:

"Vid färd på väg skall fordon föras på körbana... ..Cyklar och tvåhjuliga mopeder klass II skall vid färd på väg föras på cykelbana om sådan finns. Om särskild försiktighet iakttas får dock 1. cyklande och förare av tvåhjuliga mopeder klass II använda körbanan även om det finns en cykelbana när det är lämpligare med hänsyn till färdmålets läge..."

De juridiska aspekterna i trafikförordningen ger ingen entydig vägledning om hur en eventuell utformning med parallell infrastruktur med både cykelfält och cykelbana ska användas av trafikanterna. Vår tolkning är dock att cykelbana ska användas om sådan finns och att ett parallellt cykelfält skulle bli obrukbart. Expertis hos Transportstyrelsen som rådfrågats i ärendet gör en liknande bedömning. I ett tidigare skede har även Nackapolisen uttryckt osäkerhet i frågan eftersom det saknas lagstöd.

Inom ramarna för denna utredning har det inte gått att hitta något exempel på utformning med parallell cykelinfrastruktur med både cykelbana och cykelfält. Troligtvis förekommer det inte i Sverige idag.

³ Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Forordning-2001651-om-vagtr_sfs-2001-651/

⁴ Trafikförordningen (1998:1276), http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/

Konsekvenser av cykelfält längs Värmdövägen

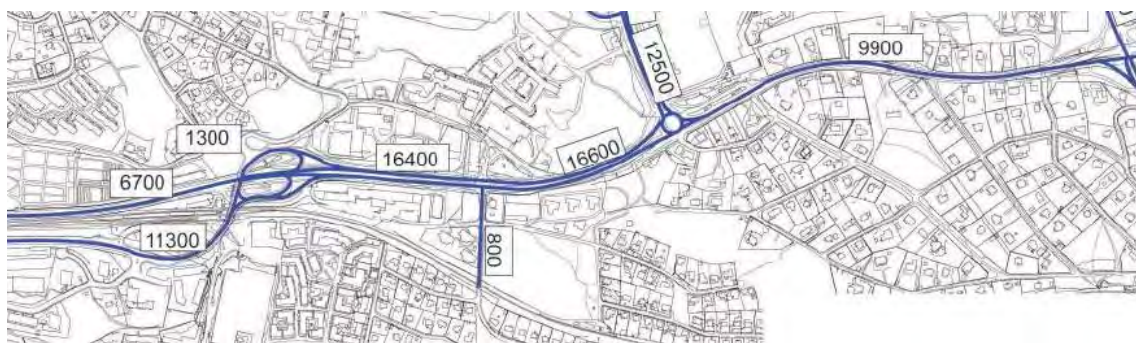
Bortsett från de juridiska aspekterna som kan innebära problem vid ett anläggande av cykelfält finns ett flertal svårigheter och problem som gör att cykelfält bedöms vara en olämplig lösning på den aktuella sträckan.

Vägens bredd

På en sträcka av ca 400 m mellan Nacka station och Finntorp trafikplats är körbanan omkring 8,5 m bred vilket innebär att utrymmet för cykelfält är för litet. Cykelfält på 1,0 m jämte körfält på 3,25 m som trafikerar av bussar och annan tung trafik är inte lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Breddmåttan understiger kraftigt rekommendationer i GCM-handboken och VGU. Förutom trafiksäkerhetsaspekten innebär 1,0 m breda cykelfält även att det blir svårt för snabba cyklister att passera långsamma cyklister utan att cykla i angränsande körfält vilket påverkar framkomligheten negativt om många cyklister väljer cykelfälten istället för cykelbanan.

Trafikmängder

Trafikmängderna på Värmdövägen är för höga för att cykelfält ska kunna rekommenderas som en god trafiklösning. På det minst belastade avsnittet, direkt väster om Järlakrysset, uppgår trafikmängderna till omkring 600 bilar i maxtimmen. Öster om Järlakrysset är trafikmängderna betydligt högre⁵. Antalet cyklister är också i minsta laget för att cykelfälten ska respekteras fullt ut av fordonstrafiken. Vid en trafikräkning vid Järlakrysset i oktober 2011 noterades 204 cyklister i riktning mot Stockholm och 34 cyklister i riktning mot Nacka Forum under morgonens maxtimme⁶. Mitt på dagen är flödena betydligt lägre och risken är att fordonstrafiken väljer att köra i cykelfälten om de inte används.



Årsmedelsdygnstrafik 2007 (Trafikutredning Centrala Nacka – Bilaga till Fördjupad Översiktsplan för centrala Nacka)

Korsningspunkter

Cykelfält rekommenderas på sträckor med många korsningar med litet avstånd mellan varandra eftersom cykelbanor då får låg kontinuitet och bristande trafiksäkerhet i korsningspunkterna. Längs Värmdövägen ligger korsningarna, tvärt om, långt från varandra och befintliga cykelbanor har god kontinuitet. På sträckan finns ett 10-tal korsningspunkter som skulle bli problematiska

⁵ Trafikutredning Centrala Nacka – Bilaga till Fördjupad Översiktsplan för centrala Nacka, Sweco, 2010.

⁶ Trafikutredning Järlaleden, Sweco, 2011.

för trafiksäkerheten om cykelfält skulle anläggas. Då vägen har en tydlig karaktär av genomfartsled och inbjuder till höga hastigheter finns risken att samspelet mellan fordonstrafik och cyklister skulle fungera dåligt. Följande platser är extra problematiska:

Alphydevägen

Ett överdimensionerat trafikrum med svängfält och busshållplatser i anslutning till korsningen gör trafikplatsen olämplig att utformas med cykelfält.

Finntorp trafikplats

Ett överdimensionerat trafikrum med svängfält och busshållplatser i anslutning till korsningen gör trafikplatsen olämplig att utformas med cykelfält.

Järlakrysset

Ett överdimensionerat trafikrum med av- och påfartsramper och busshållplatser i anslutning till korsningen gör trafikplatsen olämplig att utformas för cykelfält. I riktning österut är cykelfält mycket olämpligt då det skulle behöva korsa accelerationsfältet vid påfartsrampen från Järlaleden.

Busshållplatser

På sträckan mellan Sicka och Nacka Forum finns 11 busshållplatser. Vid busshållplatserna skulle bussarna behöva korsa cykelfältet för att ta sig in till hållplatslägena. Detta skulle innebära försämrad framkomlighet för busstrafiken samt risk för konflikter mellan cyklister och bussar.

Framkomlighet

Längs sträckan finns två signalreglerade övergångsställen som skulle ge negativa konsekvenser för cykeltrafikens framkomlighet vid anläggande av cykelfält. Detta gäller övergångställena vid Sickla station och Finntorp trafikplats. Nuvarande cykelbanor omfattas inte av trafiksignalerna.

På sträckan i övrigt skulle framkomligheten för cyklister förbättras med cykelfält. Störst potential för förbättrad framkomlighet finns i anslutning till Järlakrysset. Det är också här som flest cyklister väljer att cykla i körbanan. Förutsättningarna på platsen är dock sådana att cykelfält inte är att rekommendera ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Med relativt enkla åtgärder skulle framkomligheten vid Järlakrysset kunna förbättras med bibehållen trafiklösning med gång- och cykelbana. En uträtning av gång- och cykelbanan, hastighetssäkring av på- och avfartsramperna samt breddning vid busshållplatserna skulle sannolikt leda till att de cyklister som idag väljer körbanan istället skulle cykla på cykelbanan.

Regionalt cykelstråk

Värmdövägen är ett utpekad regionalt cykelstråk i Stockholms regionala cykelplan⁷. Inom ramen för den regionala cykelplanen har riktlinjer för utformning av de regionala cykelstråken tagits fram. Cykelfält finns inte med som rekommenderat utformningsalternativ.

Sammanfattning

Cykelfält längs Värmdövägen rekommenderas inte som god trafiklösning med vägens nuvarande utformning. Följande aspekter talar emot att anlägga cykelfält på den aktuella sträckan:

- Nuvarande lagstiftning ger inte stöd till en parallell utformning med cykelfält och cykelbana
- Breddutrymmet längs vägen är på vissa avsnitt begränsat vilket äventyrar trafiksäkerheten och framkomligheten
- Fordonstrafiken är för intensiv och cykeltrafiken för liten för att samspelet mellan fordonstrafik och cyklister ska fungera på ett önskvärt sätt
- Ett flertal korsningspunkter är olämpliga ur trafiksäkerhetssynpunkt att utformas med cykelfält
- Framkomligheten för busstrafiken skulle försämrats vid anläggande av cykelfält
- Värmdövägen är ett utpekad regionalt cykelstråk och bör därför inte utformas med cykelfält
- Den eventuella förbättringen av framkomligheten för cykeltrafiken är inte tillräcklig för att överväga ovanstående aspekter

⁷ <http://www.tmr.sll.se/satsa/Delprojekten/Delprojekt/Cykelstrategi/Dokumentation/Remiss-Regional-cykelplan/>

Kommunstyrelsen

Arrendeupplåtelse av vattenområde för Risets Båtklubb, del av Velamsund 1:1

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ingår nytt arrendeavtal med Risets båtklubb för vattenområde inom fastigheten Velamsund 1:1.

Sammanfattning

- Lägenhetsarrendeavtal för vattenområde tecknas med Risets båtklubb
- Avtalet innebär att arrendatorn får rätt att nyttja området för småbåtsbryggor
- Tiden för upplåtelsen är på 10 år och kan förlängas med 2 år i taget

Ärendet

Arrendeavtal tecknat 2007-03-16 med Risets båtklubb sades upp för omförhandling 2013-05-02. Arrendetiden ändras från 5 till 10 år vilket underlättar båtklubbens möjligheter till miljöinvesteringar och den årliga avgiften höjs från 8 800 kr till 9 600 kr.

Bilagor

Bilaga 1 Arrendeavtal

Jonas Nylander
Markchef

Ulrika Almqvist
Markingenjör

AVTAL OM LÄGENHETSARRENDE

Detta avtal ersätter tidigare avtal mellan Nacka kommun och Risets båtklubb.

§ 1 PARTER

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

Arrendator: Risets Båtklubb (ideell förening), nedan kallad, arrendatorn.
Adress: Rørsundsviken, 132 37 Saltsjö-Boo.

§ 2 ARRENDESTÄLLE

Arrendet omfattar ett vattenområde av fastigheten Velamsund 1:1, rödmarkerat på bifogad karta, bilaga 1. Vattenarealen utgör ca 4 000 kvm. I arrendet ingår att arrendatorn äger utöva tillsyn över angränsande vattenområden på fastigheten Velamsund 1:1 enligt § 16 nedan.

§ 3 ÄNDAMÅL

Arrendestället skall användas av arrendatorn för småbåtsbryggor och förtöjning av båtar.
På arrendestället får ej bedrivas verksamhet som strider mot det angivna ändamålet.

§ 4 FÖRDELNING AV BÅTPLATSER

Ett kösystem skall finnas för fördelning av lediga båtplatser. Kön skall vara offentlig. Vid fördelning av platser skall de medlemmar som är bosatta eller har fritidsbostad i klubbens närområde ha företräde. Därefter skall medlemmar bosatta inom Nacka kommun i övrigt ha företräde.

§ 5 ARRENDETID OCH UPPSÄGNING

Arrendetiden omfattar tio år räknat från 2014-02-01 och t.o.m. 2024-01-31
Arrendetiden förlängs därefter med två år i sänder om uppsägning ej sker senast sex månader före den löpande arrendetidens utgång. Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar och regler. Skulle arrendatorn strida mot bestämmelserna i detta avtal har fastighetsägaren rätt att upphäva arrendeavtalet före arrendetidens utgång.



§ 6 ARRENDEAVGIFT

Arrendeavgiften är NIOTUSENSEXHUNDRA (9 600) kronor för första arrendeåret. För följande år skall avgiften årsvis justeras i förhållande till förändringarna i konsumentprisindex (totalindex). Första årets arrendeavgift är baserad på konsumentprisindextalet för januari månad 2014.

För därpå följande arrendeår skall avgiften justeras så att den följer indexändringar fram till och med januari månad närmast före det aktuella arrendeårets början.

Arrendeavgiften skall dock aldrig understiga första årets arrendeavgift.

Avgiften erläggs i förskott senast den 31 januari varje år efter fakturering från kommunen.

Härutöver skall parterna äga rätt att vart tionde år reglera avgiftens storlek om arrendeställets nyttjande ändrats i betydande omfattning under senaste tioårsperioden.

§ 7 FÖRBUD MOT UPPLÅTELSE I ANDRA HAND

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

§ 8 FÖRBUD MOT ÖVERLÅTELSE

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

§ 9 ARRENDESTÄLLET SKICK OCH SKÖTSEL

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

Arrendatorn svarar för att verksamheten på arrendestället följer gällande lagar till skydd för miljön liksom de föreskrifter och råd som meddelats med stöd av dessa.

Arrendatorn svarar för de kostnader som kan föranledas av de åtgärder som kan påfordras enligt denna lagstiftning i den mån han kan hållas ansvarig härför.

Kommunen äger rätt att för besiktning av arrendestället erhålla erforderligt tillträde.

Arrendatorn skall närvara vid besiktningen om kommunen så kräver. Kommunen kallar till sådan besiktning.

§ 10 BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR

Arrendatorn äger utföra de anläggningar och markarbeten som erfordras för att arrendestället skall fungera för det avsedda ändamålet. Dyliga arbeten och anläggningar får ej utföras utan föregående godkännande av kommunen och i förekommande fall efter det att erforderliga tillstånd och lov erhållits från byggnadsnämnden och andra berörda myndigheter.

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

Arrendatorn förbehålls äganderätten till anläggningar som av honom redan är uppförda och framdeles uppföres på arrendestället. Vid arrendets upphörande skall

arrendatorn, där ej annat överenskommets, ha bortfört anläggningarna från området. Om dessa åtgärder ej vidtagits äger kommunen utföra dessa på arrendatorns bekostnad.

§ 11 DRIFTSKOSTNADER

Arrendatorn svarar för alla med arrendet förknippade drifts- och underhållskostnader. Detsamma gäller för väg- och renhållningsavgifter.

§ 12 LEDNINGSDRAGNING

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

§ 13 SKADESTÅND

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

§ 14 AVTRÄDESERSÄTTNING

Arrendatorn äger ej rätt till avträdesersättning vid arrendets upphörande.

§ 15 SÄRSKILDA VILLKOR

För arrendet skall härutöver följande särskilda förbehåll gälla:

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

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

§ 16 TILLSYN AV ANGRÄNSANDE VATTENOMRÅDE

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

§ 17 INSKRIVNINGSFÖRBUD

Detta avtal får inte inskrivas.

§ 18 PARTERNAS KONTAKTORGAN

Parternas kontaktorgan är om inget annat meddelas för kommunen mark- och exploateringsenheten och för arrendatorn båtklubbens ordförande.

§ 19 ÖVRIGT

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

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

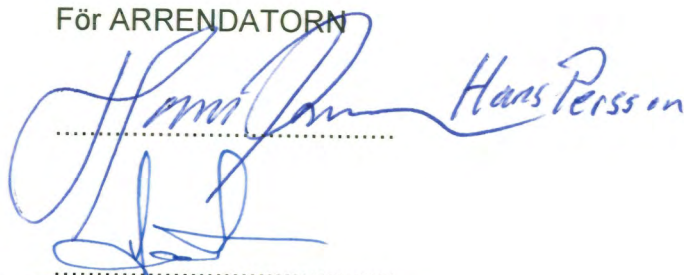
Nacka 2014-

Saltsjö-Boo 2014- 01 - 27

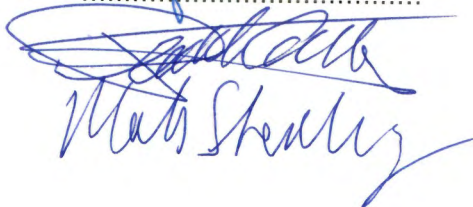
För NACKA KOMMUN

För ARRENDATORN

.....

 Hans Persson

.....

 Mats Skerfving



Denna karta tillhör avtal om lägenhetsarrende mellan Nacka kommun och Risets båtklubb

Kommunstyrelsen

Försäljning av fastigheten Älta 10:36 inom Ältabergs verksamhetsområde

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen ingår föreslagna köpekontrakt som innebär att fastigheten Älta 10:36 säljs till Ältaberg UB/Calico nr 8600 för en köpesumma om 6 097 000 kr.

Sammanfattning

- Fastigheten Älta 10:36 ligger inom Ältabergs verksamhetsområde, DP 480.
- Köpeskillingen är satt till 1300 kr/kvm.
- Tillträdesdagen är 1 augusti 2014.

Ärendet

Ältadalens verksamhetsområde är ca 10 ha stort med ett strategiskt läge intill Tyresövägen. För området gäller en detaljplan som vann laga kraft den 12 januari 2010. Området medger bebyggelse för småindustri, kontor och handel, som utgör ca 7 ha av verksamhetsområdet. Tillfart till området skall ske via Tyresövägens nya trafikplats Skrubba-Lindalen.

I samband med utbygganden av de allmänna anläggningarna har kommunen iordningställt kvartersmarken till en grovplanerad yta innan försäljningen sker. Kommunen kommer även att betala fastighetsbildningskostnaderna för att bilda fastigheterna.

Anläggningsavgift för vatten och avlopp skall dock betalas av köparen enligt för varje tidpunkt gällande va-taxa.

Köpeskillingen, inklusive gatukostnader, är satt utifrån ett markvärde på 1 300 kr/kvm tomtarea, bedömt av utomstående värderingsman. Tillträdesdagen är satt till den 1 augusti 2014.

För närvarande är samtliga tomter uppbokade till främst företag i Nacka.



Bilagor

- Bilaga 1 Köpekontrakt med tillhörande bilaga
Bilaga 2 Detaljplanekarta

Jonas Nylander
Markchef

Ulrika Almqvist
Markingenjör

KÖPEKONTRAKT

§ 1 PARTER, OBJEKT OCH KÖPESKILLING

Nacka kommun, genom dess kommunstyrelse, nedan kallad kommunen försäljer härmed till Ältaberg UB/Calico nr 8600 (org.nr 556957-4733) nedan kallad köparen, av fastigheten Älta 10:36 i Nacka kommun, med en areal om ca 4 690 kvm, för en överenskommen köpeskillning av SEXMILJONER NITTIOSTUSEN (6 097 000) kronor samt på följande villkor i övrigt.

§ 2 FASTIGHETENS SKICK

Fastigheten försäljs i det skick den är på köpekontraktsdagen. Köparen har själv besiktigat fastigheten och kunnat utröna dess skick.

Parterna är ense om att några muntliga avtal eller utfästelser utöver detta köpekontrakt beträffande fastighetens skick icke föreligger.

§ 3 TILLTRÄDESDAG

Fastigheten skall tillträdas av köparen den tidpunkt som parterna kommer överens om, dock senast den 1 augusti 2014.

§ 4 KÖPESKILLINGENS ERLÄGGANDE

Köpeskillingen erlägges så att köparen

a)	betalar handpenning vid detta kontrakts undertecknande	609 700 kronor
b)	betalar kontant på tillträdesdagen	5 487 300 kronor
	<u>Summa :</u>	<u>6 097 000 kronor</u>

§ 5 PENNINGINTECKNINGAR

Kommunen garanterar att fastigheten på tillträdesdagen icke besväras av penninginteckningar.

§ 6 SERVITUT OCH NYTTJANDERÄTTER

Kommunen garanterar att fastigheten överlåtes fri från besvärande servitut och nyttjanderätter förutom de som är redovisade i fastighetsregistret.

§ 7 FÖRDELNING AV UTGIFTER

I köpeskillingen ingår gatukostnadsersättning. Anläggningsavgift för vatten, spillvatten och dagvatten skall däremot betalas av köparen enligt vid varje tidpunkt gällande va-taxa.

Kommunen skall betala skatter, räntor och andra periodiska utgifter för fastigheten av vad slag de vara må, i vad de belöpa på tiden intill tillträdesdagen. Från och med nämnda dag åvilar betalningsskyldigheten i dessa hänseenden köparen.

§ 8 BYGGNADSSKYLDIGHET, VITE SAMT SÄKERHET

Köparen förbinder sig att inom tre år efter tillträdesdagen färdigställt bebyggelse om minst 1 400 kvm BTA enligt detaljplan och lämnat bygglov. Tomt och bebyggelse skall utformas enligt bilaga 1.

Om köparen eller ev. ny ägare inte fullgjort byggnadsskyldigheten enligt ovan, skall kommunen erhålla ett vite på 810 000 kronor. Tidsförlängning kan medges av kommunen om byggnadsskyldigheten inte kunnat fullföljas på grund av omständigheter utom köparens kontroll eller om andra särskilda skäl föreligger.

Som säkerhet för detta vitesbelopp skall kommunen erhålla ett pantbrev med bästa rätt i fastigheten på 810 000 kronor. Kommunen skall, efter anfordran från fastighetsägaren, återlämna pantbrevet till fastighetsägaren. Detta kan ske tidigast inom en månad efter att byggnadsskyldigheten har uppfyllts.

§ 9 SKADESTÅND

Skulle köparen eller kommunen inte fullborda sina åtaganden enligt detta avtal, äger motparten rätt till skälig ersättning. Skulle åsidosättande av åtagande vara av väsentlig betydelse, har motparten dessutom rätt att häva köpet.

Vid köparens kontraktsbrott skall kommunens ersättning regleras i första hand ur erlagd handpenning. Överstiger kommunens skada handpenningen, är köparen skyldig att erlagga mellanskillnaden. Understiger skadan handpenningen, skall mellanskillnaden snarast återbetalas till köparen under förutsättning att köpet hävs.

§ 10 LAGFART OCH UTTAGANDE AV PANTBREV

Sedan köpeskillingen har erlagts och köpebrev undertecknats lämnar köparen fullmakt för kommunen att söka lagfart på förvärvet samt att söka inteckning och uttaga ett pantbrev på 810 000 kronor enligt § 8. Alla med lagfartsökandet och uttagande av pantbrev förenade kostnader betalas av köparen.

§ 11 ÖVERLÄMNANDE AV KÖPEBREV

På tillträdesdagen skall kommunen till köparen för dennes undertecknande utfärda kvitterat köpebrev avseende fastigheten och övriga handlingar som erfordras för att köparen skall få lagfart.

§ 12 SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

Köparen skall vid projektering och uppförande av byggnader och anläggningar inom fastigheten följa riktlinjer för etablering enligt bifogad bilaga 2.

§ 13 POLITISKT BESLUT

Detta köpekontrakt är för kommunen bindande endast under förutsättning att kommunfullmäktige i Nacka kommun beslutar att ingå detsamma genom beslut som vinner laga kraft.

§ 14 VIDAREÖVERLÅTELSE

Vid en eventuell vidareöverlåtelse är köparen skyldig att i köpekontraktet överföra återstående åtaganden enligt detta avtal och tillförskriva den nya köparen att i sin tur göra det samma.

§ 15 ÖVRIGT

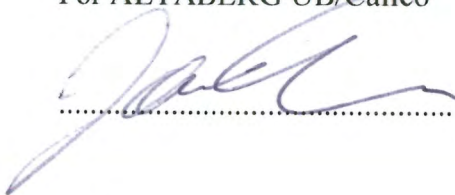
I övrigt gäller vad som i 4 kap. jordabalken eller eljest i lag stadgas om köp och byte av fast egendom.

Detta köpekontrakt är upprättat i två likalydande exemplar varav parterna tagit var sitt.

Nacka den
För NACKA KOMMUN

Nacka den 29/1-
För ÄLTABERG UB/Calico

.....
Mats Gerdau
Kommunstyrelsens ordförande

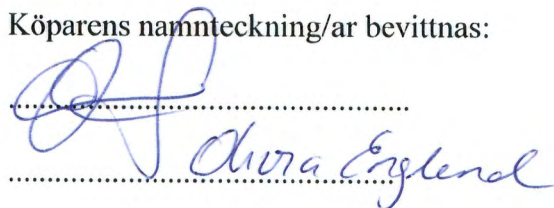
.....


.....
Jens Claesson

Kommunens namnteckningar bevittnas:

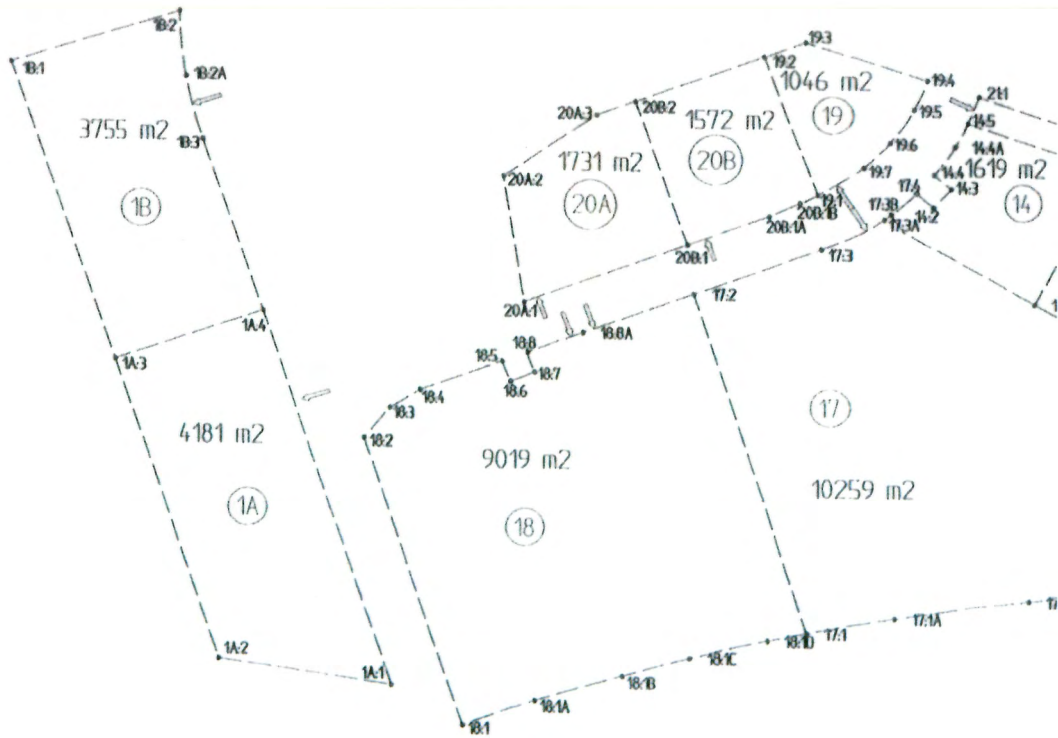
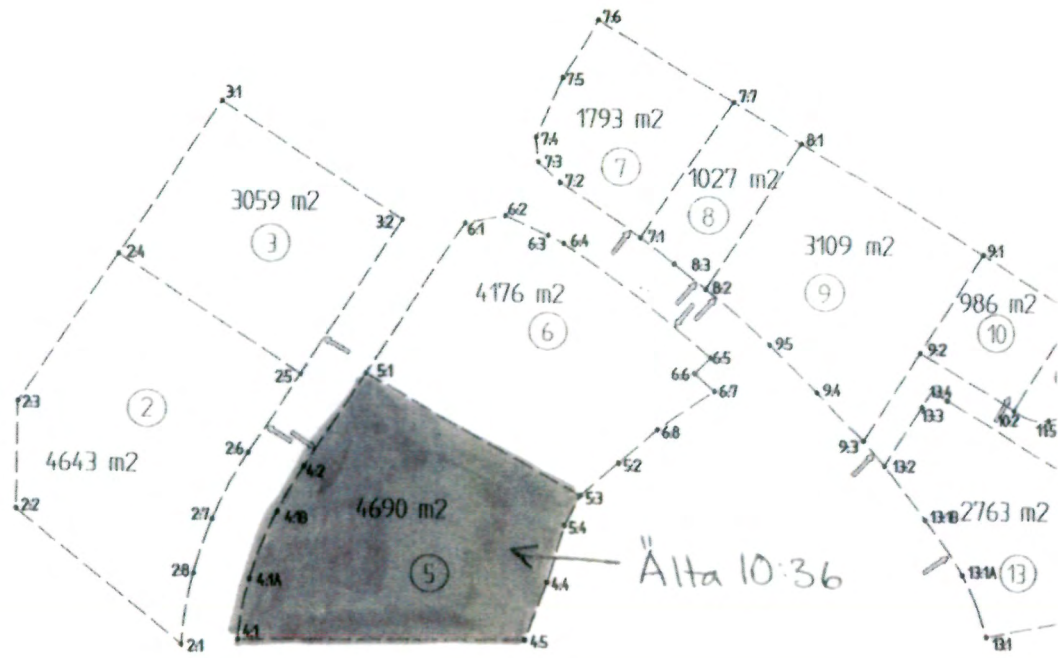
Köparens namnteckning/ar bevittnas:

.....
.....

.....


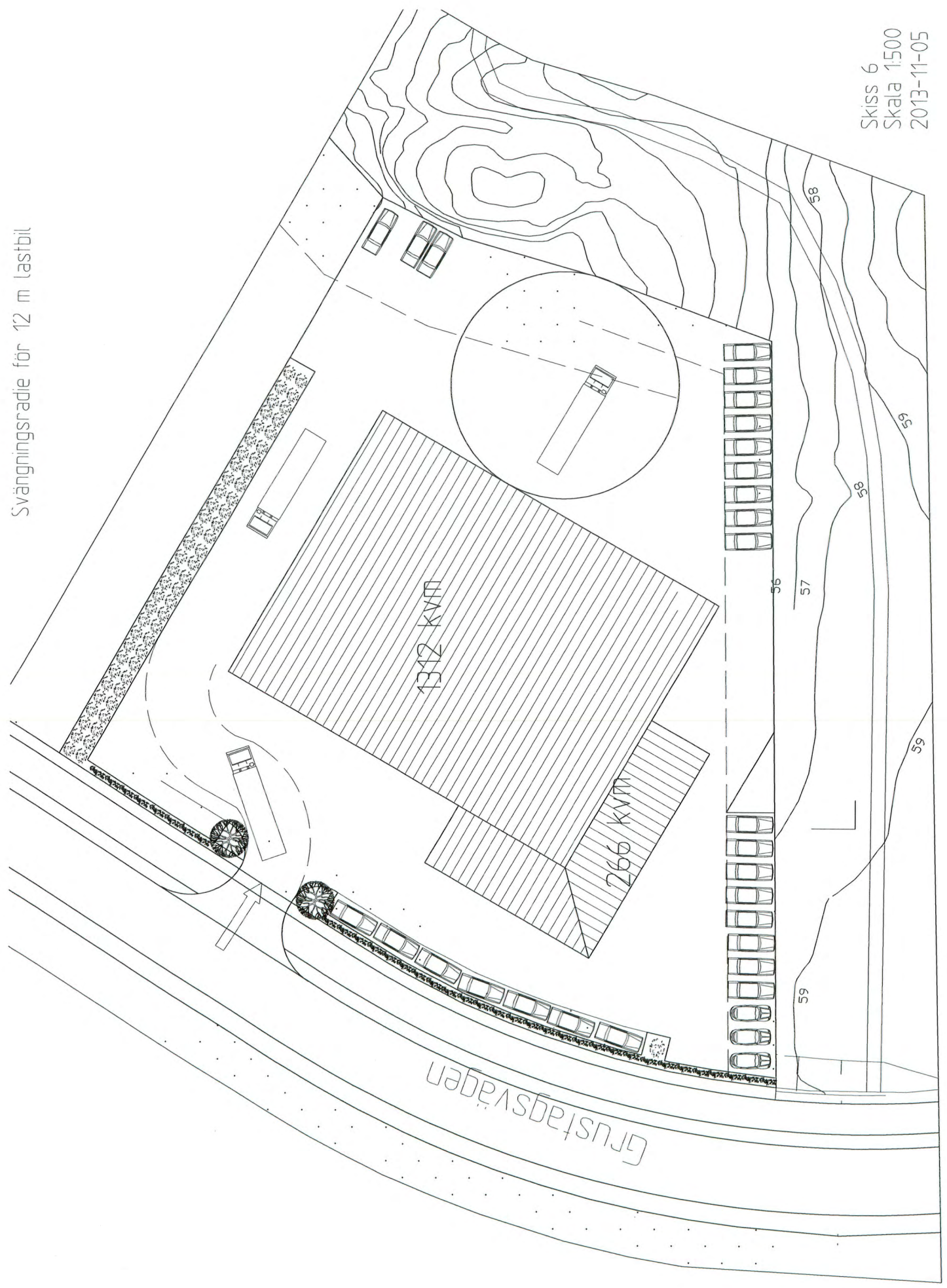
BILAGOR

- 1 Karta
- 2 Tomt- och bebyggelseutformning
- 3 Riktlinjer för etablering



Svängningsradie för 12 m lastbil

Skiss 6
Skala 1:500
2013-11-05



Riktlinjer för etablering i Ältabergs verksamhetsområde

Inledning

Nacka kommuns intention för Ältabergs verksamhetsområde är att små och medelstora företag från skilda branscher skall få största möjliga utbyte av en etablering i området. Läget är strategiskt vid Tyresövägen med omedelbar närhet till en utbyggd infrastruktur med den nya trafikplatsen.

Området är också en ny entré till östra delarna av Älta med ny planerad bostadsbebyggelse i Ältadalen och till Storkällans kyrkogård. Särskilt utformning och bebyggelse utmed Grustagsvägen, som är entrégata till området och till övriga Älta, är viktig för det samlade intrycket.

Nacka kommunen har höga ambitioner vad gäller områdets utformning. Kommunen har tagit fram dessa riktlinjer för etablering för att skapa ett sammanhållet område med en tydlig identitet.

Dessa riktlinjer är upprättade av Nacka kommuns ledningsgrupp för utvecklingen av Ältabergs verksamhetsområde.

Gestaltning

- Byggnadens exteriörer ska ha arkitektoniska och estetiska kvaliteter som är lämpliga för den etablerande verksamheten samt ge en god helhetsverkan. Samråd om byggnaders utformning mm skall ske med Bygglövenheten, Nacka kommun.
- I samband med markförhandling ska intressent redovisa en skiss på planerade byggnader och en situationsplan för aktuell tomt. Skissen lämnas till Fastighetskontoret som samråder med Bygglövenheten. Skissen kommer efter godkännande läggas som bilaga till upplåtelseavtal.
- Grustagsvägen är entrégata till området och östra Älta och utformning av byggnader och tomtmark mot gatan är därför särskilt viktig. För dessa fastigheter ska samordning ske så att till exempel inhägnader och byggnader bildar en harmonisk helhet.

Nacka kommun

2 (3)

- Motsvarande gäller för utformning av de byggnader som vänder sig mot Tyresövägen.
- Genom val av likartade belysningsarmaturer och typ av ljuskälla inom tomtmark och allmän mark ska en sammanhållande karaktär skapas i området.

Färgsättning/material

- Färgskala för byggnader och anläggningar ska vara i falurött, ockragult, brun umbra, olivgrön, eller svart (se bild)
- Lättare, ljusare kulörer som vitt och grått kan också användas
- Till fasader och anläggningsdelar nyttjas material som ger karaktär och färg såsom tegel, trä, betong, sten, corténstål och rostfri plåt



Inhägnad

- Stängsel skall vara genomsiktliga för att få en öppen och genomblickbar stadsbild. Om verksamheten behöver avskärmas för insyn kan plank uppföras efter särskild prövning.
- Inhägnaden kan gärna kombineras med plantering.
- Plank och exponerade fasader ska vara klotterskyddade, t ex med ribbor, spaljéer eller en skyddande behandling så att klottet kan tas bort. Nacka kommun har som mål att anmäلت klottet ska saneras inom 24 timmar.
- Inhägnad ska utformas så att sikten vid in- och utfarter blir 40 m i vardera trafikriktningen, mätt tre meter in från närmaste vägbankkant.

Marken inom fastigheten

Gröna ytor inom fastigheten ska sparas eller nyanläggas. Gröna ytor bidrar till ett jämnare och behagligare klimat genom att träd och vegetation sänker stoftnivån i luften, minskar temperatursvängningar och binder damm. Området blir behagligt att vistas i och får en fin inramning. Omfattning av gröna ytor, som t ex gräsytor, planteringar, träd, gröna tak o dyl, ska redovisas i situationsplan enligt punkt 2 under Gestaltning ovan.

Miljö och dagvatten

Dagvatten från takytor ska där så är möjligt infiltreras i stenkista, alternativt fördröjas inom fastighet innan dagvatten leds vidare till kommunens dagvattennät.

Gröna tak – tak med vegetation av sedum (fetbladsväxter) eller gräs - tar upp en del av nederbörden och avrinningen till dagvattensystemet fördröjs. Gröna tak ger fler miljövinster t.ex. ett stabilt inomhusklimat, som ger energibesparing både sommar och vinter, bullerdämpning, mm.

Nacka kommun

3 (3)

Dagvatten från hårdgjorda ytor inom fastighet, t.ex. parkering motsvarande 20 platser eller annan transportintensiv verksamhet, ska via täta ledningar ledas via oljeavskiljare inom fastigheten innan påkoppling sker till kommunens dagvattennät eller leds till infiltration/fördröjning. Miljöenhetens rekommendationer vid provning av verksamhet ska följas.

Energi

Byggnader skall projekteras för att låg energiförbrukning. U-värden för uppvärmda byggnader skall vara

- $U_{tak} =$ högst 0,13 W/m²K
- $U_{vägg} =$ högst 0,18 W/m²K
- $U_{golv} =$ högst 0,15 W/m²K
- $U_{fönster} =$ högst 1,0 W/m²K

Luftläckaget via klimatskalet skall vara < 0,4 l/s, m² omslutande area vilket ska säkras i byggprocessen (kontrollplanen) via provtryckning (enligt SS 02 15 51). Detta krav omfattar inte portar.

Ventilationssystem skall förses med värmeåtervinning.

Byggnader skall förses med utvändigt solavskärmning, nattkyla eller andra åtgärder för att minimera behovet av klimatkyla.

Utomhusbelysning ska vara av lågenergityp. Belysningskonsultation erbjuds och samordnas inom verksamhetsområdet. Genom att planera för lågenergibelysning inomhus och utomhus kan områdets energiförbrukning och därmed kostnader sänkas.

Alla tak ska projekteras och utföras för att klara laster för eventuell senare installation av solpaneler eller solfångare.

Skyltar

Skyltar ska placeras och utformas med hänsyn till sin omgivning och på ett sätt som berikar miljön. Det är viktigt att verksamheterna i området syns och att besökare och leverantörer hittar dit. Skyltar i området ska utformas på ett medvetet sätt och samordnas inom området i samband med bygglovprövningen.

Nacka kommun har riktlinjer för skyltar, se

http://www.nacka.se/web/bo_bygga/bygglov/riktlinjer/Sidor/skyltar.aspx

Generalfullmakt

Härmed befullmäktigas Jens Claesson, 700324-0673, eller den han sätter i sitt ställe, att som vår särskilda förtroendeman självständigt och oinskränkt företräda och förvalta Calico nr 8600 Aktiebolag's, 556957-4733, nedan Bolaget, samtliga ekonomiska intressen i Sverige och utlandet. Den befullmäktigade äger således att å Bolagets vägnar självständigt förhandla med svenska och utländska myndigheter, fysiska och juridiska personer, köpa och försälja fast och lös egendom, att för Bolagets räkning ingå alla typer av avtal, att utkittera och uppbära medel samt att överhuvudtaget vidta alla handlingar och åtgärder som med laga verkan kan företas av Bolagets, hos Bolagsverket, registrerade företrädare.

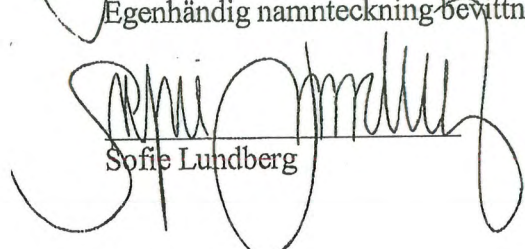
Ombudets laga åtgärder godkännes:

Umeå den 22 januari 2014
Calico nr 8600 Aktiebolag
under namnändring till
Ältaberg AB

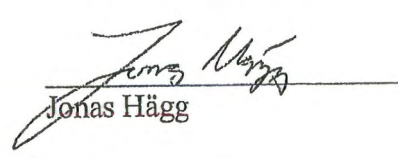


Frida Melander

Egenhändig namnteckning bevittnas:



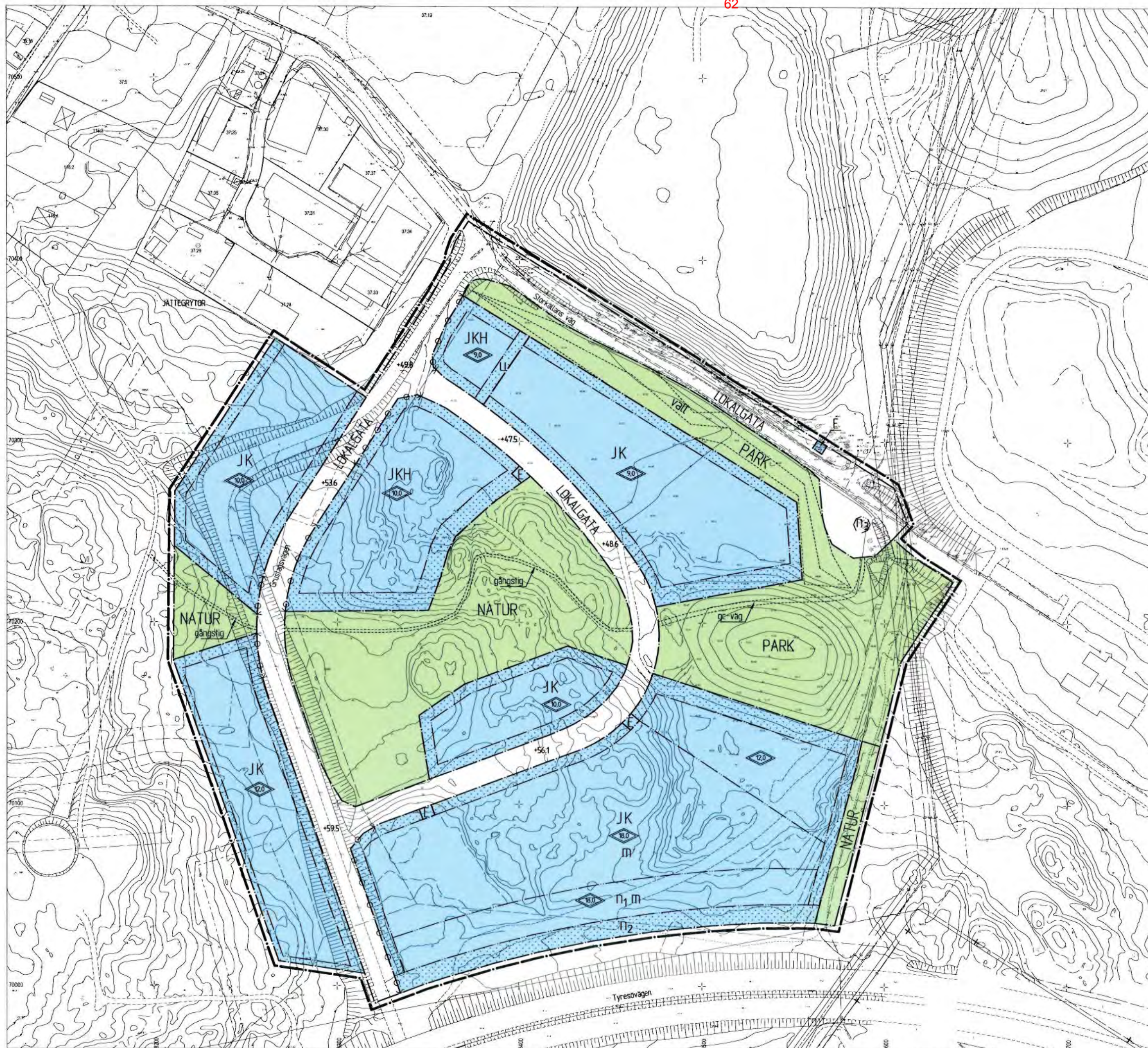
Sofie Lundberg



Jonas Hägg

Bilaga:

Registreringsbevis i kopia



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- +— Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- - - Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- LOKALGATA Lokaltrafik
- NATUR Naturområde
- PARK Parkområde

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- K Småindustri, kontor
- JKH Småindustri, kontor och handel
- E Tekniska anläggningar

UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- +0,0 Foreskriven höjd över notplanet
- gc-väg Gång- och cykelväg
- gångstig Gångstig
- n₁ Träd får inte fällas

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas, stödmurar och plank får uppföras

MARKENS ANORDNANDE

- n₁ Upplag får inte anordnas
- n₂ Plantering ska finnas
- vält Skyddsvält ska uppföras
- Ulfart får inte anordnas

UTFORMNING, UTFÖRANDE

- ◊ Högsta totalhöjd i meter. Utöver angiven högsta höjd får skorstenar, ventilationshuvor och dylikt uppföras

Inom planområdet får inte uppsättas reklamskyltar som kan medföra störningar för trafiken i ex genom att vara föränderliga, blinkande eller ha dominerande utformning. Dagvatten skall omhändertas lokalt då förutsättning finns för en sådan lösning inom området.

STÖRNINGSSKYDD

- m Ekvivalentnivån för buller inomhus får inte överstiga 40 dB(A)

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

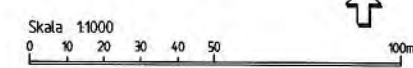
Genomförandelid
Genomförandeliden slutar 10 år efter det att planen vunnit laga kraft.

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att skapa ett verksamhetsområde för i huvudsak småindustri och kontor samt en mindre del för handel t.ex. blomsterbutik, kiosk och lunchrestaurang. Storkällans väg kommer att utformas som en vändig infart till Storkällans kyrkogård. Del goda kommunikationsläget med kopplingen till Tyresbvägen utnyttjas väl via en ny trafikplats i Skrubba-Lindalen. Byggnaders exteriörer ska ha arkitektoniska och estetiska kvaliteter som är lämpliga för byggnaderna som sådana och ger en god helhetsverkan.



<p>Detaljplan för del av Älta 10:1 m.fl. Ältadalens verksamhetsområde Nacka kommun Planenheten mars 2009</p>		<p>Till planen hör: Planbeskrivning Genomförandebeskrivning Måttredovisning</p>
<p>Andreas Totschnig Planchef</p>	<p>Kristina Källqvist Planarkitekt</p>	<p>KFKS 2007/97 214 Projekt nr 9624</p>
<p>Tillstyrkt av MSN 2009-09-23 § 262 Anlagen av KF 2009-12-16 § 223 Laga kraft 2010-01-12</p>		<p>DP 480</p>



TJÄNSTESKRIVELSE
KFKS 2014/128-287

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för ombyggnad av kök och installation av fettavskiljare i Sagobokens förskola

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 1,3 miljoner kronor för ombyggnad av kök och installation av fettavskiljare i Sagobokens förskola, som tas i anspråk från kommunfullmäktige den 20 juni 2013, § 188, beviljad ram för förskolor ospecificerat (huvudprojektnummer 98000013). Detta beslut fattas med stöd av punkten 38 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Fett som släpps ut i avloppet skapar stora problem. Fettet stelnar och fastnar på väggarna i avloppsledningarna och pumpstationer. Mot bakgrund av bland annat detta åligger det fastighetsägare att inte tillföra det kommunala avloppsnätet fett i större mängder. Det undviks genom att det ställs krav på verksamheter som alstrar mer fett än vad normalhushållen gör, att installera fettavskiljare. Eftersom installationen kräver åtgärder i förskolan Sagobokens kök, som i sig är i behov av underhåll, finns det stora samordningsvinster med att även renovera köket. Renoveringen och installationen av fettavskiljare beräknas kunna starta i juni 2014 och avslutas i september 2014. Investeringen innebär ett underskott om 109 000 kronor per år.

Ärendet

Bakgrund

Vid tidpunkten för byggnation av flertalet av kommunens förskolor fanns inget krav på avskiljning av avlopp från tillagningskök. Det innebar att restprodukter såsom fett rann ut i avloppssystemet och vidare till reningsverk. Fett som släpps ut i avloppet skapar stora problem. Fettet stelnar och fastnar på väggarna i avloppsledningarna och pumpstationer. I olyckliga fall kan det leda till avloppsstopp med källaröversvämning som följd. Fettet lockar dessutom råttor till ledningsnätet. Ansamlat fett kan göra miljön syrefri. Då bildas svavelväte, en giftig gas som både fräter på betongledningarna och utgör en arbetsmiljörisk.



Om för stora mängder fett kommer till reningsverken kan det också leda till att reningsprocesserna där försämras. Det här är bakgrunden till att fastighetsägare enligt ABVA (Allmänna bestämmelser för användande av Nacka kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning) inte får tillföra det kommunala avloppsnätet fett i större mängder. Det undviks genom att det ställs krav på verksamheter som alstrar mer fett än vad normalhushållen gör, att installera fettavskiljare.

Kravet på att installera fettavskiljare i detta läge kommer från Stockholm Vatten AB, som är det företag som tar hand om och renar avloppsvatten från hushåll och företag i regionen, och som ålagt miljö- och stadsbyggnadsnämnden att ombesörja att kravet upprätthålls.

Installation och ombyggnad

Mot bakgrund av kravet på installation av fettavskiljare i förskolan Sagoboken finns det samordningsvinster att i samband med denna installation också renovera verksamhetens kök. Köket skulle i dagsläget inte klara en besiktning från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, bland annat eftersom det förekommer organiskt material i bänkar och övrig inredning. Installationen av fettavskiljare innebär också att kökets golv måste brytas upp i syfte att separera utgående avlopp från köket och övriga avlopp i byggnaden. Detta medför generella snickeriarbeten. Dessutom ska förskolans ugn bytas ut.

Tidplan

Utskick förfrågningsunderlag	april 2014
Anbudsöppning/utvärdering, upphandling	maj 2014
Byggstart	juni 2014
Avslut/färdigställande	september 2014

Ekonomiska konsekvenser

Avskrivningstid	15 år
Kostnad	109 000 kr/år
Preliminärt underskott att hantera	109 000 kr/år

Underskottet att hantera innebär att investeringen inte betalas av hyresgästen vare sig genom hyrestillägg eller på annat sätt.

Återstår i ramen för huvudprojektet efter detta startbesked:
17 200 000 kr.

Kommentarer

Efter genomförd installation och företagen ombyggnad möjliggörs förskolan att bedriva sin verksamhet utan risk för förelägganden och på sikt eventuell stängning. Vidare upprätthålls



kommunens allmänna bestämmelser om vatten och avloppsanläggningar. Resultatet blir också en bättre arbetsmiljö för personalen och att fastighetens underhållsbehov minskar.

Bilagor

b_investeringskalkyl_ombyggnad_kok_Sagoboken_forskola

Lars Nylund
T f enhetschef
Lokalenheten

Rolf Holmström
Projektledare
Lokalenheten

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum **14-02-13**

9xxxxxxxxx

Area	Befintlig	0 m²BTA	Ny-/Till/Ombyggnad	=	Ny area	0 m²BTA	OBS! hyreskontrakt basera
		0 m²BRA	+ 0 m²BTA	=	0 m²BRA		
		0 m²LOAe	+ 0 m²BRA	=	0 m²BRA		
			+ 0 m²LOAe	=	0 m²LOAe		
			+ 0 m²LOAe ombyggnad	=			
Nuvarande hyra		0 tkr/år					

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Utredning	0	0	0	=	0
Projektering	0	0	0	=	0
Byggverksamhet	0	0	0	=	0
Byggherrekostnader	0	0	0	=	0
Övrigt ej hyressätts		1 300		=	1 300
Summa	tkr	0	1 300	0	= 1 300

ÅRSKOSTNAD	tkr/år	Årskostn procent	tkr	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Ränta	3%				0	0		
Avskrivningstid	20 år	6,72%		0	0	0	=	0
Avskrivningstid	20 år	6,72%		0	1 300	0	=	87
Avskrivningstid	20 år	6,72%		0	0	0	=	0
Drift och underhåll	450 kr/m2			0			=	0
Summa totalt	tkr/år			0	87	0	=	87

FINANSIERING	tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg	per år	0	0	0	0
Återstår att finansiera	per år		87		87

NYCKELTAL	
Investeringskostnad/m²BTA	##### tkr/m²
Ny hyra tkr /år	0 tkr/år
Verksamhetsbudget/år	0 tkr/år
Antal elever	0,0 st
m²LOAe/ elev	##### m²/elev
Ny hyra per m2 BTA	##### tkr/m²
Hyra i % av verksamhet	#####
Ny hyra kr/år per elev	##### tkr/elev

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr: 140148	Namn: Sagoboken fsk	Adress: Karl Gerardsväg 21	Datum: 2014-02-13
-----------------------------	-------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------

Beskrivning av åtgärder:

<i>Installation av fettavskiljare samt renovering kök</i>

Bedömd investeringskostnad

1 300 tkr

Årskostnader

Nuvarande hyra

0

Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)

87 tkr/år

Driftkostnadsökning

0 tkr/år

Summa årskostnader

+ 87 tkr/år

Max hyrakr/m² =

0 tkr/år

OBS! hyreskontrakt baseras på LOA

Finansiering

Hyra/ hyrestillägg

- 0 tkr/år

0 tkr/mån

Återstår att finansiera = underskott

= 87 tkr/år

Hyresnivå

före tillägg 0 tkr/år

tkr/m²

tkr/elev

efter tillägg 0 tkr/år

tkr/m²

tkr/elev

Anm.

<i>Maxhyran gäller från juni 2013 enligt nya hyresmodellen</i>

Hyrestillägget är preliminärt**Slutligt hyrestillägg** fastställs när investeringen är genomförd.**Avtalstid**

20 år gäller under tiden

2014-06-01 - 2034-06-01

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärden. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning av t ex drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-02-13

Sagoboken fsk

Namn

Ansvarskod

Lokalenheten

Namn

Ansvarskod

Hyresgäst

Hyresvärd

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för ombyggnation av kök och installation av fettavskiljare kök i Eklunda förskola

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 1,3 miljoner kronor för ombyggnad av kök och installation av fettavskiljare i Eklunda förskola, som tas i anspråk från kommunfullmäktige den 20 juni 2013, § 188, beviljad ram för förskolor ospecificerat (huvudprojektnummer 98000013). Detta beslut fattas med stöd av punkten 38 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Fett som släpps ut i avloppet skapar stora problem. Fettet stelnar och fastnar på väggarna i avloppsledningarna och pumpstationer. Mot bakgrund av bland annat detta åligger det fastighetsägare att inte tillföra det kommunala avloppsnätet fett i större mängder. Det undviks genom att det ställs krav på verksamheter som alstrar mer fett än vad normalhushållen gör, att installera fettavskiljare. Eftersom installationen kräver åtgärder i förskolan Sagobokens kök, som i sig är i behov av underhåll, finns det stora samordningsvinster med att även renovera köket. Renoveringen och installationen av fettavskiljare beräknas kunna starta i juni 2014 och avslutas i september 2014. Investeringen innebär ett underskott om 87 000 kronor per år.

Ärendet

Bakgrund

Vid tidpunkten för byggnation av flertalet av kommunens förskolor fanns inget krav på avskiljning av avlopp från tillagningskök. Det innebar att restprodukter såsom fett rann ut i avloppssystemet och vidare till reningsverk. Fett som släpps ut i avloppet skapar stora problem. Fettet stelnar och fastnar på väggarna i avloppsledningarna och pumpstationer. I olyckliga fall kan det leda till avloppsstopp med källaröversvämning som följd. Fettet lockar dessutom råttor till ledningsnätet. Ansamlat fett kan göra miljön syrefri. Då bildas svavelväte, en giftig gas som både fräter på betongledningarna och utgör en arbetsmiljörisk.

Om för stora mängder fett kommer till reningsverken kan det också leda till att reningsprocesserna där försämras. Det här är bakgrunden till att fastighetsägare enligt ABVA (Allmänna bestämmelser för användande av Nacka kommuns allmänna vatten- och avloppsanläggning) inte får tillföra det kommunala avloppsnätet fett i större mängder. Det undviks genom att det ställs krav på verksamheter som alstrar mer fett än vad normalhushållen gör, att installera fettavskiljare.

Kravet på att installera fettavskiljare i detta läge kommer från Stockholm Vatten AB, som är det företag som tar hand om och renar avloppsvatten från hushåll och företag i regionen, och som ålagt miljö- och stadsbyggnadsnämnden att ombesörja att kravet upprätthålls.

Installation och ombyggnad

Mot bakgrund av kravet på installation av fettavskiljare i förskolan Sagoboken finns det samordningsvinster att i samband med denna installation också renovera verksamhetens kök. Köket skulle i dagsläget inte klara en besiktning från miljö- och stadsbyggnadsnämnden, bland annat eftersom det förekommer organiskt material i bänkar och övrig inredning. Installationen av fettavskiljare innebär också att kökets golv måste brytas upp i syfte att separera utgående avlopp från köket och övriga avlopp i byggnaden. Detta medför generella snickeriarbeten. Dessutom ska förskolans ugn bytas ut.

Tidplan

Utskick förfrågningsunderlag	april 2014
Anbudsöppning/utvärdering, upphandling	maj 2014
Byggstart	juni 2014
Avslut/färdigställande	september 2014

Ekonomiska konsekvenser

Avskrivningstid	20 år
Kostnad	87 000 kronor/år
Preliminärt underskott att hantera	87 000 kronor/år

Underskottet att hantera innebär att investeringen inte betalas av hyresgästen vare sig genom hyrestillägg eller på annat sätt.

Återstår i ramen för huvudprojektet efter detta startbesked:
15 900 000 kr.

Kommentarer

Efter genomförd installation och företagen ombyggnad möjliggörs förskolan att bedriva sin verksamhet utan risk för förelägganden och på sikt eventuell stängning. Vidare upprätthålls



kommunens allmänna bestämmelser om vatten och avloppsanläggningar. Resultatet blir också en bättre arbetsmiljö för personalen och att fastighetens underhållsbehov minskar.

Bilagor

b_investeringskalkyl_ombyggnad_kok_Eklunda_forskola

Lars Nylund
Tf enhetschef
Lokalenheten

Rolf Holmström
Projektledare
Lokalenheten

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum **14-02-13****9xxxxxxxxx**

Area	Befintlig		Ny-/Till/Ombyggnad	=	Ny area		OBS! hyreskontrakt basera
		0 m ² BTA	+ 0 m ² BTA	=	0 m ² BTA		
		0 m ² BRA	+ 0 m ² BRA	=	0 m ² BRA		
		0 m ² LOAe	+ 0 m ² LOAe	=	0 m ² LOAe		
			+ 0 m ² LOAe ombyggnad	=			
Nuvarande hyra		0 tkr/år					

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Utredning	0	0	0	=	0
Projektering	0	0	0	=	0
Byggverksamhet	0	0	0	=	0
Byggherrekostnader	0	0	0	=	0
Övrigt ej hyressäts		1 300		=	1 300
Summa	tkr	0	1 300	0	= 1 300

ÅRSKOSTNAD	tkr/år		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Ränta	<input type="text" value="3%"/>	Årskostn procent					
Avskrivningstid	<input type="text" value="20"/> år	tkr		0	0		
		6,72%	0	0	0	=	0
Avskrivningstid	<input type="text" value="20"/> år		0	1 300	0		
		6,72%	0	87	0	=	87
Avskrivningstid	<input type="text" value="20"/> år		0	0	0		
		6,72%	0	0	0	=	0
Drift och underhåll	<input type="text" value="450"/> kr/m ²		0			=	0
Summa totalt	tkr/år		0	87	0	=	87

FINANSIERING	tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg	per år	0		0	
Återstår att finansiera	per år		87		87

NYCKELTAL	
Investeringskostnad/m ² BTA	<input type="text" value="#####"/> tkr/m ²
Ny hyra tkr /år	<input type="text" value="0"/> tkr/år
Verksamhetsbudget/år	<input type="text" value="0"/> tkr/år
Antal elever	<input type="text" value="0,0"/> st
m ² LOAe/ elev	<input type="text" value="#####"/> m ² /elev
Ny hyra per m ² BTA	<input type="text" value="#####"/> tkr/m ²
Hyra i % av verksamhet	<input type="text" value="#####"/>
Ny hyra kr/år per elev	<input type="text" value="#####"/> tkr/elev

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr: 140108	Namn: Eklunda förskola	Adress: Eklundavägen 9	Datum: 2014-02-13
-----------------------------	----------------------------------	----------------------------------	-----------------------------

Beskrivning av åtgärder:*Installation av fettavskiljare samt renovering kök*

Bedömd investeringskostnad tkr**Årskostnader**

Nuvarande hyra	<input type="text" value="0"/>	
Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)	<input type="text" value="87"/>	tkr/år
Driftkostnadsökning	<input type="text" value="0"/>	tkr/år
Summa årskostnader	+ <input type="text" value="87"/>	tkr/år

Max hyra kr/m² = tkr/år OBS! hyreskontrakt baseras på LOA**Finansiering**

Hyra/ hyrestillägg	- <input type="text" value="0"/>	tkr/år	<input type="text" value="0"/>	tkr/mån
Aterstår att finansiera = underskott	= <input type="text" value="87"/>	tkr/år		

Hyresnivå	före tillägg	<input type="text" value="0"/>	tkr/år	<input type="text" value="#####"/>	tkr/m ²	<input type="text" value="#####"/>	tkr/elev
	efter tillägg	<input type="text" value="0"/>	tkr/år	<input type="text" value="#####"/>	tkr/m ²	<input type="text" value="#####"/>	tkr/elev

Anm.

Hyrestillägget är preliminärt**Slutligt hyrestillägg** fastställs när investeringen är genomförd.Avtalstid år gäller under tiden -

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärden. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning av t ex drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-02-13

Eklunda förskola

Namn Ansvarskod

Lokalenheten

Namn Ansvarskod

Hyresgäst

Hyresvärd

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för ombyggnad av tomställd förskolelokal till två lägenheter på Kommunalvägen 3

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 2 200 000 kronor för ombyggnad av lokal på Kommunalvägen 3, från tidigare förskola till två lägenheter, som tas i anspråk från kommunfullmäktige den 11 november 2013, § 250, beviljad ram för social- och äldrenämndens behov bostäder (huvudprojektnummer 98000080). Detta beslut fattas med stöd av punkten 38 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Efter att Montessoriförskolan i Saltsjö-Boo under sommaren 2013 flyttade till nya lokaler på Mensättravägen har kommunens lokaler på Kommunalvägen 3, 5 och 7 varit tomställda. Mot bakgrund av social- och äldrenämndens behov av bostäder, i första hand flyktningbostäder, ska lokalen på Kommunalvägen 3 byggas om till två lägenheter. Upprustning och renovering pågår redan på Kommunalvägen 5. Eftersom fastigheten byggdes under 1940-talet behöver bland annat nydragning av VVS ske och nya elinstallationer genomföras. Ombyggnationen beräknas starta i april 2014 och avslutas i maj 2014. Ombyggd lokal till två bostadslägenheter innebär att kommunens behov av lägenheter för sociala behov tillmötesgår ytterligare ett steg. Dessutom minskar fastighetens underhållsbehov.

Ärendet

Bakgrund

Montessoriförskolan flyttade den 28 augusti 2013 in i nya lokaler på Mensättravägen 34 i Saltsjö-Boo. Därmed tomställdes förskolans tidigare lokaler på Kommunalvägen 3, 5 och 7. Då det föreligger ett stort behov av lägenheter för sociala ändamål i kommunen kommer lokalen på Kommunalvägen 3 att byggas om till två bostadslägenheter.



Lokalen som ligger på bottenvåningen är i stort behov av underhållsåtgärder. Bland annat behöver ny VVS dras och nya elinstallationer genomföras. Upprustning för samma ändamål pågår redan på Kommunalvägen 5.

Tidplan

Utskick/Förfrågan	februari 2014
Anbudsöppning/utvärdering	mars 2014
Byggstart	april 2014
Avslut/färdigställande	maj 2014

Ekonomiska konsekvenser

Avskrivningstid	10 år
Kostnad	353 000 kronor/år
Preliminärt underskott att hantera	89 000 kronor/år

Återstår i ramen för huvudprojektet efter detta startbesked:
32 200 000 kr.

Kommentarer

Ombyggd lokal till två bostadslägenheter innebär att kommunens behov av lägenheter för sociala behov tillmötesgår ytterligare ett steg. Dessutom minskar fastighetens underhållsbehov. Vidare skapas en möjlighet att vid behov kunna använda lägenheterna som evakueringsbostäder för det fall hyresgäster behöver omlokaliseras från andra byggnader i kommunen.

Bilagor

b_investeringskalkyl_ombyggnad_till_tva_lagenheter_kommunalvagen_3_del_1

c_investeringskalkyl_ombyggnad_till_tva_lagenheter_kommunalvagen_3_del_2

Lars Nylund
tf enhetschef
Lokalenheten

Dan Wallenbert
projektledare
Lokalenheten

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum **14-02-13****9xxxxxxxxx**

Area	Befintlig		Ny-/Till/Ombyggnad	=	Ny area		
		0 m ² BTA	+ 0 m ² BTA	=	0 m ² BTA		
		0 m ² BRA	+ 0 m ² BRA	=	0 m ² BRA		
		0 m ² LOAe	+ 0 m ² LOAe	=	175 m ² LOAe		OBS! hyreskontrakt basera
Nuvarande hyra		0 tkr/år	+ 164 m ² LOAe ombyggnad				

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris **1 600** beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Utredning	0	0	0	=	0
Projektering	0	1 200	0	=	1 200
Byggverksamhet	0	0	0	=	0
Byggherrekostnader	0	0	0	=	0
Övrigt (ej hyrestillägg)		1 000		=	1 000
Summa	0	2 200	0	=	2 200

ÅRSKOSTNAD	tkr/år		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Ränta	3%	Årskostn procent					
Avskrivningstid	10 år	11,72%	0	1 200	0	=	141
Avskrivningstid	10 år	11,72%	0	1 000	0	=	117
Avskrivningstid	33 år	4,82%	0	0	0	=	0
Drift och underhåll	450 kr/m ²		0			=	0
Summa totalt	tkr/år		0	258	0	=	258

FINANSIERING	tkr/år		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg	per år		0	258	0	258
Återstår att finansiera	per år		0	0	0	0

NYCKELTAL	
Investeringskostnad/m ² BTA	##### tkr/m ²
Ny hyra tkr /år	258 tkr/år
Verksamhetsbudget/år	0 tkr/år
Antal elever	0,0 st
m ² LOAe/ elev	##### m ² /elev
Ny hyra per m ² BTA	##### tkr/m ²
Hyra i % av verksamhet	#####
Ny hyra kr/år per elev	##### tkr/elev

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr:	Namn:	Adress:	Datum:
148051	Kommunalvägen 3	Kommunalvägen 3	2014-02-13

Beskrivning av åtgärder:

Ombyggnad gamla förskolelokaler till 2 st lägenheter

Bedömd investeringskostnad

2 200 tkr

Årskostnader

Nuvarande hyra

0

Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)

141 tkr/år

Driftkostnadsökning

0 tkr/år

Summa årskostnader

+ 141 tkr/år

Max hyra 1 600 kr/m² =

280 tkr/år

OBS! hyreskontrakt baseras på LOA

Finansiering

Hyra/ hyrestillägg

- 141 tkr/år

12 tkr/mån

Återstår att finansiera = underskott

= 0 tkr/år

Hyresnivå före tillägg 0 tkr/år0,000 tkr/m²

tkr/elev

efter tillägg 281 tkr/år

1,607 tkr/m²

tkr/elev

Anm.

Maxhyran gäller från juni 2013 enligt nya hyresmodellen

Hyrestillägget är preliminärt**Slutligt hyrestillägg** fastställs när investeringen är genomförd.**Avtalstid** 10 år gäller under tiden

2014-06-01

-

2024-06-01

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärden. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning av t ex drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-02-13

Kommunalvägen 3

Namn

Ansvarskod

Lokalenheten

Namn

Ansvarskod

Hyresgäst

Hyresvärd

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Startbesked för uppgradering av det fysiska datanätet i Duvnäs skola, Jarlabergs skola och sex förskolor

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 742 000 kronor för uppgradering av det fysiska datanätet på Duvnäs skola, Jarlabergs skola och förskolorna Universum, Kristallen, Hästhagen, Talliden, Långsjön och Bagarsjön, som tas i anspråk från kommunfullmäktige den 27 augusti 2012, § 237 beviljad ram för uppgradering av datanätverk (huvudprojektnummer 98000079). Detta beslut fattas med stöd av punkten 38 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Genom projektet MerIT ska kommunen få en effektivare IT-drift anpassad till nuvarande och kommande behov av tillgänglighet och service.

I syfte att tillgodose skol- och förskoleverksamheternas behov av stabila lokala nätverk och för att kunna bygga ut det trådlösa nätverket genomförs under våren 2014 en uppgradering av det fysiska datanätet i Duvnäs skola, Jarlabergs skola och förskolorna Universum, Kristallen, Hästhagen, Talliden, Långsjön och Bagarsjön.

Ärendet

Bakgrund

Kraven på att kommunens IT-system ska vara tillgängliga dygnet runt ökar. Det ställer krav på att ha en service och support som är tillgänglig merparten av dygnets timmar under alla dagar. Genom projektet MerIT ska kommunen få en effektivare IT-drift anpassad till nuvarande och kommande behov av tillgänglighet och service.

I projektet övertog lokalenheten ansvaret för verksamheternas befintliga passiva lokala datanät, inklusive kablar och datauttag i och mellan byggnader inom samma fastighet. I samband med MerIT-projektet växte även antalet datorer till det dubbla i verksamheterna,

vilket gör att det befintliga datanätet i byggnaderna inte längre har tillräcklig kapacitet för det ökade antalet datorer.

Tidplan

Projektstart	Jarlabergs skola	mars 2014
	Duvnäs skola	mars 2014
	Universums förskola	april 2014
	Kristallens förskola	april 2014
	Hästhagens förskola	april 2014
	Tallidens förskola	april 2014
	Långsjöns förskola	april 2014
	Bagarsjöns förskola	april 2014
Projektavslut	Samtliga	maj 2014

Ekonomiska konsekvenser

Åtgärderna för uppgradering av datanätet i Duvnäs skola och Jarlabergs skola samt de ovan specificerade förskolor uppgår till totalt 742 000 kronor. Kommunfullmäktige beviljade den 27 augusti 2012, § 237, en budgettram om 3 miljoner kronor för uppgradering av datanätverk, huvudprojektnummer 98000079. Investeringsmedel för dessa uppgraderingar tas i anspråk ur denna ram. Finansiering sker enligt den nya finansieringsmetoden för IT-kostnader som trädde i kraft den 1 januari 2014 och som innebär att kommunens IT-enhet fakturerar samtliga verksamheter som fått IT-uppgraderingar enligt fastställda belopp och därefter erlägger ersättning till lokalenheten enligt särskild betalningsplan.

Återstår i ramen efter detta startbesked:
1456 000 kronor.

Bilagor

b_oversikt_uppgradering_datanat_2_skolor_6_forskolor

Lars Nylund
tf enhetschef
lokalenheten

Peter Holm
projektledare
lokalenheten

Namn på enhet	Investeringskostnad per objekt från Tieto	OK på kostnader från skolan	Projekt planering	Planerad uppstartsdag på plats hos enhet	Utförande tid	LAN - SLA level	WLAN - SLA level
Jarlabergsskolan	187005	JA	februari	Mars	3-4 veckor	SLA 4	SLA 4
Duvnäs skola	318580	JA	februari	Mars	3-4 veckor	SLA 4	SLA 4
Förskolor del 1							
Universums förskola	45010	JA	februari-mars	April	2-3 veckor	SLA 4	SLA 4
Kristallens Förskola	29875	JA	februari-mars	April	2-3 veckor	SLA 4	SLA 4
Hästhagens Förskola	27940	JA	februari-mars	April	2-3 veckor	SLA 4	SLA 4
Tallidens Förskola	39610	JA	februari-mars	April	2-3 veckor	SLA 4	SLA 4
Långsjöns Förskola + Paviljong	53410	JA	februari-mars	April	2-3 veckor	SLA 4	SLA 4
Bagarsjöns Förskola	40570	JA	februari-mars	April	2-3 veckor	SLA 4	SLA 4
	742000						

Adress	Ansvar	Chef
Jarlabergsvägen 5	51221	Carinci Silvana
Duvnäs vägen 38	51451	Karlsson Pia
Sickla Strand 68	51244	Aula Tuula
Järla skolväg 6	51245	Aula Tuula
Smedjevägen 18	51246	Aula Tuula
Helgessons väg 4	51272	Ahlberg Henrik
Bävervägen 4	51452	Karlsson Pia
Liljekonvaljens väg 2	52132	Tina Pettersson

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Starbesked för påbyggnad två klassrum på befintlig paviljong Myrsjöskolan

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för investering om maximalt 1,5 miljoner kr för påbyggnad av två klassrum på befintlig paviljong på Myrsjöskolan, som tas i anspråk från kommunfullmäktige den 16 april 2012, § 100, beviljad ram för kundvalsanpassning skolor (huvudprojektnummer 98000006). Detta beslut fattas med stöd av punkten 38 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Välfärd skola har beställt ytterligare två klassrum till Rödmyran (låg- och mellanstadiet) på Myrsjöskolan för att kunna möta upp efterfrågan på förskoleplatser efter skolval 2014. Byggstart under våren 2014 och avslutas i augusti 2014. Total investeringskostnad 1,5 mnkr. Resultatet blir ytterligare två klassrum till låg- och mellanstadiet på Myrsjöskolan.

Ärendet

Myrsjöskolan är idag Nacka kommuns största grundskola och till hösten kommer ca 1 200 elever att gå i skolan från förskoleklass till årskurs 9. Det senaste tre skolvalen (detta val inräknat) har skolan tagit emot fyra förskoleklasser dvs. över 80 förskoleklassbarn. Tidigare år har skolan tagit emot tre förskoleklasser ca 60 förskolebarn.

Den stora efterfrågan från föräldrar att få ha sina barn på denna skola har inneburit att kommunen i omgångar har byggt ut låg- och mellanstadiet (Rödmyran) med paviljonger. 2004 byggdes en fristående paviljong med två klassrum utanför Rödmyrans gymnastiksal. Den byggdes på med ett klassrum till 2010. Inför läsåret 2012/2013 byggdes en ny fristående paviljong med två klassrum mot Mensättravägen. Det är den byggnaden som nu skall byggas på med en övervåning.



Konsekvenserna

Konsekvenserna av att skolan fortsätter att växa och till höstterminen har 1 200 elever inskrivna är:

- Matsalen är kraftig underdimensionerad.
- Köket är inte byggt för att hantera 1 400 portioner utifrån dagens myndighetskrav.
- Tillgången till gymnastik- och hemkunskapsalarna minskar för eleverna.
- Personalutrymmena är underdimensionerade.
- Trafiksituationen blir än mer ansträngd och krav på utökade trafiklösningar kan komma att krävas av trafikenheten i samband med bygglovet.

Tidplan

De två nya klassrummen skall stå klara för verksamheten under augusti 2014.

Ekonomiska konsekvenser

En kalkyl har tagits fram som visar på ett investeringsbehov på ca 1,5 miljoner kr (se bilaga a).

Hyreskostnad från Expandia per år: 760 000kr (3 300kr per kvm/år)

Kapitalkostnad för investeringen per år i tre år: 530 000kr.

Hyresintäkt från skolan utifrån hyresmodellen per år: 353 050kr (1 535kr per kvm/år)

Underskott för lokalenheten att hantera per år i tre år: 937 000kr

Kvar att disponera i huvudprojektet 98000006 efter detta projekt är 17,1 miljoner kr.

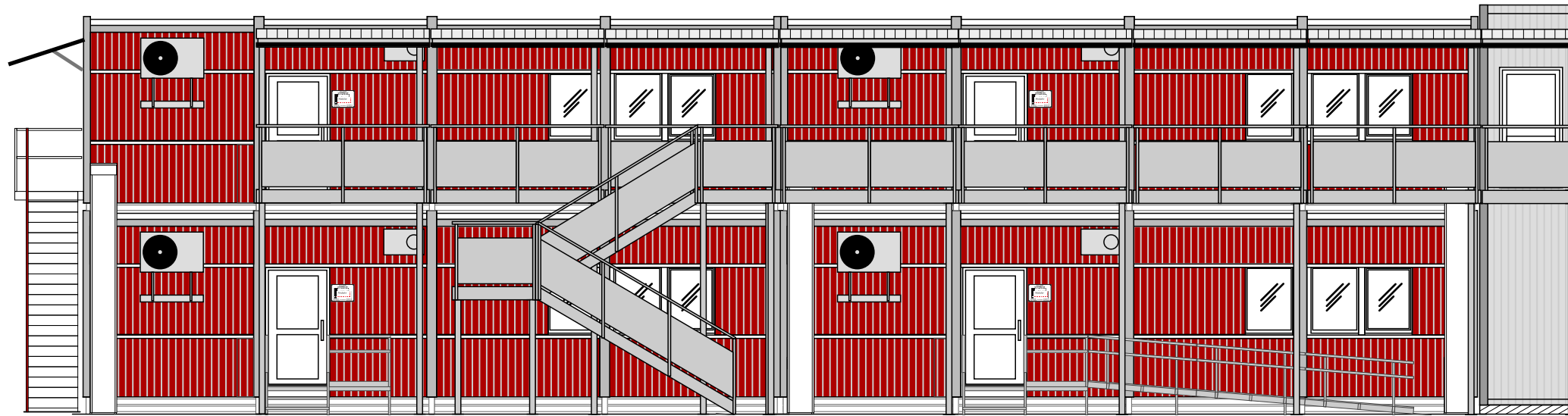
Bilagor

b_fasadritning_expandia_paviljong

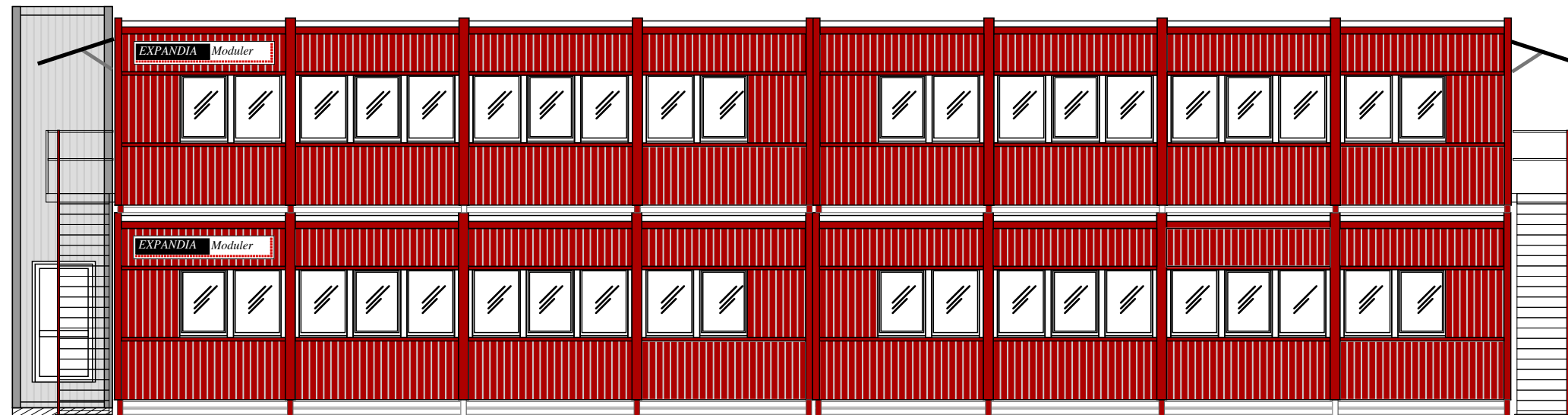
c_investeringskalkyl_myrsjuskolan_pabyggnad_paviljonger

Lars Nylund
Enhetschef
Byggenheten

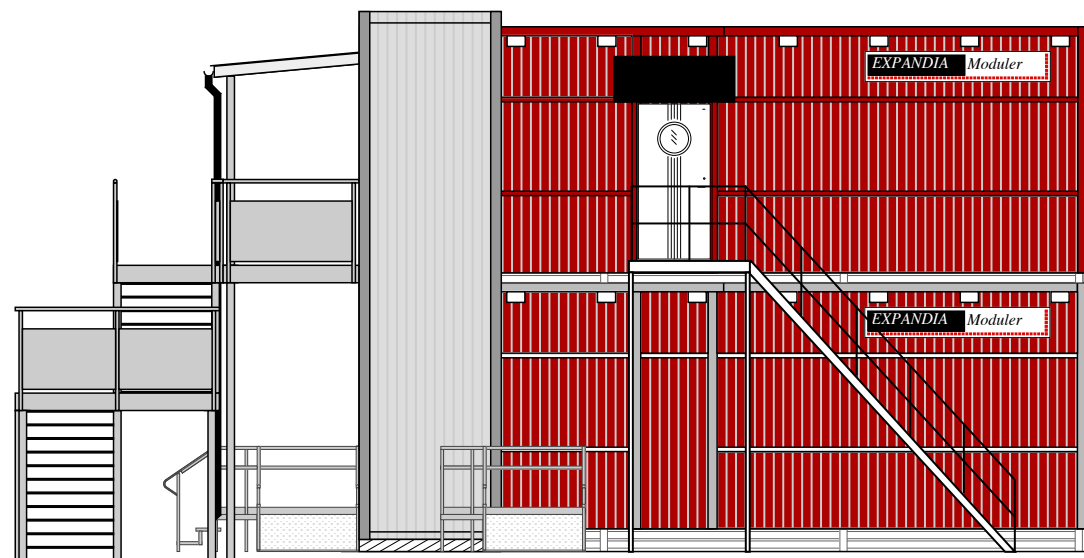
Pierre Fällström
Projektledare
Byggenheten



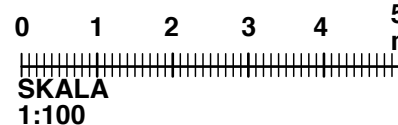
ENTRÉSIDA



KLASSRUMSSIDA



GAVEL



BYGGLOVSHANDLING

EXPANDIA
Moduler

Expandia Moduluthyrning AB
Klippan 0435-294 30 Göteborg 031-779 28 60 Västerås 021-80 41 10

DATUM	RITAD AV
2014-01-07	Joakim Beijbom

REV	ANT	REVIDERINGEN AVSER	SIGN	DAT
		Nacka Kommun Provisorisk skolpaviljong Sigfridsborgsskolan Nacka		
16 st moduler typ S2000, totalt 460 kvm				
PLAN OCH FASADRITNING				
SKALA	AVTALSNR:	RITNINGSNUMMER	REV	
1:100	12085	13582.11		

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum **14-02-13****98000006**

Area	Befintlig		Ny-/Till/Ombyggnad	=	Ny area		
		0 m ² BTA	+ 0 m ² BTA	=	0 m ² BTA		
		0 m ² BRA	+ 0 m ² BRA	=	0 m ² BRA		
		0 m ² LOAe	+ 230 m ² LOAe	=	230 m ² LOAe		
			+ 0 m ² LOAe ombyggnad				
Nuvarande hyra		760 tkr/år					OBS! hyreskontrakt basera

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Utredning	0	0	0	=	0
Projektering	0	0	0	=	0
Byggverksamhet	1 139	0	0	=	1 139
Byggherrekostnader	361	0	0	=	361
Övrigt				=	0
Summa	1 500	0	0	=	1 500

ÅRSKOSTNAD	tkr/år		Nyinvest	Re-invest	Rat-invest		Summa
Ränta	3%	Årskostn procent					
Avskrivningstid	3 år	tkr	1 500	0	0		
		35,35%	530	0	0	=	530
Avskrivningstid	5 år	21,84%	0	0	0	=	0
Avskrivningstid	33 år	4,82%	0	0	0	=	0
Drift och underhåll	450 kr/m ²		0			=	0
Summa totalt	tkr/år		530	0	0	=	530

FINANSIERING	tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg	per år	530	0	0	530
Återstår att finansiera	per år	937	937	937	2 812

NYCKELTAL	
Investeringskostnad/m ² BTA	##### tkr/m ²
Ny hyra tkr /år	1 290 tkr/år
Ny hyra per m ² BTA	##### tkr/m ²
Verksamhetsbudget/år	0 tkr/år
Hyra i % av verksamhet	#####
Antal elever	50,0 st
Ny hyra kr/år per elev	26 tkr/elev
m ² LOAe/ elev	4,6 m ² /elev

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr: 140027	Namn: Myrsjöskolan	Adress: Mensättravägen 42	Datum: 2014-02-13
-----------------------------	------------------------------	-------------------------------------	-----------------------------

Beskrivning av åtgärder:

<i>Påbyggnad av befintlig paviljong med två klassrum för lå- och mellanstadiet (Rödmyran)</i>

Bedömd investeringskostnad		1 500 tkr
Årskostnader		
Nuvarande hyra		760
Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)		530 tkr/år
Driftkostnadsökning		0 tkr/år
Summa årskostnader	+	1 290 tkr/år

Max hyra **1 535** kr/m² = **353** tkr/år OBS! hyreskontrakt baseras på LOA

Finansiering			
Hyra/ hyrestillägg	-	353 tkr/år	29 tkr/mån
Aterstår att finansiera = underskott	=	937 tkr/år	

Hyresnivå	före tillägg	760 tkr/år	3,304 tkr/m ²	##### tkr/elev
	efter tillägg	353 tkr/år	1,535 tkr/m ²	##### tkr/elev

Anm.

<i>Myrsjöskolans hyra enligt nya hyresmodellen är 1535kr/kvm från 1/7 2014.</i>
<i>Nuvarande hyra = hyran från Expandia för dessa två klassrum per år 760 000 kr</i>
<i>Totalt underskott för lokalenheten att hantera i detta projekt 937 000 kr per år.</i>

Hyrestillägget är **preliminärt**

Slutligt hyrestillägg fastställs när investeringen är genomförd.

Avtalstid	3 år	gäller under tiden	2014-09-01 - 2017-08-31
------------------	-------------	--------------------	---------------------------------------

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärden. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning av t ex drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-02-13

Myrsjöskolan

Namn Ansvarskod

Byggenheten

Namn Ansvarskod

Hyresgäst

Hyresvärd

Kommunstyrelsens
stadsutvecklingsutskott

Slutredovisning av investeringsprojekt Nacka gymnasium ombyggnad kök

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott godkänner slutredovisningen av ombyggnaden av köket i Nacka gymnasium, investeringsprojekt 9201100119. Detta beslut fattas med stöd av punkten 41 i kommunstyrelsens delegationsordning.

Sammanfattning

Nacka gymnasiums skolkök var 2009 mycket slitet och i stort behov av upprustning och modernisering. Dessutom var köket underdimensionerat sett till det ökade elevantalet. Mot bakgrund av detta beviljades investeringsmedel i syfte att riva och bygga om skolans kök. Ombyggnationen av själva köket färdigställdes inför höstterminen 2010. Samtliga etapper i projektet stod färdiga i september 2013. Resultatet blev ett nytt och moderniserat kök med en kapacitet om 3185 portioner per dag. Investeringen understeg budgetramen om 10 143 000 kr och uppgick till totalt 6 968 000 kr. Investeringen finansieras genom ett hyrestillägg om 824 268 kr/år som erläggs av hyresgästen.

Ärendet

Bakgrund

Nacka gymnasiums skolkök var mycket slitet och i stort behov av modernisering. Under 2009 mottog lokalenheten över 100 felanmälningar på storköksutrustningen, vilket till stor del berodde på slitage och utgångna produkter. Köket byggdes 1995 och hade då en kapacitet att servera 1700 elever per dag vilket innebar 2210 portioner mat per dag. Behovet av större kapacitet ökade år 2010 till 1900 elever (2470 portioner) plus ytterligare 650 elever från Eklidens skola.

Utifrån skolvalet i november 2010 förväntades ytterligare en ökning av elever vilket detta investeringsprojekt hade som uppgift att beakta. Den ytterligare ökningen uppskattades till

ca 100 elever över en period om tre år utifrån att elever från Samskolan skulle ansluta. Totalt bedömdes att ca 3185 portioner mat skulle produceras per dag. Det befintliga köket revs och ett nytt kök installerades, med en kapacitet för 3185 portioner per dag. Gymnasiet kunde fortsätta bedriva sin verksamhet utifrån det ökade elevantalet redan inför höstterminen 2010.

Projektbeskrivning

Kökets diskutrymman bedömdes klara av de nya behoven. Befintliga kylmaskiner och kökets ventilationssystem byggdes om. Köksgolvet hade sprickbildningar i själva golvkonstruktionen vilket innebar att golvet behövde lagas. Mot bakgrund av att projektet inte fick inverka på den dagliga verksamheten genomfördes åtgärderna i flera etapper. Själva ombyggnaden företogs i enlighet med den uppskattade tidsplanen. Upprustningen av styr/ventilation, lagning av golv och installation av styrskåp färdigställdes i de senare etapperna under 2011, 2012 och 2013. Resultatet blev ett nytt kök med en kapacitet upp till 3185 portioner per dag.

Etapp 1

Produktionstid:	10 veckor
Entreprenadform:	Generalentreprenad, enligt AB06
Ramavtalad entreprenör:	Heving & Hägglund. Utföranden av styr och ventilation, samt installation av styrning av kylmaskiner utföras av driftentreprenören H2M.
Organisation:	Intern projektledning.
Starttidpunkt:	4 juni 2010
Slutbesiktning:	Vecka 34, 2010
Överlämnande till hyresgäst:	30 augusti 2010

Etapp 2

Upprustning av styr/ventilationen färdigställdes den 20 oktober 2011.

Etapp 3

Lagning och fogning av sprickbildning i golvkonstruktion färdigställdes den 1 juni 2012.

Etapp 4

Upprustning av nytt styrskåp till befintliga kylmaskiner färdigställdes den 1 september 2013.

Ekonomi

Beslutad budgetram 7 april 2010	16 143 000 kr
Justerad budgetram 1 augusti 2010	10 143 000 kr
Slutkostnad:	6 968 000 kr

Administrationskostnad:	268 000 kr (ca 4 % av projektsumman)
ÄTA (ändrings- och tillägsarbeten)	70 000 kr (ca 1 % av projektsumman)

Finansiering

Bakgrund

Den företagna ombyggnationen beställdes av Nacka gymnasium. Projektet finansieras genom ett hyrestillägg i förhållande till Nacka gymnasium som i sin tur har en intern överenskommelse om kostnadsfördelning med Eklidens skola. Eftersom ventilationen och kylanläggningen skulle utföras i en senare etapp samt att lokalenheten gjort en ny prognos skrevs den ursprungliga kalkylen ner från 16 143 000 kr till 10 143 000 kr.

Produktionskostnaden stannade på totalt 6 968 000 kr.

Preliminärt hyrestillägg

Inledningsvis skrevs ett avtal om preliminärt hyrestillägg, beräknat på den preliminära produktionskostnaden om 10 143 000 kr med en avskrivningstid på 10 år. Verksamheten har mellan den 1 augusti 2010 och den 31 januari 2014 betalat tillägg på hyran enligt denna preliminära kalkyl. Totalt har gymnasiet betalat 2 884 938 kr fram till och med den 31 januari 2014.

Specifikation

Bashyra 2010	25 585 000 kr/år	
Hyrestillägg från 2010-08-01	824 268 kr/år	68 689 kr/månad
Totalhyra från 2010-08-01	26 409 268 kr/år	
Avskrivningstid	10 år	

Slutligt hyrestillägg

Efter att slutlig justering gjorts uppgick kostnaden till 6 968 000 kr. Med avräkning för vad verksamheten betalat enligt det preliminära hyrestillägget kvarstår 4 083 062 kr att betala. Detta belopp betalas från och med den 1 februari 2014 med en avskrivningstid om 11,5 år.

Specifikation

Bashyra 2014-02-01	26 977 853 kr/år	
Justerat hyrestillägg	457 000 kr/år	38 038 kr/ månad
Totalhyra	27 434 853 kr/år	
Avskrivningstid:	11,5 år	

Nyckeltal

- Kapacitetsökning från 2250 portioner till 3185 portioner
- Produktionskostnad, 6 968 000 kr.

Ekonomiska konsekvenser

Slutlig total årskostnad 457 000 kr/år (38 038 kr/månad). Årskostnaden finansieras genom ett hyrestillägg som totalt löper om 15 år. Slutredovisningen innehåller en beskrivning av den ändring av hyrestillägget som skedde, från 824 268 kr/år till 457 000 kr/år, mot bakgrund av att lokalenheten beräknat hyrestillägget baserat på en avskrivningstid om 10 år. Enligt det preliminära hyrestillägget skulle dock avskrivningstiden vara 15 år. Vidare justerades det preliminära hyrestillägget efter att projektet slutförts vilket innebar ett justerat hyrestillägg för verksamheten.

Verksamheten har från och med den 1 augusti 2010 till och med den 31 januari 2014 betalat 2 884 938 kr/år. Från och med den 1 februari 2014 och 11,5 år framöver ska verksamheten betala totalt 4 083 062 kr fördelat jämnt per år och månad.

Kommentarer

Ett högteknologiskt och verksamhetsanpassat kök installerades. Stor hänsyn togs till arbetsmiljön och personalens arbetssituation. Köket är ett tillagningskök som är anpassat till dagens verksamhet.

Bilagor

b_slutrapport_del_1_Nacka_Gymnasium_ombyggnad_kok
c_hyrestillagg_del_1
d_slutrapport_del_2_Nacka_Gymnasium_ombyggnad_kok
e_hyrestillagg_del_2

Lars Nylund
Tf enhetschef
Lokalenheten

Carsten Jensen
Förvaltare
Lokalenheten

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum **14-02-10****Nytt kök**

Area	Befintlig	Ny-/Till/Ombyggnad	Ny area	
	24 906 m ² BTA	+ 75 m ² BTA	= 24 981 m ² BTA	
	0 m ² BRA	+ 0 m ² BRA	= 0 m ² BRA	
	25 585 m ² LOAe	+ 0 m ² LOAe	= 25 585 m ² LOAe	
		+ 0 m ² LOAe ombyggnad		
Nuvarande hyra	26 978 tkr/år			OBS! hyreskontrakt basera

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Utredning	0	0	0	= 0
Projektering	64	0	0	= 64
Byggverksamhet	6 904	0	0	= 6 904
Byggherrekostnader	0	0	0	= 0
Övrigt				= 0
Summa	6 968	0	0	= 6 968

ÅRSKOSTNAD	tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Ränta	3%				
Avskrivningstid	15 år	6 968	0	0	
		584	0	0	= 584
Avskrivningstid	5 år	0	0	0	= 0
		0	0	0	= 0
Avskrivningstid	33 år	0	0	0	= 0
		0	0	0	= 0
Drift och underhåll	400 kr/m ²	30			= 30
Summa totalt	tkr/år	614	0	0	= 614

FINANSIERING	tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg	per år	614	0	0	614
Återstår att finansiera	per år	0	0	0	0

NYCKELTAL	
Investeringskostnad/m ² BTA	279 tkr/m ²
Ny hyra tkr /år	27 592 tkr/år
Ny hyra per m2 BTA	1 105 tkr/m ²
Verksamhetsbudget/år	0 tkr/år
Hyra i % av verksamhet	#####
Antal elever	1900,0 st
Ny hyra kr/år per elev	15 tkr/elev
m ² LOAe/ elev	13,5 m ² /elev

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr: 140012	Namn: Nacka Gymnasium	Adress: Griffelvägen 17	Datum: 2014-02-10
-----------------------------	---------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------

Beskrivning av åtgärder:

Bedömd investeringskostnad**6 968** tkr**Årskostnader**

Nuvarande hyra

26 978

Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)

584 tkr/år

Driftkostnadsökning

30 tkr/år**Summa årskostnader**+ **27 592** tkr/år**Max hyra****1 900** kr/m² =**48 612** tkr/år

OBS! hyreskontrakt basera

Finansiering

Hyra/ hyrestillägg

- **27 592** tkr/år**2 299**

Återstår att finansiera = underskott

= **0** tkr/år**Hyresnivå**före tillägg **26 978** tkr/år**1,054** tkr/m²**14**efter tillägg **28 205** tkr/år**1,102** tkr/m²**15****Anm.***Maxhyran gäller från juni 2013 enligt nya hyresmodellen*Hyrestillägget är preliminärtSlutligt hyrestillägg fastställs när investeringen är genomförd.**Avtalstid****15** år

gäller under tiden

2014-02-01

-

2025-08-01

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärd. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-02-10

Nacka Gymnasium

Namn

Ansvarskod

Byggenheten

Namn

Ansvarskod

Hyresgäst_____
Hyresvärd

as på LOA

tkr/mån

tkr/elev
tkr/elev

resvärden.
: av t ex

KOSTNADSUNDERLAG FÖR INVESTERING

Datum **14-02-10****Nytt kök**

Area	Befintlig	Ny-/Till/Ombyggnad	Ny area	
	24 906 m ² BTA	+ 75 m ² BTA	= 24 981 m ² BTA	
	0 m ² BRA	+ 0 m ² BRA	= 0 m ² BRA	
	25 585 m ² LOAe	+ 0 m ² LOAe	= 25 585 m ² LOAe	
		+ 0 m ² LOAe ombyggnad		
Nuvarande hyra	26 978 tkr/år			OBS! hyreskontrakt basera

Produktionskostnaden är: uppskattat kr/m²-pris beräkning kalkyl

PRODUKTIONSKOSTNAD	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Utredning	0	0	0	= 0
Projektering	0	0	0	= 0
Byggverksamhet	4 100	0	0	= 4 100
Byggherrekostnader	0	0	0	= 0
Övrigt				= 0
Summa	4 100	0	0	= 4 100

ÅRSKOSTNAD	tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	Summa
Ränta	3%				
Avskrivningstid	12 år	4 100	0	0	
		427	0	0	= 427
Avskrivningstid	5 år	0	0	0	= 0
			0	0	
Avskrivningstid	33 år	0	0	0	= 0
Drift och underhåll	400 kr/m ²	30			= 30
Summa totalt	tkr/år	457	0	0	= 457

FINANSIERING	tkr/år	Nyinvest	Re-invest	Rat-invest	
Hyresgästens hyrestillägg	per år	457	0	0	457
Återstår att finansiera	per år	0	0	0	0

NYCKELTAL	
Investeringskostnad/m ² BTA	164 tkr/m ²
Ny hyra tkr /år	27 435 tkr/år
Ny hyra per m2 BTA	1 098 tkr/m ²
Verksamhetsbudget/år	0 tkr/år
Hyra i % av verksamhet	#####
Antal elever	1900,0 st
Ny hyra kr/år per elev	14 tkr/elev
m ² LOAe/ elev	13,5 m ² /elev

PRELIMINÄR HYRA/ HYRESTILLÄGG

Objektsnr: 140012	Namn: Nytt kök Nacka gymnasium	Adress: Griffelvägen 17	Datum: 2014-02-10
-----------------------------	--	-----------------------------------	-----------------------------

Beskrivning av åtgärder:

Bedömd investeringskostnad

4 100 tkr

Årskostnader

Nuvarande hyra

26 978

Kapital investering tillägg (ränta och avskrivning)

427 tkr/år

Driftkostnadsökning

30 tkr/år

Summa årskostnader

+ 27 435 tkr/år

Max hyra1 900 kr/m² =

48 612 tkr/år

OBS! hyreskontrakt basera

Finansiering

Hyra/ hyrestillägg

- 27 435 tkr/år

2 286

Återstår att finansiera = underskott

= 0 tkr/år

Hyresnivå

före tillägg 26 978 tkr/år

1,054 tkr/m²

14

efter tillägg 27 892 tkr/år

1,090 tkr/m²

15

Anm.*Maxhyran gäller från juni 2013 enligt nya hyresmodellen*Hyrestillägget är **preliminärt****Slutligt hyrestillägg** fastställs när investeringen är genomförd.**Avtalstid**

12 år

gäller under tiden

2014-02-01

-

2025-08-01

Om hyresgästen lämnar lokalen tidigare skall kvarstående amorteringar av investeringen betalas till hyresvärd. Efter avtalstidens utgång skall här ingående m² hyressättas enligt då gällande hyresmodell för täckning drift och underhållskostnader.

Ovanstående hyra/hyrestillägg godkännes:

Nacka den 2014-02-10

Nytt kök Nacka gymnasium

Namn

Ansvarskod

Byggenheten

Namn

Ansvarskod

Hyresgäst

Hyresvärd

as på LOA

tkr/mån

tkr/elev

tkr/elev

resvärden.

: av t ex