



NACKA
KOMMUN

Kallelse/föredragningslista
16 juni 2020

Natur- och trafiknämnden

Tid: kl. 16:00-18:00

Plats: Nacka stadshus

Sammanträdet äger 16 juni kl 16.00 i lokal Orminge

Hans Peters (C), ordförande

Natur- och trafiknämnden

1. Information om deltagande på distans vid nämndsammanträden
Förslag till beslut
Kommunfullmäktige beslutade 20 april att godkänna möjlighet för nämnder att under vissa förutsättningar sammanträda med ledamöter på distans.
För att kunna genomföra sådana sammanträden kommer en videolösning som heter Compodium att användas. Denna tekniska lösning möjliggör också sammanträden med sekretessärenden.
2. Mötesinformation
Förslag till beslut
Förmöte på sammanträdesdagen
Oppositionen samlas klockan 15.00 i Tollare, östra flygeln, plan -1, nacka stadshus
Sammanträdet äger 16 juni kl 16.00 i lokal Orminge
3. Sammanträdet öppnande
Förslag till beslut
Upprop
Justering
Anmälan av extra ärenden/ övriga frågor
Anmälan av jäv
4. Ärendet utgått
5. Riktlinjer för parkeringsövervakning (NTN 2020/114)
Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden beslutar anta riktlinjerna för parkeringsövervakning.
6. Förslag till yttrande på remiss Sjötrafikutredning del 1 (NTN 2020/122)
Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen beslutar anta förslag till yttrande på remiss Sjötrafikutredning del 1.
7. Utbyggnad av Värmdövägen, etapp 3 (KFKS 2018/430)

Natur- och trafiknämnden

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden tillstyrker att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fastställer utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen, etapp 3 och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet.

8. Inriktningsbeslut om investeringsprojekt konstgräsplaner 93102693 (NTN 2020/158)

Förslag till beslut

1 Natur- och trafiknämnden beslutar att nytt konstgräs används i samband med anläggning av konstgräsplaner inom projektet.

2 Natur- och trafiknämnden beslutar att grusplaner inom nämnden ansvarsområde ska beläggas med konstgräs enligt följande ordning:

1: Gamla Allén i Saltsjö-Duvnäs

2: Lilla Björknäsvägen i Boo.

9. Månadsbokslut maj 2020 för Natur- och trafiknämnden (NTN 2019/194)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen om månadsbokslutet maj 2020

10. Muntlig information om Info om förutsättningar för kommande budget 2021-2023 (NTN 2020/157)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

11. Detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 25:38 m fl. (NTN 2020/115)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1, 2020-05-29.

12. Tillgänglighetsanpassad badplats i samtliga kommundelar (NTN 2020/134)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att det ska anläggas en tillgänglighetsanpassad ramp på Vårgårdsbadet.

Natur och trafiknämnden beslutar att åtgärden blir en investering som tas inom projektet reinvestering park.

Natur- och trafiknämnden

I och med åtgärden får alla kommundelar en tillgänglighetsanpassad badplats med ramp och tillgänglig toalett. Information om badplatserna finns på hemsidan. Därmed är politikerinitiativet färdigbehandlat.

13. Politikerinitiativ - Åtgärder för ökad trafiksäkerhet på Saltsjöbadsvägen vid Morningside (NTN 2020/72)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar att det redan pågår ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i politikerinitiativet. Politikerinitiativet är med detta färdigbehandlad.

14. Politikerinitiativ - utred nyttoparkering, Återremiss (NTN 2020/42)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar att i de flesta fall finns möjlighet för hemtjänstverksamhet att få dispens för parkering på kvartsmark. Politikerinitiativet är därmed besvarat.

15. Medborgarförslag - Utredning kring aktivitetsyta för cykel i Lillängen (NTN 2019/251)

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden avslår medborgarförslaget om att anlägga en cykelbana i Lillängen utifrån den kostnadskalkyl som tagits fram. Därmed är medborgarförslaget färdigbehandlat.

16. Medborgarförslag - trafiksäkerhet på Drottningshamnsvägen/Skurusundsvägen (NTN 2020/125)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar anta förslaget. Medborgarförslaget är därmed besvarat.

17. Medborgarförslag - Upprustning/renovering av tennisbana vid Nacka sjukhus (NTN 2020/110)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att tillmötesgå förslaget genom att göra om befintlig tennisplan vid Nacka sjukhus till en kombinerad plan för basket och tennis.

Natur och trafiknämnden beslutar att åtgärden blir en investering som tas inom

Natur- och trafiknämnden

projektet reinvestering park.

Därmed är medborgarförslaget färdigbehandlat.

18. ärendet utgått
19. Medborgarförslag - Cykelparkering och cykelvård Älta IP (NTN 2020/91)
Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden noterar att det redan pågår ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i medborgarförslaget. Medborgarförslaget är med detta färdigbehandlat.
20. Övriga frågor
21. Muntlig information Trafikenheten
22. Muntlig information enheten drift offentlig utemiljö
23. Redovisning delegationsbeslut (NTN 2020/133)
Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.
24. Redovisning inkomna handlingar (NTN 2020/70)
Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden noterar informationen.
25. Medborgarförslag - Beachvolleybollplan i Hästhagen (NTN 2020/128)
Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden beslutar att ca 150 000 kronor avsätts till att anlägga 3 till 4 beachvolleybollplaner på befintlig grusplan i Hästhagen.

Natur och trafiknämnden beslutar att åtgärden blir en investering som tar inom projektet reinvestering park.

Eventuella andra tillstånd som kan behövas söks vid beslut om att genomföra åtgärden. Därmed är medborgarförslaget färdigbehandlat.

Överträdelse	Summa	Summerat belopp	Antal ärenden
23. P-skiva.	450	234000	520
39. Avgift	450	175950	391
35. P-förbud, sträcka	600	234000	390
35. P-förbud, s-dag	600	207000	345
05. Nära vägkorsning	1000	212000	212
35. P-förbud, s-natt	600	123600	206
03. Mot färdriktningen	1000	205000	205
34. P-förbud, område	600	101400	169
04. Övergångsställe, nära	1000	164000	164
31. Stoppförbud, sträcka	1000	114000	114
02. På gångbana	1000	110000	110
08. P-plats, personbil	1000	86000	86
21. Längre än tillåten tid (TrF), kontrolltid 24 tim.	600	46200	77
09. Ej i vägens längdriktning	1000	52000	52
01. Terräng	1000	45000	45
05. I vägkorsning	1000	40000	40
31. Stoppförbud, vändplats	1000	36000	36
30. Stoppförbud, område	1000	33000	33
08. P-plats, rörelsehindrad	1000	31000	31
38. Längre än tillåten tid, 1 timme	600	17400	29
38. Längre än tillåten tid, 2 timmar	600	13800	23
25. Huvudled	600	13800	23
07. På- och avstigningsplats	1000	18000	18
38. Längre än tillåten tid, 72 timmar	600	7800	13
07. Lastplats	1000	12000	12
38. Längre än tillåten tid, 4 timmar	600	6000	10
20. Utanför P-plats	600	6000	10
34. P-förbud, område (tungt fordon)	600	6000	10
21. Längre än tillåten tid (TrF), kontrolltid 6 min.	600	4200	7
38. Längre än tillåten tid, 24 timmar	600	4200	7
02. På gång- och cykelbana	1000	7000	7
08. P-plats, Tung lastbil	1000	5000	5
24. In/ utfart	600	2400	4
20. Utanför markerad plats	600	2400	4
35. P-förbud, vändplats	600	1800	3
07. Busshållplats	1000	2000	2
04. Övergångsställe	1000	2000	2
09. Ej så långt från körbanans mitt	1000	1000	1
09. Hindrar/ stör	1000	1000	1
42. Ej inom markerad p-plats	600	600	1
31. Stoppförbud, vändzon	1000	1000	1
			3419

Dokumentets syfte

Riktlinjen för parkeringsövervakning syftar till att vara en vägledning för att öka framkomligheten i Nacka kommun. Parkeringsövervakningen ska bidra till att fordon inte hindrar framkomligheten för utrycknings- och servicefordon. Målsättning med parkeringsövervakningen är att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Syftet med riktlinjerna är att skapa god efterlevnad av generella bestämmelser och lokala trafikföreskrifter som reglerar uppställning och parkering av fordon.

Dokumentet gäller för

Riktlinjen gäller för trafikanter som framför och parkerar fordon i Nacka på allmän platsmark.

Genomförande

Parkeringsövervakning inom Nacka kommun prioriteras i första hand inom trafiktäta och/eller inom högt trafikerade områden och sedan vid avgifts- och/eller tidsreglerade områden. Parkeringsövervakningen arbetar även förebyggande vid säsongsbetonade platser. Övriga områden prioriteras generellt då det kommer in klagomål/felanmälningar från medborgarna.

Storleken på felparkeringsavgifterna finns i tre olika nivåer och anpassas så att de motverkar överträdelser. Prioriteringen för felparkeringsavgift ska även återspegla det som är störst fara för människoliv, exempelvis skymd sikt och trafikfarlig uppställning. Vid mindre trafikfarliga förseelser kan muntlig eller skriftlig information meddelas fordonsägaren vid första förseelsen, vid upprepade förseelser utfärdas felparkeringsavgift. Prioriteringen skall också återspeglas av nivån på felparkeringsavgifterna. Förändrad prioritering kan föranleda till justeringar i tiderna för parkeringsövervakning så att den ligger på en rimlig nivå.

Målsättningen med parkeringsövervakningen är att ge så få parkeringsanmärkningar som möjligt men så många som är nödvändigt ska utfärdas. Parkeringsvakterna ska vara på rätt plats vid rätt tid, arbeta i förebyggande syfte och ge en god service till de som bor och vistas i kommunen. Parkeringsövervakning ska i första hand betraktas som en servicefunktion.

Diarienummer	Fastställd/senast uppdaterad	Beslutsinstans	Ansvarigt politiskt organ	Ansvarig processägare
NTN 2020/114	2020-06-16	Natur- och trafiknämnden	Natur- och trafiknämnden	Mats Bohman

2020-06-04

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/114

Natur- och trafiknämnden

Riktlinjer för parkeringsövervakning

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar anta riktlinjerna för parkeringsövervakning.

Sammanfattning av ärendet

Riktlinjerna för parkeringsövervakning syftar till att vara en vägledning för att öka framkomligheten i Nacka kommun. Parkeringsövervakningen ska bidra till att fordon inte hindrar framkomligheten för utrycknings- och servicefordon samt att skapa god efterlevnad av generella bestämmelser och lokala trafikföreskrifter som reglerar uppställning och parkering av fordon. Målsättning med parkeringsövervakningen är att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Parkeringsövervakningen inom Nacka kommun prioriteras i första hand inom trafiktäta och/eller inom högt trafikerade områden och sedan vid avgifts- och/eller tidsreglerade områden. Prioriteringen ska även återspegla det som är störst fara för människoliv, exempelvis skymd sikt och trafikfarlig uppställning.

Ärendet

Riktlinjerna för parkeringsövervakning syftar till att vara en vägledning för att öka framkomligheten i Nacka kommun. Parkeringsövervakningen ska bidra till att fordon inte hindrar framkomligheten för utrycknings- och servicefordon. Målsättning med parkeringsövervakningen är att öka framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Syftet med riktlinjerna är att skapa god efterlevnad av generella bestämmelser och lokala trafikföreskrifter som reglerar uppställning och parkering av fordon. Riktlinjerna gäller för trafikanter som framför och parkerar fordon i Nacka kommun på allmän platsmark.

Parkeringsövervakning inom Nacka kommun prioriteras i första hand inom trafiktäta och/eller inom högt trafikerade områden och sedan vid avgifts- och/eller tidsreglerade områden. Parkeringsövervakningen arbetar även förebyggande vid säsongsbetonade platser. Övriga områden prioriteras generellt då det kommer in klagomål/felanmälningar från medborgarna.

Storleken på felparkeringsavgifterna finns i tre olika nivåer och anpassas så att de motverkar överträdelser. Prioriteringen för felparkeringsavgift ska även återspegla det som är störst fara för människoliv, exempelvis skymd sikt och trafikfarlig uppställning. De tre nivåerna på felparkeringsavgifterna i storleksordning är följande. Trafikfarliga och stoppsförbudsgrundande förseelser 1000 kr, parkeringsförbudsgrundande 600 kr och visstid- och avgiftsgrundande 450 kr. Vid mindre trafikfarliga förseelser kan muntlig



eller skriftlig information meddelas fordonsägaren vid första förseelsen, vid upprepade förseelser utfärdas felparkeringsavgift. Prioriteringen skall också återspeglas av nivån på felparkeringsavgifterna. Förändrad prioritering kan föranleda till justeringar i tiderna för parkeringsövervakning så att den ligger på en rimlig nivå.

Målsättning med parkeringsövervakningen är att ge så få parkeringsanmärkningar som möjligt, men så många som är nödvändigt ska utfärdas. Parkeringsvakterna ska vara på rätt plats och vid rätt tid, arbeta i förebyggande syfte och ge en god service till de som bor och vistas i kommunen. Parkeringsövervakning skall i första hand betraktas som en servicefunktion.

I bilagan 2 till tjänsteskrivelsen, daterad 2020-06-01, Parkeringsöverträdelser 2020, redovisas en sammanställning av parkeringsöverträdelser i kommunen januari till april 2020.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget kan medföra justerade tider för parkeringsövervakning vilket därmed påverkar kostnaderna inom ramen för avtalet med parkeringsbolaget. I övrigt orsakar inte förslaget några ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Riktlinjer för parkeringsövervakning och prioriteringarna inom ramen för riktlinjerna bidrar till ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för alla kommunens invånare, även barn. Prioriteringen bidrar till färre förseelser av felaktig och trafikfarlig parkering vilket bidrar till tryggare och säkrare trafikmiljö, och detta främst i kommunens högt trafikerade och trafiktäta områden där många barn och ungdomar rör sig.

Handlingar i ärendet

1. Riktlinjer för parkeringsövervakning i Nacka kommun, 2020-05-29
2. Parkeringsöverträdelser 2020, 2020-06-01

Martin Hubertson Merbom
Tf enhetschef
Trafikenheten

Camilla Gunneby
Trafikingenjör
Trafikenheten

Förslag till yttrande

Dnr: NTN 2020/122

TN 2019-0440

Region Stockholm

Förslag till yttrande på remiss Sjötrafikutredning del I

Utgångspunkter, omfattning och mål

Nacka kommun uppskattar att sjötrafikens upplägg nu kommer att bli en del i en helhet tillsammans med markbunden kollektivtrafik. För en kommun med stor bebyggelseutveckling i vattennära lägen, samt en exceptionell resandeutveckling för befintlig pendelbåttrafik är det av största vikt att även det vattenväga resandet fungerar och kan utvecklas på bästa möjliga sätt. Kommunen ser också fram emot sjötrafikutredning del 2 där nytt tonnage, ensad biljetthantering och priser samt samordnade tidtabeller utreds. Det är av största vikt för våra medborgare att kollektivtrafiken är en helhet med lika villkor, oavsett om det gäller buss, spår eller båt.

Planeringshorisonten för sjötrafikutredning del 1 gäller för åren 2025 och ca 10 år framåt. Trots att det är efter att tunnelbanan står klar till Nacka och att mycket annan infrastruktur i länet har tillkommit, syns inte några större förändringar i trafikutbudet på vatten avseende pendelbåt. I det pågående arbetet med kollektivtrafikplan 2050 refereras det till denna utredning för att få en bild av det kommande sjötrafiknätet, men eftersom tidsramarna skiljer sig åt saknas en riktigt visionär bild av framtiden. Nacka ser gärna att en sådan bild förtydligas liksom en hantering av de saknade åren mellan 2035 och 2050, särskilt då regionens mål så tydligt pekar på att få en helhet i kollektivtrafiken oavsett trafikslag.

Avseende mål för sjötrafiken listas ett antal sådana, men de ges ingen vikt i förhållande till varandra. Kommunen undrar på vilka platser bör till exempel restidsvinster eller avlastningseffekter väga tyngre än andra faktorer och varför? Detta saknas i resonemanget om målkonflikter under rubrik *3.8 Målkonflikter och hantering*. En kompletterande del om detta vore önskvärt, även med exempel på sträckor för en bättre förståelse för avvägningarna.

Vad gäller planering för stadsnära sjötrafik skriver regionen bland annat att restidsvinster och avlastning på väg- och spårnät samt bytespunkter eftersträvas, liksom att knyta ihop olika delar av den centrala regionen. Samtidigt noteras att pendelbåttrafiken ska uppnå samhällsnytta i form av utvidgad utbildnings- och arbetsmarknadsregion, minskning av klimatpåverkan och ökad tillgång till fritidsaktiviteter. Regionens ser vidare att nya reserelationer kan uppstå i synnerhet med beaktande av kombinationsresor cykel-sjötrafik-cykel. Just nya reserelationer anser kommunen bör uppmärksammas tydligare, resandet med båttrafik bör värderas i sin egen rätt, det vill säga i förhållande till egna fördelar och nyttor, inte enkom i relation till andra trafikslag och landburen trafik. Förutom potentialen för ökat kombinationsresande med cykel och båt (något som inte annan kollektivtrafik har i lika hög utsträckning), är exempelvis pålitligheten i restider en positiv faktor. Det är något som landburen (kollektiv)trafik inte kan uppvisa i samma utsträckning på grund av trängsel, incidenter och olyckor som skapar stopp i infrastrukturen. Sårbarhetsperspektivet bör också lyftas fram, där exempelvis broar kan stängas av. I takt med de kommande årens stora ut- och ombyggnader från flera av regionens parter bör pålitliga trafikslag värderas högt, även om den totala restiden må vara något längre från vissa platser. För resenärer längre ut i skärgården med avsevärt längre restid har Nacka kommun full förståelse för att den totala restiden får större vikt, och kommunen ställer sig positiv till det upplägg i form av alternativ 2 som utredningen förordar. Ytterligare en positiv faktor till fördel för båttrafiken är möjligheten till avkoppling och upplevelser som värderas på ett helt annat sätt jämfört med att resa med buss eller tåg.

I nuläget saknas avtal för de flesta av sjötrafikens trafikerade bryggor och de ägs i huvudsak av Trafikverket, kommuner eller enskilda föreningar. För ett robust och pålitligt framtida sjötrafiksystem anser Nacka kommun att sådana avtal bör komma till stånd. Med avtal som tydliggör ansvarsförhållanden, standard och drift skapas en tydlighet mot resenärerna, men också för infrastrukturhållaren. Vidare kan det öppna upp för en kommande möjlighet att söka medfinansiering för investeringar från till exempel länsplan.

Åtgärder och utredningsalternativ

Regionen förordar i sjötrafikutredning del 1 den inriktning kallad utredningsalternativ 2, vilket möjliggör en förstärkt trafik på helårsbasis och med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även andra öar med behov av trafik. För Nackas del betyder det en förstärkt utveckling av trafik till södra skärgården i Saltsjöbaden, då med mindre, men fler fartyg, för vidare färd ut i skärgården. Den mest kapacitetsstarka kollektivtrafikkopplingen till Saltsjöbaden är Saltsjöbanan. Kommunen anser att det är viktigt att regionen fortsätter upprustningen av Saltsjöbanan och säkerställer framtida investeringar såsom nya vagnar för minskad miljöpåverkan i form av buller, liksom ökad turtäthet genom mötesspår. I kommande utredningar likt *Åtgärdsvalsanalys Saltsjöbanan* och *Konsekvenser av tunnelbanans försening* där ett större nyttjande av Saltsjöbanan är ett troligt scenario, bör detta perspektiv också följa med.

Sammanfattningsvis ställer sig Nacka kommun positiv till utredningsalternativ 2 och ser de fördelar som utredningen beskriver avseende skärgårdstrafiken med Waxholmsbolaget som varumärke. Det är också positivt att binda ihop pendelbåtstrafiken med övrig sjötrafik samt med den landburna kollektivtrafiken. Men nuvarande inriktning har inneburit att fåtalet nya pendelbåtlinjer har tillkommit och dessa baseras på tidigare utredningar vilket innebär kopplingar med sjötrafik på sträckorna Norra Ulvsunda–Gamla Stan och Norra Ulvsunda–Hägersten. Likaså förutsätts kommande försök med nya pendelbåtlinjer till Vaxholm och Värmdö fortgå. Nacka kommun är positiva till de kommande försöken som berör kommunen med försökslinje 1 med stopp i Nacka strand och Hasseludden (troligen även Telegrafberget), samt linje 2 med stopp i Riset. Samtliga är platser med fortsatt utveckling och inflyttning av nya resenärer. Nacka kommun vill se en utveckling av pendelbåtstrafiken och en utvidgning av föreslagen inriktning med sjötrafik som komplement till övrig kollektivtrafik i form av sjötrafik på egna villkor. Här bör den starkt positiva resandeutvecklingen för nuvarande pendelbåtlinje 80 vägas in till Nackas fördel. Förklaringen anser regionen själva delvis ligga i att pendelbåtarna trafikförsörjer områden som på senare tid exploaterats med bostäder och till viss del arbetsplatser. Detta kommer Nacka kommun att fortsätta med, även i andra vattennära lägen i närhet till länets mest centrala delar. Områden som med fördel skulle kunna ha pendelbåtstrafik är Fisksätra, Tollare och Skuru. På längre sikt kommer Bergs gård med cirka 2000 bostäder som bör kollektivtrafikförsörjas både land- och vattenvägen. Naturligtvis bör resurseffektivitet i det totala kollektivtrafiksystemet bedömas, men för att åstadkomma tillgänglighet och hållbarhet i regionen anser Nacka kommun att en ännu större utvecklingspotential finns. Möjligen kan detta bedömas först efter att nytt tonnage och nya förutsättningar för Waxholmstrafiken enligt utredningsalternativ 2 finns på plats, men fortsatta studier behövs.

Generellt anser kommunen att det är sammankopplingen av viktiga målpunkter som bör vara fokus, snarare än att ta utgångspunkt i befintligt kollektivtrafiksystem till land. Även om nya landburna länkar tillkommer såsom Förbifart Stockholm eller en eventuell Östlig förbindelse där buss kan köra, betyder inte det att vattenvägen i delvis samma relation inte behövs. Exempelvis kan man inte cykla i motorvägstunnlar, medan det går att ta med cykel på båt. Det är helt enkelt olika målgrupper med olika syften som alla behöver omhändertas. Potentialen för ett hållbart resande med cykel och båt, som utredningen också lyfter, vill Nacka kommun förstärka. Naturligtvis är inte utvecklingen för den landburna trafiken oviktig. För Nackas del är det en stor osäkerhetsfaktor att exempelvis stängningar av Södra länken ökar, liksom stängningstiden. Incidenterna på bygget av den nya Skurubron visar också på stora trafikpåverkande följd effekter. Även om åtgärder genomförts och genomförs i Henriksdal och Slussen är det fortfarande trångt där. För att erbjuda ett robust (kollektiv)trafiksystem är även vattenvägen viktig. Det minskar sårbarheten i systemet och medger större flexibilitet i händelse av olycka.

I nästa skede emotser Nacka kommun ett säkerställande av standard i bytespunkter i form av byte mellan buss och båt eller mellan cykel och båt. Det förutsätter även möjlighet för god cykelparkering, och allmänna angörande vägar med god standard för buss och cykel. På



lämpliga platser längre ut i systemet kan det också finnas fog för utrymme för infartsparkering med bil.

Mats Gerdau
Ordförande
Kommunstyrelsen
Natur- och trafiknämnden

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör
Stadsledningskontoret

Remiss för Sjötrafikutredning del 1

Region Stockholm är genom Trafiknämnden regionens kollektivtrafikmyndighet samt en beställare av kollektivtrafik. Sjötrafiken är en del i kollektivtrafiksystemet och trafikförvaltningen har på uppdrag av Regionfullmäktige i Stockholm genomfört en utredning på hur Stockholmsregionens sjötrafik ska utformas. Sjötrafikutredningen visar på två olika alternativ på utformning av sjötrafiken med planeringsår 2025 och framåtblick.

Ni har identifierats som en viktig intressent för den kollektiva sjötrafiken och har därför adresserats denna remiss. Trafikförvaltningen ser fram emot svar på remiss senast 2020-09-25.

Svar på remiss skickas till: registrator.tf@sll.se

Märk svaret med: TN 2019-0440 svar på remiss, samt er organisations namn.

Frågor under remisstiden adresseras till jan.eklund2@sl.se alternativt 010-452 21 35

Med vänliga hälsningar

Sofie Enander
Planeringschef, Strategisk utveckling
Trafikförvaltningen, Region Stockholm

2020-06-04

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/122

Natur- och trafiknämnden

Förslag till yttrande på remiss Sjötrafikutredning del 1

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunstyrelsen fatta följande beslut.

Kommunstyrelsen beslutar anta förslag till yttrande på remiss Sjötrafikutredning del 1.

Sammanfattning av ärendet

Trafiknämnden i Region Stockholm har fått i uppdrag att påbörja arbetet med att forma framtidens sjötrafik, och ska i ett första steg grundligt och strategiskt utreda hur framtidens sjötrafik ska se ut. I inkommen remiss Sjötrafikutredning del 1 beskrivs sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål såsom ökat kollektivt resande, samt en attraktiv, hållbar och tillgänglig region. Framöver tillkommer en remiss för Sjötrafikutredning del 2 som behandlar det tonnage som är nödvändigt för att utföra de uppgifter och uppnå de förmågor som identifieras i del 1.

Kommunen ställer sig överlag positiv till utredningens alternativ 2 som förordar att sjötrafiken ska kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet vilket ger ett bättre turutbud och längre trafikdygn till gagn för fastboende och besökare. Däremot ser kommunen att det behövs vidare utredning gällande pendelbåttrafiken mer specifikt. För en kommun med stor bebyggelseutveckling i vattennära lägen, samt en exceptionell resandeutveckling för befintlig pendelbåttrafik är det av största vikt att även sjötrafiken fungerar och kan utvecklas. I bilaga 1, Förslag till yttrande på Sjötrafikutredning del 1, daterad 2020-05-29, beskrivs mer detaljerat hur Nacka kommun ställer sig till den utredningen.

Ärendet

Regionfullmäktige beslutade i samband med budget 2019 att trafiknämnden skulle påbörja arbetet med att forma framtidens sjötrafik. Ett första steg är att grundligt och strategiskt utreda hur framtidens sjötrafik ska se ut. Sjötrafikutredning del 1 omfattar sjötrafikens upplägg och hur sjötrafiken ska formas i syfte att gå mot kollektivtrafikens övergripande mål såsom ökat kollektivt resande, samt en attraktiv, hållbar och tillgänglig region.



Remiss Sjötrafikutredning del 1 inkom till Nacka kommun för besvarande. Framöver tillkommer Sjötrafikutredning del 2 som behandlar det tonnage som är nödvändigt för att utföra de uppgifter och uppnå de förmågor som identifieras i del 1. Kommunen ställer sig överlag positiv till utredningens alternativ 2 som inbegriper både skärgårdstrafik och pendelbåtstrafik och har planeringsår 2025 och cirka 10 år framåt. Alternativ 2 möjliggör en förstärkt trafik på helårsbasis och med ett utökat turutbud samt längre trafikdygn mellan kärnöar och replipunkter samt även andra öar med behov av trafik. Sjötrafiken föreslås kopplas samman mer med landkollektivtrafiksystemet, vilket gör det enklare att resa med sjötrafiken. Direkttrafik från Stockholms innerstad till exempelvis Vaxholm och Grinda kommer att kvarstå. För en kommun med stor bebyggelseutveckling i vattennära lägen, samt en exceptionell resandeutveckling för befintlig pendelbåtstrafik är en resurseffektiv utveckling av sjötrafiken positiv. Det är av största vikt att sjötrafiken kan fortsätta att utvecklas i ett mer integrerat system med den landburna kollektivtrafiken. För Nackas del betyder det en förstärkt utveckling av trafik till södra skärgården i Saltsjöbaden. Den mest kapacitetsstarka kopplingen till Saltsjöbaden är Saltsjöbanan och därför ser kommunen det som viktigt att regionen fortsätter upprustningen av denna, samt säkerställer framtida investeringar även här. Nacka kommun vill även se en utvidgning av föreslagen inriktning gällande pendelbåtstrafiken med fler linjer och/eller stopp. Potentialen för kombinationsresande med cykel, sårbarhetsperspektivet i trafiksystemet samt restidosäkerhet med landburna kollektivtrafik är alla faktorer som bör få större utrymme i bedömningarna gällande tillkommande sjötrafik (främst pendelbåtslinjer). Vidare vill Nacka kommun se en tydligare hantering av de olika målåren i pågående eller avslutade utredningar avseende kollektivtrafikens framtid, allt för att säkerställa en likvärdig finansiering och utveckling över tid.

I bilaga 1, Förslag till yttrande på Sjötrafikutredning del 1, daterad 2020-06-04, beskrivs mer detaljerat hur Nacka kommun ställer sig till den utredningen.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Sjötrafikutredningen medför en förstärkt utveckling av sjötrafiken, som blir en del i helhet tillsammans med landkollektivtrafiken. Förändringarna innebär en utökad, resurseffektiv och mer tillgänglig kollektivtrafik. Barn och ungdomar utgör en stor resenärsgroup för kollektivtrafiken och föreslagen inriktning bidrar till ökad rörelsefrihet för denna målgrupp. En utökad kollektivtrafik bidrar även långsiktigt till ett mer hållbart resande, vilket i förlängningen bidrar till en mer hållbar framtid.

Handlingar i ärendet

1. Förslag till yttrande på remiss Sjötrafikutredning, del 1, 4 juni 2020
2. Missiv remiss för Sjötrafikutredning del 1, Trafikförvaltningen Region Stockholm, 4 maj 2020



3. Rapport Sjötrafikutredning del 1, Trafikförvaltningen Region Stockholm, 4 maj 2020
4. Bilaga till remiss Sjötrafikutredning del 1, Trafikförvaltningen Region Stockholm, februari 2020

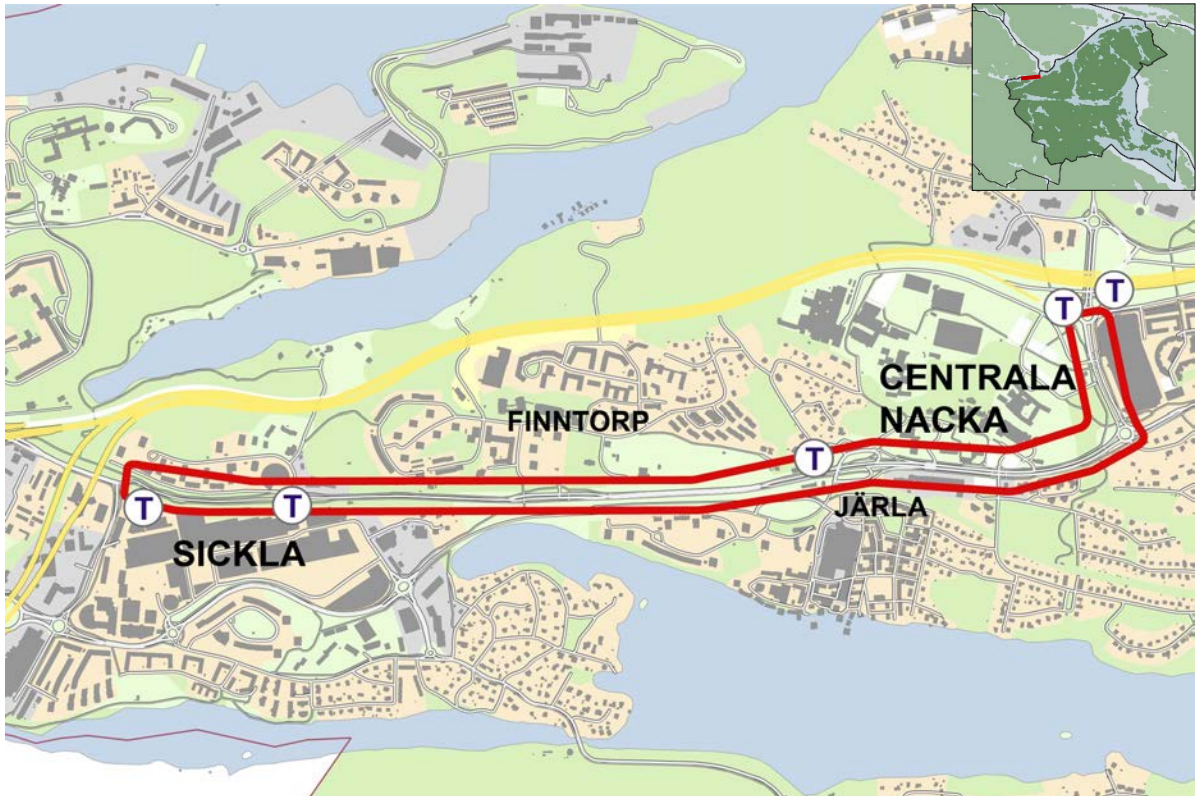
Martin Hubertson Merbom
Tf enhetschef
Trafikenheten

Ebba Larsson
Trafikplanerare
Trafikenheten

Ärendeöversikt för stadsbyggnadsprojekt 93100918, Värmdövägen

Projektledare: William Bluum

	Beslut	Datum	Styrelse/nämnd	Kommentar
✓	Projektdirektiv	2017-06-07		
✓	Investeringsbudget, tidigt skede	2017-11-13	KF	T2 2017
✓	Investeringsbudget, systemhandlingsprojektering	2018-06-18	KF	T1 2018
✓	Start-PM, godkännande	2018-08-28	KSSU	
✓	Investeringsbudget, bygghandlingsprojektering etapp 3	2019-11-18	KF	T2 2019
✓	Utbyggnads-PM			
✓	Investeringsbudget genomförande			
✓	Tilldelning av entreprenad			
✓	Slutbesiktning allmänna anläggningar			
✓	Driftöverlämning			
✓	Slutredovisning			



Översiktskarta över hela projektets omfattning.



Skedesplanering för produktion av Värmdövägen, etapp 3.

2020-04-21

UTBYGGNADS-PM

Dnr KFKS 2018/430

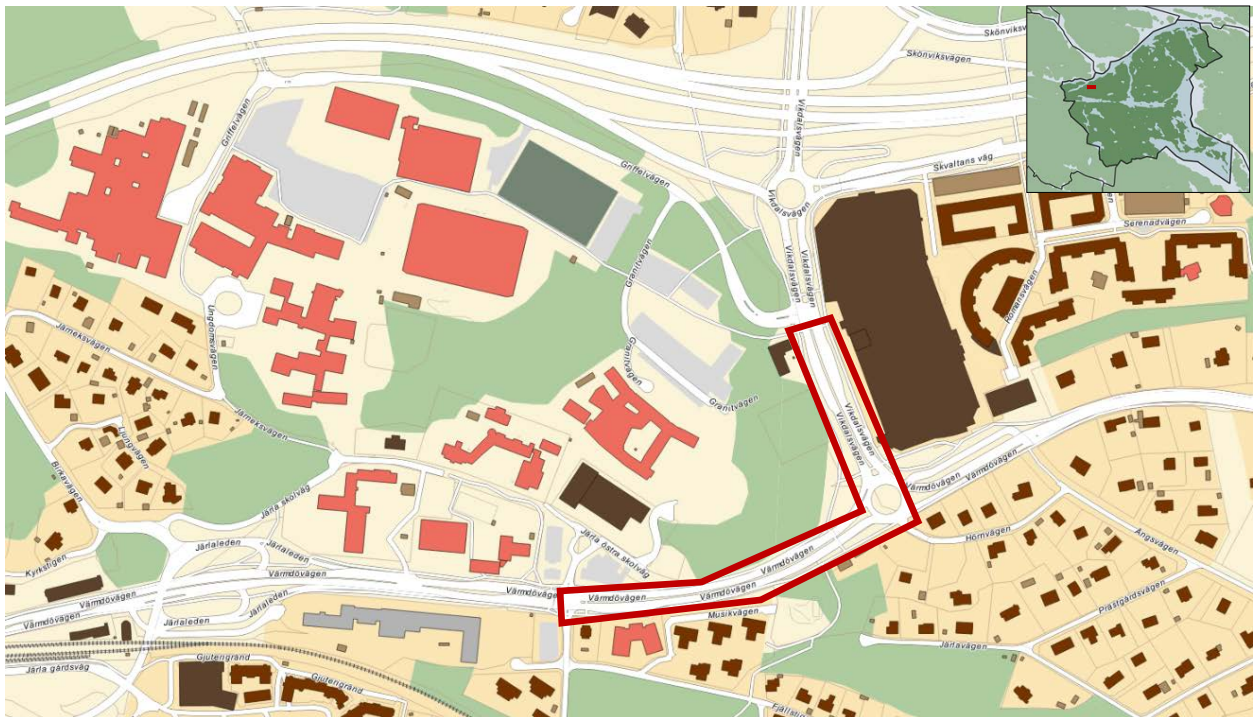
Projekt 93100918

Nacka stad

Ingår i tunnelbaneavtalet

Utbyggnads-PM Värmdövägen etapp 3.

Stadsbyggnadsprojekt för Värmdövägen, i kommundelen Västra Sicklaön, Nacka kommun.



Kartan visar områdets avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun som området ligger.

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund.....	3
3	Syfte och mål.....	3
3.1	Syfte.....	3
3.2	Mål.....	3
3.2.1	Projekt mål.....	3
3.2.2	Hållbart byggande.....	4
3.2.3	Uppföljning av mål.....	5
4	Förutsättningar.....	5
4.1	Område och avgränsningar	5
4.2	Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala.....	6
5	Utförande.....	6
5.1	Detaljplan(-er).....	6
5.2	Markägoförhållanden.....	7
5.3	Utbyggnad	7
5.3.1	Allmänna anläggningar.....	7
5.3.2	Byggnation på kvartersmark	8
5.4	Konsekvenser för fastighetsägare och boende.....	8
5.5	Rättsligt genomförande	9
5.6	Konsten att skapa stad	9
6	Tidplan	9
7	Ekonomi	9
7.1	Budget.....	9
7.2	Projektkalkyl	10
7.3	Finansiering.....	11
7.4	Driftskostnader för allmänna anläggningar	12
8	Risker.....	12
9	Kommunikation.....	12
10	Rapportering.....	13
10.1	Avslut och överlämnande.....	13
11	Bilagor	13

I Sammanfattning

Värmdövägen etapp 3 utgörs av sträckan Värmdövägen/Lillängsvägen – Vikdalsvägen/Griffelvägen. Kärnan av stadsbyggnadsprojektet ligger i tillskapande av en funktionell och gestaltningsmässigt god utformad stadsgata samt om- och nyförläggning av ledningar vilka kommer att förse kommande bebyggelse med nödvändig infrastruktur.

Utbyggnaden planeras att starta under kvartal 3 2020, och vara färdigställt under 2023. Trafiken i området kommer att påverkas under byggnationen, men projektet arbetar aktivt för att hantera detta.

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår.

2 Bakgrund

Värmdövägen utgör huvudstråk i både Sickla och Centrala Nacka där en stor del av Nackas bostadsutbyggnad och stadsutveckling planeras. Innan Värmdöleden (väg 222) byggdes ut på 1960- och 70-talen var Värmdövägen det huvudsakliga trafikstråket mellan Stockholm och Nacka samt vidare ut mot skärgården. Den tidigare funktionen som enda huvudsakligt trafikstråk har bidragit till gatans nuvarande karaktär av en väg snarare än en gata. Längs aktuell sträcka av Värmdövägen och Vikdalsvägen ska karaktären av gata förstärkas med bland annat ny bebyggelse, fler entréer, gatuträd och genomtänkta materialval.

Den tillkommande exploateringen innebär att den tekniska försörjningens kapacitet behöver förstärkas. Utredningar pågår kring den tekniska försörjningen inom ramen för etapp 3. Detta innebär att projektområdet kan behöva utökas något för att säkerställa robusta ledningssystem.

3 Syfte och mål

3.1 Syfte

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning av de aktuella delarna av Värmdövägen och Vikdalsvägen samt tillgodose att den tekniska försörjningens kapacitet förstärks i och med den tillkommande exploateringen på västra Sicklaön.

3.2 Mål

3.2.1 Projekt mål

Från startpromemoria för Värmdövägen som antogs i Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 28 augusti 2018 hämtas följande projekt mål:

- En attraktiv utformning av Värmdövägen och Vikdalsvägen som tar stöd i visionen om en tät och blandad stad och stadsbyggnadsprinciperna i Fundamenta.
- Värmdövägen och Vikdalsvägen ska utformas som stadsgator med helhetsgestaltning där planerad bebyggelse följer gatan. Vidare ska gaturummet, där

det är möjligt, utformas med angöring, trädtrader för en grön stad och dagvattenhantering, samt husfasader med entréer mot gatan för stadsliv.

- Funktionella och framkomliga gator där gång-, cykel-, och kollektivtrafik prioriteras samt där en trygg och säker miljö ska uppnås.
- Att utöver trafikrelaterade funktioner även samordna och lösa funktioner som kan eller bör lokaliseras inom det framtida vägområdet, såsom ledningsinfrastruktur för vatten, avlopp, el, fjärrvärme, tele och fiber och dagvattenhantering.
- Att anpassa projektets tidplan till angränsande projekt så att förseningar undviks. Preliminärt genomförs projektering under hösten 2018 och våren 2019.
 - För hela projektet har en systemhandling tagits fram under 2018 och slutlevererades våren 2019.
 - Bygghandlingsprojektering för etapp 3 (sträckan mellan Vikdalsvägen/Griffelvägen till Värmdövägen/Lillängsvägen) har planerad slutleverans våren 2020.
 - Samordning med angränsande projekt sker löpande.
- En lämplig indelning i etapper som skapar förutsättningar för ett rationellt genomförande.
- En kostnadseffektiv ombyggnad där både investeringskostnader och långsiktiga driftkostnader beaktas.
- Projektet ska sträva efter att gatubredderna hålls nere och hela tiden göra en avvägning mellan funktion och bredd för att hitta bästa möjliga lösningar, där nödvändiga funktioner får plats, i en gatusektion som ur ett fotgängarperspektiv inte upplevs som för bred. Bredden ska inte överstiga 32 meter.

Målet om en lämplig indelning i etapper för ett rationellt genomförande kan komma att förändras i och med beslutet i Kommunstyrelsen den 30 mars 2020 gällande genomförandeplan för stadsutveckling på västra Sicklaön. Som en följd av detta kan även målet om en kostnadseffektiv ombyggnad påverkas.

3.2.2 Hållbart byggande

Från startpromemoria för Värmdövägen som antogs i Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 28 augusti 2018 hämtas följande:

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

Hållbart resande

Värmdövägen och Vikdalsvägen har idag, och kommer även i framtiden, ha en avgörande betydelse för framkomligheten för alla trafikslag med företräde för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Projektet ska säkerställa att lokal busstrafik och stombusstrafik även efter tunnelbanans öppnande har en god framkomlighet.

Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Värmdövägen och Vikdalsvägen är stråk med offentliga rum, verksamheter och mötesplatser. Avsikten är att stärka dessa funktioner i framtidens Nacka stad och

Värmdövägens och Vikdalsvägens ombyggnad ska stödja den inriktningen. Projektet innehåller ingen planerad bebyggelse men gatans utformning med angoringsmöjligheter och gångbanor med mera påverkar möjligheterna att förverkliga intilliggande bebyggelsens önskade stadskvaliteter.

Anpassning till framtida klimat

Värmdövägen ligger idag i eller i nära anslutning till lågpunkter som i de skyfallsanalyser som gjorts anges som kritiska vid intensiva regn. Med en genomtänkt höjdsättning ges Värmdövägen förutsättning att fungera som avledande kanal för dagvattenvolymer som inte kan fördröjas i gatumiljön.

Dagvatten som renas och infiltreras

Värmdövägen och Vikdalsvägen är trafikerade gator där dagvattenföroreningar behöver tas omhand. I första hand ska dagvatten renas och fördröjas med gatuträd i skelettjord. Frågan behöver beaktas i både projektering, utbyggnad och framtida drift.

Effektiv mark- och resursanvändning

Längs vissa delar av Värmdövägen och Vikdalsvägen finns ytkrävande trafiklösningar samt impedimentytor där en ombyggnad kan bidra till en effektivare markanvändning. Detta medför även att markytor frigörs för bebyggelse och väl fungerande allmänna platser. En utformning där alla trafikslag beaktas möjliggör framkomlighet för människor som bor och verkar i stora delar av kommunen.

Utvecklande av gröna tjänster

Värmdövägen omges idag till stora delar av grönområden men grönstrukturen är inte en del av gatan. Tillkommande växlighet i gatan kompletterar den existerande grönstrukturen så att den får en genomtänkt roll i att leverera ekosystemtjänster som exempelvis temperaturreglering, rening av luft samt rening och fördröjning av vatten. Dessutom bidrar den starkt till att bilda attraktiva gaturum.

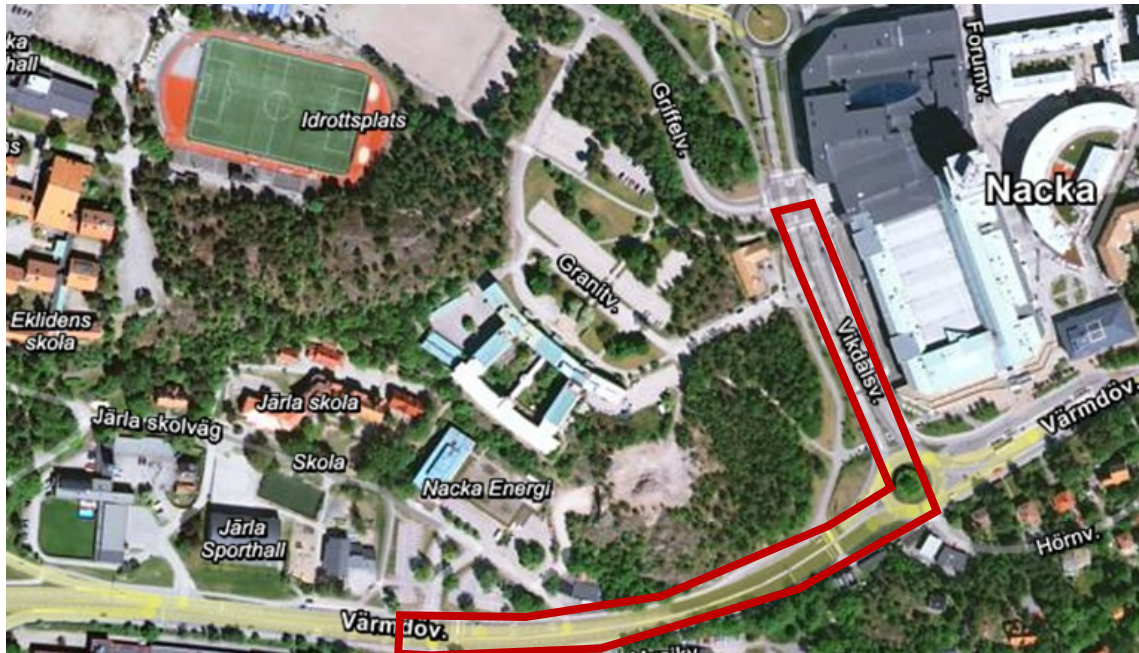
3.2.3 Uppföljning av mål

Målen följs upp löpande och tas med in i arbetet i projektet. Ändring av inriktningar, till exempelvis den uppdaterade genomförandeplanen för stadsutveckling på västra Sicklaön som beslutades i Kommunstyrelsen den 30 mars 2020, ger påverkan på målen och möjligheten att uppfylla dessa.

4 Förutsättningar

4.1 Område och avgränsningar

Projektområdet utgörs av sträckningen för Värmdövägen från Sickla bro till Nacka Forum och vidare upp Vikdalsvägen till Fyrbåksrondellen. Etapp 3 utgörs av sträckan Värmdövägen/Lillängsvägen – Vikdalsvägen/Griffelvägen. Flertalet angränsande fastigheter och projekt berörs längs projektet. Produktionsplanering för etapp 3 pågår för att säkerställa ett så rationellt genomförande som möjligt utifrån projektets förutsättningar.



Karta som visar ett flygfoto över projektområdet för Etapp 3, Vikdalsvägen/Griffelvägen till Värmdövägen/Lillängsvägen.

4.2 Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Huvuddelen av projektområdet är antingen planlagt som gata eller är planlöst område. Ett genomförande av projektet medverkar till den utveckling som pekas ut i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2050) samt Nacka kommuns översiktsplan (Hållbar framtid i Nacka, 2018). Värmdövägen i Nacka stad, och del av Vikdalsvägen, är viktiga delar i den utvecklade strukturplanen för Nacka stad, och en ombyggnad av gatan pekas även ut i detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka.

Projektområdet för etapp 3 kan påverkas av flertalet riksintressen:

- Riksintresse för kommunikationer, projektet gränsar till Nacka trafikplats.
- Riksintresse för energidistribution, vilket avser en planerad elkabel (220kV) mellan Skanstull och Centrala Nacka.

5 Utförande

5.1 Detaljplan(-er)

Projektet bedöms i huvudsak kunna genomföras med stöd av gällande detaljplaner, och det har inte tagits fram någon specifik detaljplan för etapp 3. I kommande etapper kan det för vissa delar krävas planläggning för planerad breddning av gatan, sådan planläggning avses i huvudsak hanteras inom ramen för angränsande stadsbyggnadsprojekt vilka redan pågår.

Flertalet detaljplaner bedöms beröras eller angränsas längs projektet i respektive delsträcka.

5.2 Markägoförhållanden

Nacka kommun äger den mark som berörs av ombyggnaden på aktuell sträcka, bortsett från delar av befintlig gångbana på Vikdalsvägens östra sida mot Nacka Forum. Kommunen har dock rådighet över denna del av gångbanan genom befintliga servitut. Inom den kommande planläggning för Nacka Forum kommer det utredas om nuvarande situation med servitut ska kvarstå eller om fastighetsreglering ska göras så att hela gatan ligger på kommunens mark.

5.3 Utbyggnad

5.3.1 Allmänna anläggningar

Kärnan av detta stadsbyggnadsprojekt utgörs av utbyggnad av allmänna anläggningar som Nacka kommun ansvarar för. Även om- och nyförläggning av ledningar kommer bli aktuella för att förse kommande bebyggelse med nödvändig infrastruktur. Utbyggnaden kommer ske etappvis, där den första etappen utgörs av sträckan Lillängsvägen/Värmdövägen till Griffelvägen/Vikdalsvägen.

För hela projektet finns en systemhandling framtagen under våren 2019.

Bygghandlingsprojektering pågår för etapp 3, sträckan Vikdalsvägen/Griffelvägen till Värmdövägen/Lillängsvägen, och planeras vara färdigställd i juni 2020.

Bygghandlingsprojektering för resterande del av projektet kvarstår.

Vald entreprenadform är totalentreprenad i samverkan. Utbyggnad kommer ske som en del av den redan upphandlade samverkansentreprenaden för Södra Centrala Nacka, med Skanska Sverige AB som entreprenör för utbyggnad av allmänna anläggningar. Inom ramen för entreprenaden kommer vissa förberedande arbeten att behöva genomföras innan utbyggnaden kan börja, exempelvis kommer Lillängens busshållplatser längs Värmdövägen flyttas något västerut.

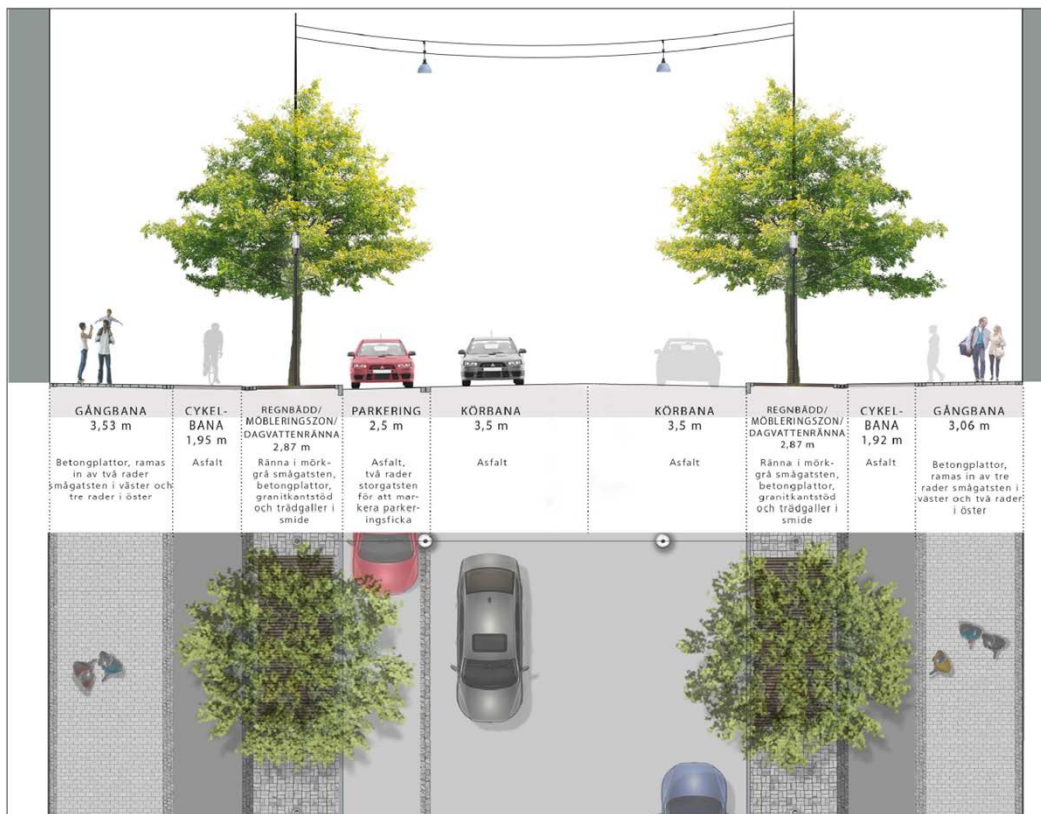
Skedesplanering för utbyggnaden av etapp 3 genomförs för att säkerställa ett så rationellt genomförande som möjligt utifrån de förutsättningar projektet har idag, se bild nedan. I stora drag planeras byggnationen starta på Vikdalsvägen, därefter bygga rondellen Värmdövägen/Vikdalsvägen och vidare till den del av Värmdövägen som ligger inom etappen. Omfattningen av det sista skedet, södra sidan av Värmdövägen, kan komma att minska markant om ledningsarbeten inte blir aktuella där, vilket är ett möjligt scenario i dagsläget.

Samordning av utbyggnaden med övriga projekt inom kommunen sker löpande och synergivinster försöks tillvaratas. Ledningsarbeten för aktuella ledningsägare samordnas och planeras att genomföras inom ramen för projektet.

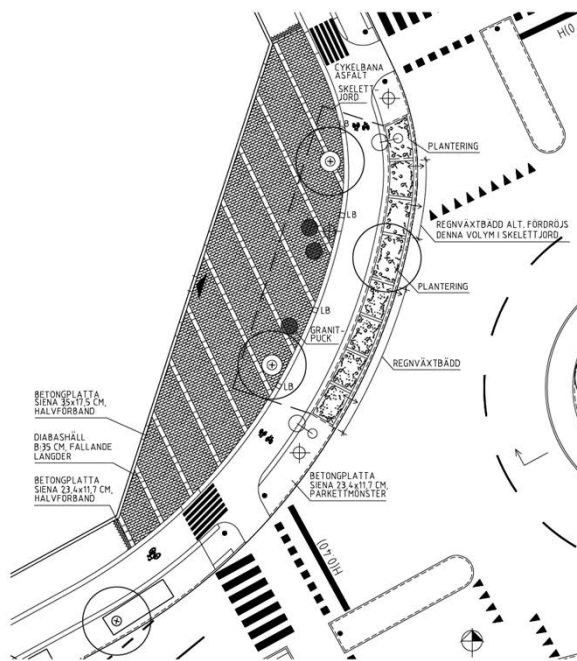
Gällande möjlig sanering inom projektområdet finns det indikationer från genomförda undersökningar att det förekommer föroreningar i asfalten, vilken kommer kräva särskild hantering och därför även vara kostnadsdrivande.



Skedesplanering för produktion av etapp 3.



Principsektion för generell gatugestaltning från gestaltungsprogrammet för Värmdövägen.



NATURBAN/ Platsbildningen har en markbeläggning av grå Siena betongplatta i format 35x17,5 cm med band av flammad diabas. I runda trädgaller står mannaask, Fraxinus ornus. Under trädens kronor finns runda sittmöbler av mörkt grå granit. Planteringar med glansväxning tillsammans med dvärgtall ger en låg grön inramning till platsen. Anslutande regnväxtbädd har växtmaterial som harmonierar med intilliggande plantering.



GESTALTNINGSFÖRSLAG VÄSTRA PLATSBILDNINGEN VIKDALS KORSET
SKALA 1:200 (A3) 2020-03-03

 TYRÉNS

Skiss på gestaltning vid rondellen Värmdövägen/Vikdalsvägen mot kvarter 7, Nya gatan.

5.3.2 Byggnation på kvartersmark

För Värmdövägen etapp 3 kommer det inte vara aktuellt med byggnation inom kvartersmark. Samordning med angränsande projekt sker löpande och kommer vara av vikt då andra projekt kommer byggas ut samtidigt.

5.4 Konsekvenser för fastighetsägare och boende

En central uppgift för projektet är att bygga om Värmdövägen och Vikdalsvägen till en gata med stadsmässig karaktär och säkerställa gatornas funktioner. Därtill ingår ett aktivt arbete med trafiksäkerhet, belysning och tydlighet vad gäller uppdelning av funktioner. Detta är viktiga aspekter för alla medborgare men kanske främst för barn och unga i olika åldrar och med olika förutsättningar och behov. Projektet bedöms som helhet innebära positiva konsekvenser för barn.

Tillfälliga trafikomläggningar kommer bli aktuellt under utbyggnadstiden. Projektets utgångspunkt är att undvika totalavstängning för bil- samt gång- och cykeltrafik under utbyggnad av etapp 3 från Lillängsvägen/Värmdövägen till Griffelvägen/Vikdalsvägen, men viss påverkan på trafiken kommer bli aktuell. Projektet arbetar med en proaktiv hantering av trafikordningsplaner i projekteringskedet tillsammans med trafikenheten för att säkerställa en genomarbetad trafiklösning för tredje man samt en förutsägbarhet för entreprenören under utbyggnaden.

Busshållplatserna vid Lillängen kommer tillfälligt flyttas något västerut och hållplatsen vid Forum på Vikdalsvägen kommer flyttas något norrut till befintlig hållplats.

I de fall bullrande och/eller dammande arbeten förekommer kommer projektet aktivt arbeta med dessa och se till att nivåerna ligger under satta gränsvärden.

Proaktiv information kommer vid behov delges allmänheten genom Nacka kommuns etablerade kanaler.

5.5 Rättsligt genomförande

Kommunen har övergripande markavtal med respektive ledningsägare som har ledningar markförlagda i kommunens mark. Avtalen reglerar vem som ska bekosta ledningsomläggningar. Därutöver kommer projektspecifika genomförandavtal att tecknas med varje ledningsägare. Inga genomförandavtal är tecknade i dagsläget, men framtagande av dessa avtal med ledningsägare pågår.

I budgeten för utbyggnaden av etapp 3 ingår kostnaderna för de ledningsarbeten som krävs för att färdigställa etappen. Del av kostnaderna kommer att vidarefaktureras ledningsägarna men då omfattningen i dagsläget är osäker har dessa intäkter inte tagits med i efterfrågad budget. Samtliga ledningsägars lägen i gatan är osäkra och omfattningen av nödvändiga provisorier kan idag inte bedömas.

5.6 Konsten att skapa stad

Inom ramen för etapp 3 finns inga aktiviteter inom ramen för Konsten att skapa stad planerade.

6 Tidplan

Aktivitet	År och kvartal
Byggstart allmänna anläggningar	Kvartal 3 2020
Färdigställt, etapp 3	2023
Projektavslut, hela projektet	2028

7 Ekonomi

En särskild momsutredning kommer inte göras inom ramen för detta projekt. Projektet kommer agera i linje med framtagna riktlinjer från kommunen.

7.1 Budget

	Beslutstidpunkt samt beslut			SUMMA (tkr)
	2017-11-13	2018-06-18	2019-11-18	
	§307 Dnr KFKS 2017/19 2017/428	§210 Dnr KFKS 2018/19	§157 Dnr KFKS 2019/76 2019/438	
Inkomster/intäkter	0	0	0	0
Utgifter	-15 000	-53 300	-25 500	-93 800
Netto exkl VA	-15 000	-53 300	-25 500	-93 800

Tabellen ovan redovisar politiskt beviljad budget på en övergripande nivå, samt tidpunkt för beslutet.

Projektet har beviljats medel tre gånger:

- 2017 tilldelades projektet 15 miljoner kronor ur budgeten för projekt i tidigt skede.
- Vid T1 2018 beviljades 53,3 miljoner kronor för systemhandlingsprojektering.
- Vid T2 2019 beviljades 25,5 miljoner kronor för bygghandlingsprojektering av etapp 3.

Investeringsmedel för utbyggnad av etapp 3, samt medel för fortsatt bygghandlingsprojektering fram till sommaren 2021, begärs för i T1 2020. Projektet kommer att söka ytterligare investeringsmedel för resterande delar av projektering och produktion.

7.2 Projektkalkyl

Nedan redovisad projektkalkyl baseras på framtagen systemhandling. Under framtagandet har projektet utgått från den kostnadsuppskattning som utförts av Skanska för etapp 3. Parallellt med kostnadsuppskattning har en skuggkalkyl tagits fram av en oberoende konsult för att med sakkunnig kompetens granska den kostnadsuppskattning som Skanska tagit fram. Kostnaderna kommer under utbyggnaden att regleras enligt självkostnadsprincipen där kommunen betalar nettopris för entreprenörens resurser samt tio procent i arvode. Ett likvärdigt upplägg och pris är svårt att åstadkomma i en upphandling, vilket skulle vara både tids- och kostnadsdrivande.

När bygghandlingsprojekteringen är slutförd kommer entreprenören att sätta en budget och tidplan för utbyggnaden vilken kommer biläggas beställningen av entreprenaden mot vilken incitament är kopplade och projektet kommer styras mot.

Utöver entreprenadkostnaderna har projektet också budgeterat för de byggherrekostnader som kommer krävas för den interna organisationen.

I budgeten för utbyggnaden av etapp 3 ingår kostnaderna för de ledningsarbeten som krävs för att färdigställa etappen. Del av kostnaderna kommer att vidarefaktureras ledningsägarna men då omfattningen i dagsläget är osäker har dessa intäkter inte tagits med i efterfrågad budget. Projektspecifika genomförandeavtal kommer att tecknas med varje ledningsägare av vilka kostnadsfördelning mellan ledningsägare och Nacka kommun kommer framgå.

Gällande eventuell sanering inom projektområdet finns det indikationer från genomförda undersökningar att det förekommer föroreningar i asfalten. Dessa kommer kräva särskild hantering. Kostnadsuppskattning för saneringskostnaderna är cirka 11 miljoner kronor. Enligt gällande direktiv från redovisningsenheten kommer dessa kostnader att belasta driftnettot direkt och inte bli en investering som skrivs av över tid då detta gäller sanering av kommunal mark.

Utgifterna för utbyggnad av etapp 3 bedöms bli sammanlagt 210 miljoner kronor, se tabell nedan.

Värmdövägen, etapp 3	Total	2020	2021	2022	2023	2024=>
Total investeringsutgift	-210	-19	-95	-59	-38	0
varav:						
Entreprenadkostnad	-172	-15	-77	-48	-31	0
Intern personalkostnad/ nedlagd tid	-17	-2	-8	-5	-3	0
Sanering	-11	-1	-5	-3	-2	0
Risk	-10	-1	-5	-3	-2	0
Total investeringsinkomst	0	0	0	0	0	0
Netto	-210	-19	-95	-59	-38	0

Projektkalkyl från tjänsteskrivelse för äsk av investeringsmedel i T1 2020.

7.3 Finansiering

Som redovisats i startpromemorian för Värmdövägen som antogs i Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 28 augusti 2018 kommer stadsbyggnadsprojektet finansieras av den exploateringsersättning som exploitörer inom Nacka stad erlägger.

Exploateringsersättningen regleras i de exploateringsavtal som upprättas mellan kommun och exploitör och beslutas i samband med en detaljplans antagande.

Projektet ska även till viss del bekostas av ledningsägare som utökar sin kapacitet i Värmdövägen och Vikdalsvägen. Kommunen har övergripande markavtal med respektive ledningsägare som har ledningar markförlagda i kommunens mark. Avtalen reglerar vem som ska bekosta ledningsomläggningar. Därutöver kommer projektspecifika genomförandeavtal att tecknas.

7.4 Driftskostnader för allmänna anläggningar

Framtida drift- och underhållskostnader bedöms från 2023 vara 1,5 miljoner kronor per år. Fram till dess kvarstår dagens driftsbudget. Projektets framtida sanerings-, kapital- och driftkostnader kommer att belasta Natur- och trafiknämnden. Uppskattad tillkommande driftkostnad är framtagen tillsammans med resurser från berörda enheter.

Projektnamn	Tillkommande årlig kapitalkostnad	Total årlig kapitalkostnad	Tillkommande årlig driftkostnad	Total årlig driftkostnad	Aktiveringsdatum (ÅÅÅÅMM)
Värmdövägen, etapp 3	12 852	18 210	1 500	1 500	202312

Projektkalkyl från tjänsteskrivelse för begäran av investeringsmedel i T1 2020.

8 Risker

Nedan redovisas de viktigaste riskerna som hittills identifierats i projektet. Arbete sker löpande under projektets gång för att identifiera och hantera risker.

- Trafik, framkomlighet samt påverkan på tredje man och angränsande projekt.
- Trafik, påverkan på framdrift av entreprenaden.
- Ledningssamordning, bristfällig samordning och samsyn kring omfattning.
- Angränsande projekt, förändringar av förutsättningar kan påverka framdrift.

Riskerna hanteras exempelvis genom proaktiv hantering av trafikanordningsplaner under projekteringen, samordning med omkringliggande projekt samt med ledningsägare och kommunikationsinsatser.

9 Kommunikation

Projektet kommer arbeta för att vara tydlig i sin kommunikation kring trafikpåverkande åtgärder till tredje man. En kommunikationsplan är under framtagande och kommunikationsinsatserna redogörs för i denna.

10 Rapportering

10.1 Avslut och överlämnande

Projektavslut av projektet kommer ske enligt gällande rutiner på Nacka kommun.

11 Bilagor

Till detta dokument biläggs denna skrivelse.

Peter Granström
Exploateringschef

William Bluum
Projektledare

2020-06-08

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr KFKS 2018/430
KFKS 2019/232

Natur- och trafiknämnden

Utbyggnad av Värmdövägen, etapp 3

Fastställande av utbyggnadsprogram, 93100918

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden tillstyrker att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fastställer utbyggnadsprogram för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen, etapp 3 och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet.

Sammanfattning av ärendet

Projektet syftar till att bygga ut allmänna anläggningar som Nacka kommun ansvarar för. Även om- och nyförläggning av ledningar kommer bli aktuella för att förse kommande bebyggelse med nödvändig infrastruktur

Bygghandlingsprojektering av etapp 3 befinner sig i slutskedet och utbyggnaden planeras starta under kvartal 3 2020 samt vara färdigställd under 2023. Trafiken i området kommer att påverkas under byggnationen, men projektet arbetar aktivt för att hantera detta.

I tertial 1 2020 begär projektet investeringsmedel för kommande utbyggnad av etapp 3. Utgifterna för etapp 3 bedöms bli sammanlagt cirka 210 miljoner kronor. Summan innefattar bland annat schaktarbeten, ledningsarbeten samt finplanering, belysning och planteringar.

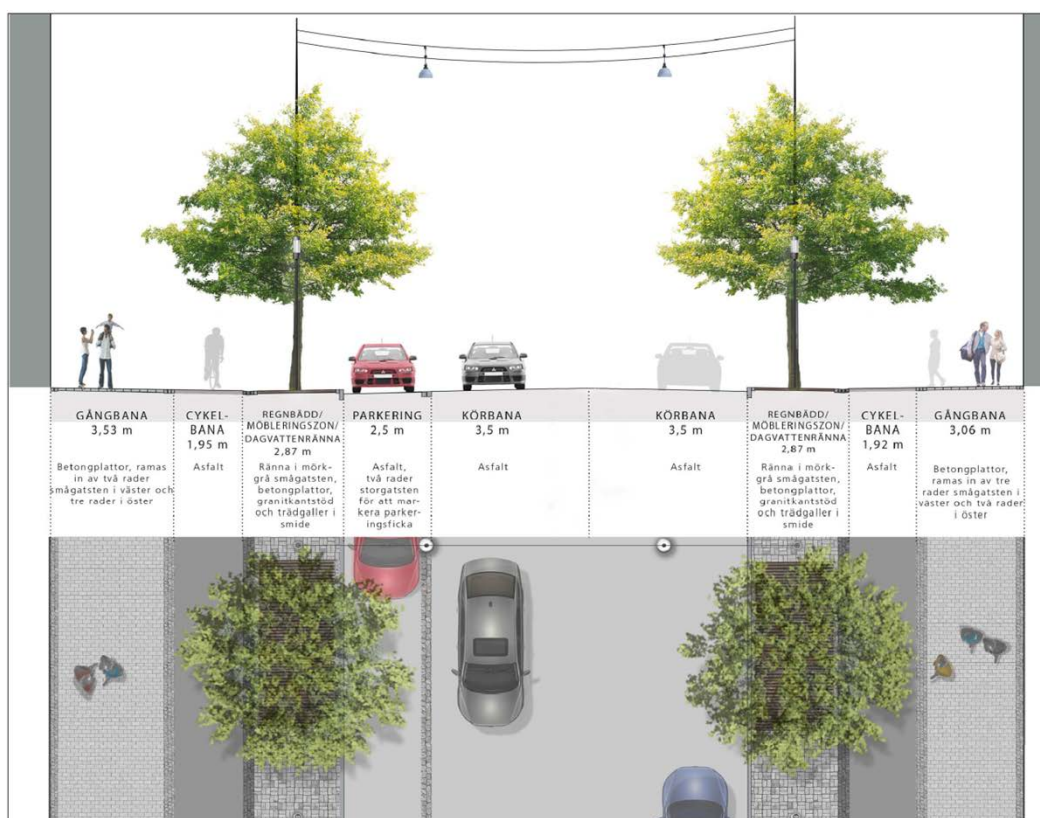
Ärendet

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning av de aktuella delarna av Värmdövägen och Vikdalsvägen samt att tillgodose att den tekniska försörjningens kapacitet förstärks i och med den tillkommande exploateringen på västra Sicklaön.

Projektet syftar till att bygga ut allmänna anläggningar som Nacka kommun ansvarar för. Värmdövägen etapp 3 utgörs av sträckan Värmdövägen/Lillängsvägen – Vikdalsvägen/Griffelvägen.



Projektet innebär en genomgripande ombyggnad av de berörda gatorna. Ett gaturum som i dagsläget närmast är att likna vid en genomfartsledväg i förortsmiljö, kommer att omvandlas i grunden och ges sådan utformning och funktioner som krävs för att det ska kunna fungera i den täta innerstadsmiljö centrala Nacka i framtiden kommer att vara. Det är inte bara gatornas utseende och funktioner ovan mark som justeras; under mark utförs omfattande arbeten för att få plats med alla de nya ledningar som behövs för att staden ska fungera. Den nya gatusektionen framgår av figur 2 nedan.



Figur 2. Normalsektion för den nya stadsgatan.

Huvuddelen av projektområdet är antingen planlagt som gata eller är planlöst område. Ett genomförande av projektet medverkar till den utveckling som pekas ut i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS 2050) samt Nacka kommuns översiktsplan (Hållbar framtid i Nacka, 2018).

Utbyggnad planeras ske som en del av den redan upphandlade samverkansentreprenaden för Södra Centrala Nacka, med Skanska Sverige AB som entreprenör för utbyggnad av allmänna anläggningar. Skedesplanering för utbyggnaden av etapp 3 genomförs för att säkerställa ett så rationellt genomförande som möjligt utifrån de förutsättningar projektet har idag. Bygghandlingsprojektering för etapp 3 planeras vara färdigställd i juni 2020, med planerad byggstart till kvartal 3 2020 och ett färdigställande under 2023.

Tillfälliga trafikomläggningar kommer bli aktuella under utbyggnadstiden. Projektets utgångspunkt är att undvika totalavstängning för bil- samt gång- och cykeltrafik under utbyggnad av etapp 3, men viss påverkan på trafiken är oundviklig. Projektet arbetar med en proaktiv hantering av trafikordningsplaner i projekteringsskedet tillsammans med trafikenheten för att säkerställa en genomarbetad trafiklösning för tredje man samt en förutsägbarhet för entreprenören under utbyggnaden.

Exploateringsenheten Nacka stad föreslår att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fastställer utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen etapp 3 och ger enheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning att promemorian tillstyrks i natur- och trafiknämnden.

Ekonomiska konsekvenser

I tertiäl 1 2020 begär projektet investeringsmedel för kommande utbyggnad av etapp 3. Utgifterna för utbyggnad av etapp 3 bedöms bli sammanlagt cirka 210 miljoner kronor. Summan innefattar bland annat schaktarbeten, ledningsarbeten samt finplanering, belysning och planteringar.

Framtida drift- och underhållskostnader bedöms från 2023 vara 1,5 miljoner kronor per år. Fram till dess kvarstår dagens driftsbudget. Projektets framtida sanerings-, kapital- och driftkostnader kommer att belasta Natur- och trafiknämnden. Uppskattad tillkommande driftkostnad är framtagen tillsammans med resurser från berörda enheter. Kostnadsuppskattning för saneringskostnaderna är cirka 11 miljoner kronor.

Projektnamn	Tillkommande årlig kapitalkostnad (mkr)	Total årlig kapitalkostnad (mkr)	Tillkommande årlig driftkostnad (mkr)	Total årlig driftkostnad (mkr)	Aktiveringsdatum (ÅÅÅÅMM)
Värmdövägen, etapp 3	12,9	18,2	1,5	1,5	202312

Projektkalkyl från tjänsteskrivelse för begäran av investeringsmedel i T1 2020.

Huvudman	Årlig drift- och underhållskostnad utifrån systemhandling:
Väg och Trafik - tillkommande anläggning	1,4 mkr/år
Park och Natur - tillkommande anläggning	0,1 mkr/år
Total	1,5 mkr/år

Årlig drift- och underhållskostnad, per huvudman, underlag systemhandling.

Som redovisats i den startpromemoria för Värmdövägen som antogs i Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 28 augusti 2018, kommer stadsbyggnadsprojektet finansieras av den exploateringsersättning som exploitörer inom Nacka stad erlägger. Utöver detta planeras projektet även till viss del bekostas av ledningsägare som utökar sin kapacitet i Värmdövägen och Vikdalsvägen.

Konsekvenser för barn

En central uppgift för projektet är att bygga om Värmdövägen och Vikdalsvägen till ett gaturum med stadsmässig karaktär och säkerställa gatornas funktioner. Därtill ingår ett aktivt arbete med trafiksäkerhet, belysning och tydlighet vad gäller uppdelning av funktioner. Detta är viktiga aspekter för alla medborgare men kanske främst för barn och unga i olika åldrar och med olika förutsättningar och behov. Projektet bedöms som helhet innebära positiva konsekvenser för barn.

Bilagor

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria, Värmdövägen etapp 3

Bilaga 2 - Ärendeöversikt

Peter Granström
Enhetschef
Exploateringsenheten Nacka stad

William Bluum
Projektledare
Exploateringsenheten Nacka stad

KARTLAGDA ANLÄGGNINGAR				Bilaga 1	20190905	Beslutad	Planerad	Möjlig	Tänkbar		
Område	Typ av anläggning	Kommunfullmäktige	Kommunstyrelsen						Fritidsnämnden		
		Kapacitetshöjning/ Ökad kapacitet		Typ av beslut	Tidplan	Stadsbyggsprojekt/ Enskilt projekt	Inhyrning privat aktör	Projekteringsbeslut milj kr	Investeringsbeslut milj kr	Inriktningsbeslut	Yttrande detaljplan
Boo											
1	Tollare (Hedenströms väg)	5 spel	Kapacitetsökande		2019						
2	Lilla Björknäsvägen	5-spel	Kapacitetsökande		2019						
3	Porsmossen	11- spel	Kapacitetsökande		2020	Enskilt projekt?				Inriktningsbeslut	
8	Velamsund ridanläggning	Ridanläggning	Kapacitetsökande	Mål & Budget	2021			Projektering 3,3 milj			
7	Myrsjö simhall	Simhall	Kapacitetsökande	Mål & Budget 2017	2023	Stadsbyggsprojekt Enskilt projekt		Projektering 2 milj		Inriktningsbeslut	
4	Boo Gärd	Sporthall	Kapacitetsökande	Mål & budget	2024	Stadsbyggsprojekt		Investering 51,5		Inriktningsbeslut	Yttrande detaljplan
6	Myrsjö B gymnastik	Sporthall	Ersättning							Inriktningsbeslut	
5	Myrsjö sportcentrum	Ishall	Kapacitetsökande		2027	Stadsbyggsprojekt					Yttrande detaljplan
Sicklaön											
9	Storängen	5-spel	Kapacitetsökande		2019						
10	Ekudden	5-spel	Kapacitetsökande		2019						
11	Duvnäs utskog	7-spel	Kapacitetsökande	Mål & Budget utepaket	2019			M&B 2016 ingår i 3 milj			
12	Skuru IP konstgräs	11-spel	Ersättning/öknings	Mål & budget	2020	Enskilt projekt		Investering 10		Inriktningsbeslut	
13	Kvarnholmen (KUAB)	5-spel	Kapacitetsökande		2020						
14	Rusta (Genova)	7-spel	Kapacitetsökande		2020		Genova				
15	Hästhagen	7-spel	Kapacitetsökande		2021						
16	Gamla allén	7-spel	Kapacitetsökande		2021						
17	Hellasgården	11-spel	Kapacitetsökande		2021						
18	Kvarnholmen (Kvalitena)	5-spel	Kapacitetsökande		2023		Kvalitena				
19	Sickla	7-spel	Ersättning		2025	Stadsbyggsprojekt					
20	Nacka C	11-spel A	Ersättning		2025	Stadsbyggsprojekt					
21	"	7-spel	Kapacitetsökande		2027	Stadsbyggsprojekt					
22	"	11-spel B	Ersättning		2027	Stadsbyggsprojekt					
23	Vilan	7 spel	Kapacitetsökande		2029	Stadsbyggsprojekt					Yttrande detaljplan
24	Bergs gård	7-spel	Kapacitetsökande		2038	Stadsbyggsprojekt					Yttrande detaljplan
25	Kvarnholmen (Kvalitena)	Sporthall	Kapacitetsökande		2023		Kvalitena				
26	Svindersvik	Sporthall	Kapacitetsökande		2024		ALAB				
27	Sickla sporthall	Sporthall A	Ersättning		2025	Stadsbyggsprojekt		Projektering 12 milj		Inriktningsbeslut	Yttrande detaljplan
28	"	Sporthall B	Kapacitetsökande		2025	Stadsbyggsprojekt					
29	Nacka C	Sporthall A	Ersättning		2025	Stadsbyggsprojekt					
30	"	Sporthall B	Ersättning		2025	Stadsbyggsprojekt					
31	"	Sporthall Värmdövägen	Ersättning		2029	Stadsbyggsprojekt, ej påbörjat					
32	Vilan	Sporthall	Kapacitetsökande		2028	Stadsbyggsprojekt					Yttrande detaljplan
33	Nacka C	Simhall	Ersättning		2024	Stadsbyggsprojekt					
34	"	Ishall A	Ersättning		2024	Stadsbyggsprojekt					
35	"	Ishall B	Ersättning		2024	Stadsbyggsprojekt					
Fisksätra/Saltsjöbaden											
36	Gröna dalen	7-spel	Kapacitetsökande		2019						
37	Fisksätra IP konstgräs samt spontanidrottsplats	11-spel	Ersättning	Mål & Budget 2018	2020	Enskilt projekt		Investering 11 milj		Inriktningsbeslut	
38	Multihall	Multihall	Kapacitetsökande	Mål & Budget 2017	2021	Inriktnings- och lokaliseringsbeslut		M&B 2018 Projek 4 milj		Inriktningsbeslut	
39	Näckenbadet	Simhall	Ersättning	Mål & Budget 2017	2022	Bevilja investeringsmedel 5 milj (Näcken) och 2 milj (Myrsjö)		Projektering 5 milj (2015)	Investering / ersättning M&B 15 milj		

Parkplan vid Gamla Allén i Saltsjö Duvnäs, Sicklaön



Närliggande hus



Buss hållplats vid utomhustennisbanor ca 300 m från grusplanen.

Lilla Björknäsvägen, park id 76416



2020-06-08

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/158

Natur- och trafiknämnden

Inriktningsbeslut om investeringsprojekt konstgräsplaner 93102693

Förslag till beslut

1: Natur- och trafiknämnden beslutar att nytt konstgräs används i samband med anläggning av konstgräsplaner inom projektet.

2: Natur- och trafiknämnden beslutar att grusplaner inom nämnden ansvarsområde ska beläggas med konstgräs enligt följande ordning:

1: Gamla Allén i Saltsjö-Duvnäs

2: Lilla Björknäsvägen i Boo.

Sammanfattning av ärendet

Kommunfullmäktige beviljade hösten 2019 en budget på 2,5 mkr för att lägga återvunnet konstgräs på bollplaner som finns inom natur- och trafiknämndens ansvarsområde. Nu visar det sig att tillgången till återvunnet konstgräs inte kommer ske inom rimlig tid samtidigt som efterfrågan från boende och föreningar är fortsatt stor.

Enheten förslår därför att nytt konstgräs köps in i samband med att projektet genomförs. På parkplaner läggs konstgräs som fylls med sand för att få en så miljövänlig produkt som möjligt.

I den kapacitetsutredning som tagits fram av kultur och fritidsenheten har ett antal planer lyfts fram som önskvärda att lägga konstgräs på för att öka kapaciteten för föreningslivet och utifrån den gör de denna prioriteringsordning:

1: Gamla Allén 7-spelarplan på Sicklaön,

2: Lilla Björknäsvägen 7-spelarplan i Boo

Anläggningskostnaden för konstgräs på en grusplan är ca 250kr per kvadratmeter. Till det tillkommer kostnad för projektledning, byggleddning samt staket och kostnader för oförutsedda markförhållanden.

Ärendet

Kommunfullmäktige beviljade hösten 2019 en budget på 2,5 mkr för att lägga återvunnet konstgräs på bollplaner som finns inom natur- och trafiknämndens



ansvarsområde. Det återvunna konstgräset skulle tas från kultur och fritids omläggning av sina planer.

Nu visar det sig att tillgången till återvunnet konstgräs inte kommer ske inom rimlig tid samtidigt som efterfrågan från boende och föreningar är fortsatt stor. Kvalitén på det gräs som redan använts en gång är också mindre bra ur funktion och miljömässig synvinkel.

Enheten förslår därför att nytt konstgräs köps in i samband med att projektet genomförs. På parkplaner läggs konstgräs som fylls med sand för att få en så miljövänlig produkt som möjligt.

I den kapacitetsutredning som tagits fram av kultur och fritidsenheten har ett antal planer lyfts fram som önskvärda att lägga konstgräs på för att öka kapaciteten för föreningslivet och utifrån den gör de denna prioriteringsordning:

”Gamla allén står högst upp på vår agenda eftersom det kan bli en 7-spelarplan på Sicklaön, där vi har som störst behov. Därefter är det Lilla Björknäsvägen som nästa kan bli en 7-spelarplan.”

Båda planerna är belagda med grus idag och vid ombyggnaden behöver de nytt stängsel och nya mål för att uppfylla kraven för bokningsbara planer.

Ekonomiska konsekvenser

Anläggningskostnaden för konstgräs på en grusplan är ca 250kr per kvadratmeter. Till det tillkommer kostnad för projektledning, byggleddning samt staket och nya mål. Det kan också uppstå kostnader för oförutsedda markförhållanden.

Konsekvenser för barn

Konstgräsplaner lockar fler barn att röra på sig och gynnar föreningslivet.

Handlingar i ärendet

Bilaga 1: utdrag ur kapacitetsutredning

Bilaga 2: sammanställning Gamla Allén

Bilaga 3: sammanställning Lilla Björknäsvägen

Kristina Petterqvist

Enhetschef

Enheten för drift offentlig utemiljö

Elin Ösby

Landskapsingenjör

Enheten för drift offentlig utemiljö

Natur- och trafiknämnden

Månadsbokslut maj 2020 för Natur- och trafiknämnden

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen om månadsbokslutet maj 2020

Sammanfattning av ärendet

Natur och trafiknämndens verksamhet pågår enligt planerat. Det milda vädret under vintern har bidragit till en positiv avvikelse på resultatet jämfört med budget. Helårsprognosen är reviderad med anledning av ökade kapitaltjänstkostnader som inte finns budgeterade.

Ärendet

Resultatet för Natur- och trafiknämnden för perioden är -115,2 miljoner kronor, vilket är 15,3 miljoner kronor bättre än budget. Avvikelsen beror främst på lägre kostnader för vinterunderhåll, på grund av det milda vädret under vintermånaderna.

Verksamhet, tkr	Ack utfall 2020			Ack budget 2020				Helår budget och prognos 2020		
	Utfall intäkter	Utfall kostnader	Utfall netto	Budget intäkter	Budget kostnader	Budget netto	Budget-avvikelse	Budget netto	Prognos netto	Prognos avvikelse
Gator, vägar, park & naturvård	8 672	-45 123	-38 751	8 727	-47 519	-38 792	-19	-98 758	-98 758	0
Kapitaltjänstkostnader	6 681	-56 633	-48 852	6 650	-58 375	-51 724	2 873	-123 755	-143 755	-20 000
Vinterunderhåll		-16 132	-16 132		-29 285	-29 285	13 153	-37 817	-27 817	10 000
Nämnd och nämndstöd		-541	-541		-711	-711	169	-1 705	-1 705	0
Myndighet och huvudmänna	53	-12 178	-10 926		-9 954	-9 954	-912	-23 906	-23 906	0
Summa	15 406	-130 608	-115 202	15 377	-145 843	-130 466	15 265	-285 941	-295 941	-10 000

Upparbetat i investeringsprojekt är 43,6 miljoner kronor vilket motsvarar 24% av årsbudgeten som är 178 miljoner kronor. De största projekten är:

- **Reinvestering gatubelysning 2020** - Reinvestering sker i alla kommundelar förutom Sickla, i väntan på stadsbyggandet.



- **Reinvestering vägnät 2018** - Reinvestering pågår på Källvägen. projektet samordnas med Nacka Vatten och avfall AB vilket ger stora synergier samt totala kostnadsbesparingar för kommunen. Planerat avslut till årsskiftet 2020/2021.
- **Reinvestering konstruktionsbyggnad 2020** - Reinvesteringar utförs och planeras för olika typer av konstruktioner inom kommunen. Som exempel kan nämnas en bergskärning i Sickla, en rörbro i Stubbsund, strandpromenaden i Nacka strand och vägbroar på Värmdövägen.

Projekt	Utfall 2020				Budget 2020			
	IB	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto	UB	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Reinvestering gatubelysning	-1,3	0	-10,1				-20	
Reinvestering väg 2018	-17,4	0	-4,4				-28	
Reinvestering konstruktionsbyggnader	-1,1	0	-7,5				-16	

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet medför inga ekonomiska konsekvenser utan redovisar enbart en positiv budgetavvikelse om 15,3 miljoner kronor.

Konsekvenser för barn

Natur- och trafiknämndens ansvarsområde riktar sig mot alla åldersgrupper och därmed även barn. Effektiva verksamheter och en långsiktigt hållbar ekonomi är en förutsättning för hög kvalitet, vilket gynnar alla kommunens medborgare.

Mats Bohman
Trafik och Fastighetsdirektör
Stadsledningskontoret

Ulrika Forsberg
Controller
Controllerenheten

RAMÄRENDE 2021-2023

RAMÄRENDET

- **I ramärendet föreslås nämndernas ekonomiska ramar för de tre kommande åren.** Som grund till ramärendet ligger bedömningar av storleken på kommunens intäkter och kostnader under budgetperioden.
- **Befolkningsutvecklingen är en viktig bas** för såväl intäkts- som kostnadsutvecklingen. **I bedömningen av skatteintäkter, statsbidrag och utjämning är Sveriges kommuner och landstings prognoser** om utveckling av bland annat ekonomi, befolkning, arbetade timmar i riket **ett viktigt underlag.**
- **De kostnadsförändringar som beaktas i ramärendet är främst de som beror på volymutveckling,** det vill säga att det blir fler, eller färre, personer i verksamheterna utifrån den prognostiserade befolknings-utvecklingen.
- **I ramärendet ger kommunstyrelsen uppdrag till nämnderna.**



RAMÄRENDET GER FÖRUTSÄTTNINGAR

- Skatteprognos
- Befolkningsprognos
- Vårändringspropositionen
- Volymrelaterade förändringar
- Internränta
- Internhyra
- Pensionsprognos och PO-pålägg
- Investeringar T I
- Generell pris och lönekomp 0%

SKATTEUNDELAGSPROGNOS APRIL 2020 (SKR)

- Coronakrisen medför djup svensk lågkonjunktur

- Lägsta skatteunderlagstillväxten på 30 år

- **Osäkerhetsfaktorer** kring:

 - smittspridning och vårdbehov

 - de smittbegränsande åtgärderna

 - ekonomisk-politiska krisinsatser för att stötta konjunkturen

 - hur stora de negativa effekterna blir på samhällsekonomin som följd av den initiala chocken

Givet exceptionellt hög osäkerhet, är det inte rimligt att göra sedvanliga konjunkturprognoser i nuläget. **Den beräkning som ligger till grund för skatteunderlaget åren 2020–2023 är ett scenario.** Scenariot är konstruerat utifrån historiska krisepisoder och konjunkturförlopp och analysen beskriver en tänkbar utveckling, men är alltså inte en prognos i vanlig bemärkelse.

Bedömningen nuläget är att skatteunderlaget utvecklas ännu sämre !!!

NYCKELTAL FÖR SVENSK EKONOMI

Procentuell förändring om inte annat anges

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BNP*	2,3	1,3	-4,1	3,3	3,6	3,3
Sysselsättning, timmar*	1,8	-0,3	-3,3	1,8	1,2	1,2
Relativ arbetslöshet, %	6,3	6,8	8,9	8,9	8,3	7,6
Timlön, Nationalräkenskaperna	2,8	3,9	2,6	2,2	2,7	2,8
Timlön, Konjunkturlönestatistiken	2,5	2,6	2,3	2,2	2,7	2,8
Inflation, KPIF	2,1	1,7	0,7	1,0	1,7	2,0
Inflation, KPI	2,0	1,8	0,7	1,0	1,9	2,4
Befolkning, 15-74 år	0,8	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4

*Kalenderkorrigerat.

De senaste skatteunderlagsprognoserna

Procentuell förändring

	2019	2020	2021	2022	2023	2019-2022
SKR apr	2,2	0,9	3,5	3,7	3,8	14,8
Reg apr	2,0	1,8	3,9	3,5	4,5	16,7
ESV mar	2,9	2,3	3,2	3,1	3,0	15,4
SKR feb	3,2	2,4	3,1	3,8	3,8	17,4

Källa: Ekonomistyrningsverket, Regeringen, SKR.

SKATTENETTO UTVECKLING ÖVER TID

Skattenetto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Bokslut	Bokslut	Bokslut	Bokslut	Budget	Prognos	Prognos	Prognos
Summa skattenetto	4 928	5 076	5 293	5 573	5 720	5 832	6 054	6 303
Förändring fr fgå		149	217	280	147	112	222	249
Procentuell förändring fr fgå		3,0%	4,3%	5,3%	2,6%	2,0%	3,8%	4,1%

BEFOLKNING ÖVER TID

Befolkning	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	Utfall	Utfall	Utfall	Prognos	Prognos	Prognos	Prognos
Antal invånare	101 231	103 658	105 189	106 793	107 831	109 844	112 136
Förändring fr fgå		2 427	1 531	1 604	1 038	2 013	2 291
Procentuell förändring fr fgå		2,4%	1,5%	1,5%	1,0%	1,9%	2,1%

BEFOLKNINGSPROGNOS VÅREN 2020

Ålder	Utfall	Prognos-->			
	2019	2020	2021	2022	2023
0 år	1 236	1 268	1 277	1 311	1 354
1-5 år	6 969	6 986	6 994	7 125	7 270
6-9 år	6 093	6 091	6 096	6 140	6 157
10-12 år	4 806	4 810	4 723	4 671	4 720
13-15 år	4 497	4 594	4 752	4 847	4 869
16-18 år	4 051	4 345	4 424	4 529	4 639
19-24 år	6 162	6 265	6 463	6 772	7 140
25-34 år	12 607	12 668	12 569	12 772	13 023
35-49 år	23 041	23 315	23 244	23 412	23 670
50-64 år	18 750	19 123	19 630	20 203	20 811
65-84 år	14 989	15 247	15 496	15 788	16 084
85- år	1 988	2 079	2 162	2 274	2 398
Totalt	105 189	106 793	107 831	109 844	112 136

Ålder	Förändring av antalet personer per år				
	Utfall	Prognos-->			
	2019	2020	2021	2022	2023
0 år	15	32	9	34	43
1-5 år	-39	17	8	131	145
6-9 år	27	-2	5	44	17
10-12 år	104	4	-87	-52	50
13-15 år	109	97	158	95	22
16-18 år	221	294	79	105	110
19-24 år	-148	103	198	309	368
25-34 år	175	61	-99	203	251
35-49 år	204	274	-71	168	258
50-64 år	448	373	506	573	608
65-84 år	401	258	249	291	296
85- år	16	91	83	112	124
Totalt	1 533	1 604	1 038	2 013	2 291

EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

- Generell pris och lönekomp 0%
- Pensionsprognos och differentierat PO-pålägg. Po-pålägget är oförändrat från 2020. Beräkningar visar på små differenser och därav viktigare att hålla stabilitet.

PO-pålägg	2019	2020	2021
Välfärd samhällsservice	38,58%	38,93%	38,93%
Välfärd skola	42,22%	43,30%	43,30%
Övriga	44,53%	46,84%	46,84%
Snitt kommunen	42,08%	43,36%	43,36%

- Internräntan sänks från 1,75 till 1,50%
- Ny hyresmodell, uppräknig med KPI
- Resultatkrav för produktionsverksamheten med 0,5 % för välfärd skola ger ett resultat på 10,7 mkr och 1,5 % för välfärd samhällsservice ger ett resultat på 10 mkr. Resultatkravet för fastighetsverksamheten är 10 mkr.
- Oförändrad skattesats om 18,43
- Internprissättning/timpriser/ryggsäck 0-uppräknig

UTVECKLING LÖNER OCH PRISER

Procentuell förändring om inte annat anges

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
BNP*	2,3	1,3	-4,1	3,3	3,6	3,3
Sysselsättning, timmar*	1,8	-0,3	-3,3	1,8	1,2	1,2
Relativ arbetslöshet, %	6,3	6,8	8,9	8,9	8,3	7,6
Timlön, Nationalräkenskaperna	2,8	3,9	2,6	2,2	2,7	2,8
Timlön, Konjunkturlönestatistiken	2,5	2,6	2,3	2,2	2,7	2,8
Inflation, KPIF	2,1	1,7	0,7	1,0	1,7	2,0
Inflation, KPI	2,0	1,8	0,7	1,0	1,9	2,4
Befolkning, 15-74 år	0,8	0,7	0,5	0,5	0,4	0,4

*Kalenderkorrigerat.

NY HYRESMODELL

Från 2021 kommer internhyresfördelningen ske genom kostnadshyra. Det innebär att alla hyresobjekts kostnader ska täckas av den hyresgäst som hyr. Varje hyresobjekt ska ha en hyresgäst som betalar kostnadshyra till enheten för fastighetsförvaltning. Grundprincipen är att så långt som möjligt göra införandet av en ny hyresmodell kostnadsneutralt för kommunen som helhet utifrån kostnadsläget 2019.

De kostnadsförändringar som görs på grund av den nya hyresmodellen justeras med budgettramflyttar för respektive nämnd.

En lista finns med särskilda fastighetsobjekt som uppgår till 17,7 miljoner kronor, avsättning av medel görs för denna

OMFÖRDELNING AV RAMAR PGA NY HYRESSÄTTNING

Ramrad	Förändring Intäkt 2020 2021	Förändring Kostnad 2020 2021	Netto 2020 2021
ArbetsFöretagsN	0	6 408 502	6 408 502
FritidsN	18 451 656	-6 195 225	12 256 431
KS_Brandförsva	0	3 285 785	3 285 785
KS_KS	0	49 605	49 605
KS_Stab	0	108 414	108 414
KS_Stadsledning	0	640 883	640 883
KS_Stöd	0	2 927 174	2 927 174
KulturN	143 666	-2 436 949	-2 293 283
MiljöStadsbyggn	0	2 443 721	2 443 721
NaturTrafikN	0	741 401	741 401
SocialN	0	-4 287 371	-4 287 371
UtbildningsN	0	203 276	203 276
ÄldreN	0	911 914	911 914
ÖverförmyndarN	0	176 172	176 172
Totalsumma	18 595 322	4 977 301	23 572 623

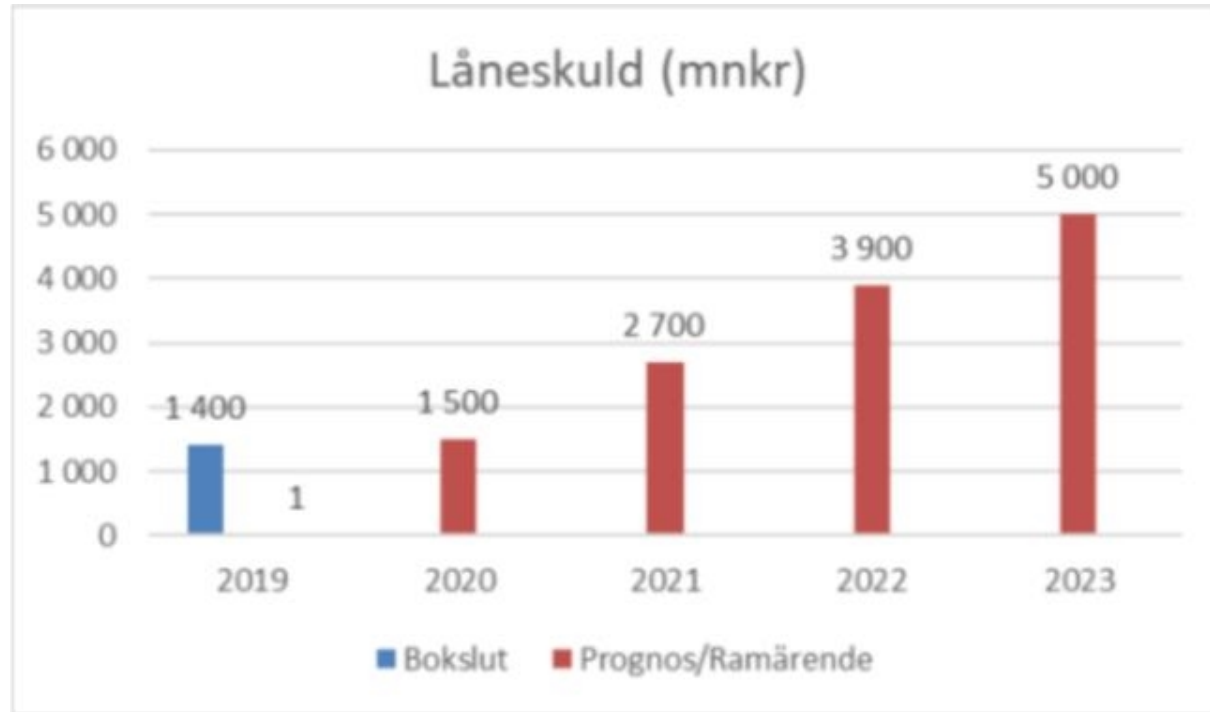
FINANSIELL VERKSAMHET

Finansiell verksamhet	2020 Budget	2021 Budget	2022 Plan	2023 Plan
Pensioner (utöver det som påförs nämnderna)	-93	-100	-102	-102
Statsbidrag (maxtaxa, kvalitetssäkring barnomsorg och del av flykting mm)	37	33	31	29
Avvecklingskostnader	-5	-5	-5	-5
Gåva (övertagande av tillgångar)	0	101	125	129
Internränta anläggningstillgångar	88	94	104	110
Exploatering, realisationsvinster	401	268	153	285
Exploateringsersättningar		156	153	122
Sanering		-51	-7	-143
Rivning/utrangeringar		-14	-19	-20
Fastigheter evakuering mm		-124	-20	-31
Summa	428	357	414	375

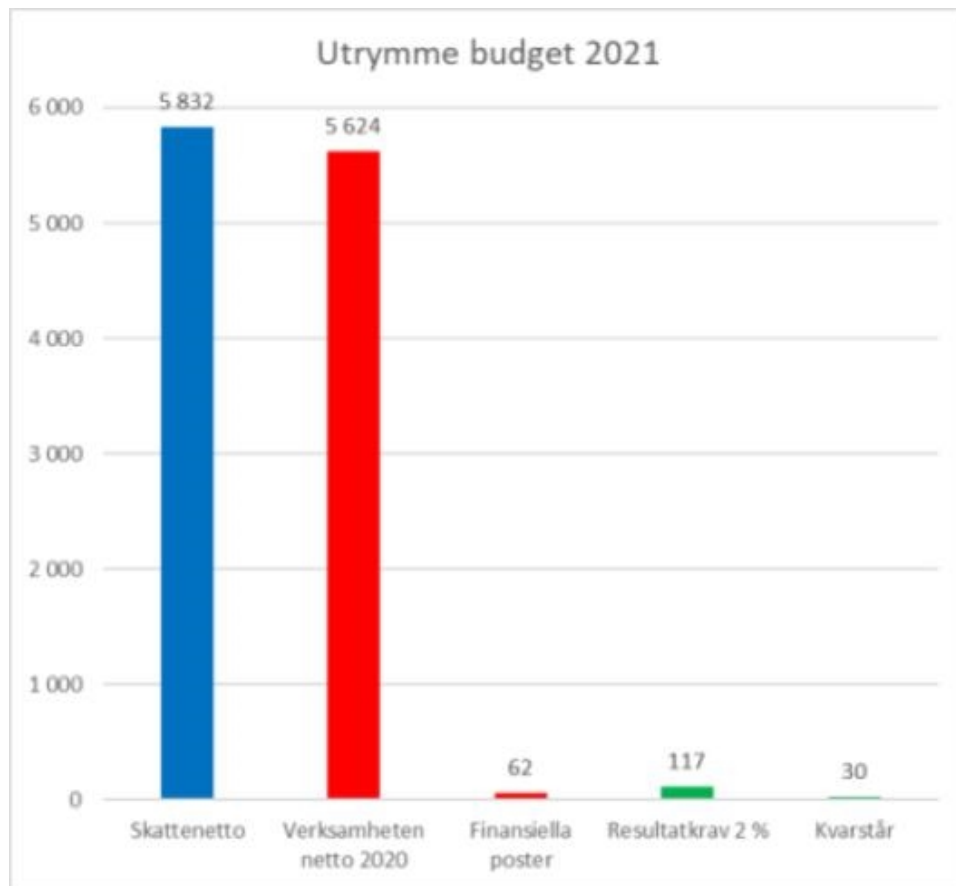
FINANSNETTO ÖKAR MED 42 MKR

Finansnetto	2020	2021	2022	2023
Mkr	Budget	Budget	Plan	Plan
Finansiella intäkter	35	29	32	36
Ränta på lån till koncernen	6	11	13	17
Utdelning från Nacka Energi AB	27	27	27	27
Avgår ej utdeln.bart fr Nacka Stadshus AB		-10	-10	-10
Försäljning bostadsrätter	0	0	0	0
Övriga finansiella intäkter	2	2	2	2
Finansiella kostnader	-43	-79	-91	-99
Ränta lån	-13	-16	-24	-34
Finansiell pensionskostnad	-17	-17	-22	-27
Försäljning bostadsrätter	0	-5	-5	0
Medfinansiering tunnelbana		-26	-24	-23
Övriga finansiella kostnader	-13	-15	-16	-16
Totalt	-8	-50	-58	-63

LÅNESKULD-UTVECKLING



UTRYMME EFTER FINANSIELLA POSTER



Nämndernas nettokostnader	Budget 2020	Behov 2021	Volymförändring 2020-2021
Kommunstyrelsen	-161,8	-181,5	-19,7
Kommunfullmäktige	-6,2	-6,2	0,0
varav revision	-2,7	-2,7	0,0
Kommunstyrelsen	-79,9	-79,9	0,0
varav Kommunstyrelsen	-79,9	-79,9	0,0
varav saneringskostnader	0,0	0,0	0,0
Stadsledningskontoret	-36,1	-37,7	-1,6
Stöd och serviceenheter	-28,4	-26,8	1,6
Enheten för bygg- och anläggning	-6,8	-8,8	-2,0
Enheten för fastighetsförvaltning	16,6	10,0	-6,6
Särskilda fastighetsobjekt	0,0	-10,2	-10,2
Brandförsvaret	-40,9	-42,6	-1,7
Myndighet- och huvudmannaheter	0,0	0,0	0,0
Produktion:	19,8	20,7	0,9
Välfärd Skola	10,4	10,7	0,3
Välfärd Samhällsservice	9,4	10,0	0,6
KS oförutsett	-5,0	-5,0	0,0
Arbets- och företagsnämnden	-239,9	-251,4	-11,5
Fritidsnämnden	-166,2	-165,7	0,5
Kulturnämnden	-142,7	-144,3	-1,6
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden	-33,0	-33,0	0,0
Natur- och trafiknämnden	-285,9	-350,2	-64,3
Socialnämnden	-831,6	-908,3	-76,7
Utbildningsnämnden	-2 917,5	-2 975,7	-58,1
Äldrenämnden	-832,6	-859,8	-27,2
Överförmyndarnämnden	-8,1	-8,4	-0,2
Total justering ny hyresmodell	0,0	20,9	20,9
Summa nämnder	-5 624,4	-5 862,4	-238,0

Nämnderna har ett behov av 238 mkr för ökade volymer

Resultaträkning	2020	2021	2022	2023
	Budget	Budget	Plan	Plan
Verksamhetens intäkter	1 475	1 416	1 336	1 449
Verksamhetens kostnader	-6 444	-6 643	-6 661	-6 965
Verksamhetens nettokostnader före avskrivningar, jämförelsestörande poster och realisationsvinster	-4 970	-5 226	-5 325	-5 516
Realisationsvinster försäljning tomträtter	0	0	0	0
Övriga realisationsvinster	1	0	0	0
Avskrivningar	-254	-305	-329	-348
Verksamhetens nettokostnader	-5 223	-5 531	-5 655	-5 864
Skatteintäkter (inkl avräkning)	5 744	5 866	6 131	6 368
Inkomstutjämning	-526	-595	-632	-609
Kostnadsutjämning	305	272	283	300
LSS-utjämning	-128	-104	-106	-108
Regleringsavgift/bidrag	109	223	208	183
Införandebidrag	38	0	0	0
Övriga generella statsbidrag	16	0	0	0
Fastighetsavgift	164	169	169	169
Skattenetto	5 720	5 832	6 054	6 303
Utdelning kommunala bolag	27	17	17	17
Finansiella intäkter	8	13	16	19
Finansiella kostnader	-43	-53	-66	-77
Finansnetto	-8	-24	-34	-41
Resultat före extraordinära poster	489	277	365	398
Extraordinära poster	0	0	0	0
Årets resultat	489	277	365	398
varav exploateringsreavinster	401	268	153	285
Balanskravsresultat	488	277	365	398
Årets resultat exklusive exploateringsreavinster	88	-91	87	-16
Målnivå 2%		116,6	121	126
Att åtgärda		-208	-34	-142

Skattenettet
räcker inte till
volymerna ger
– 208 mkr.

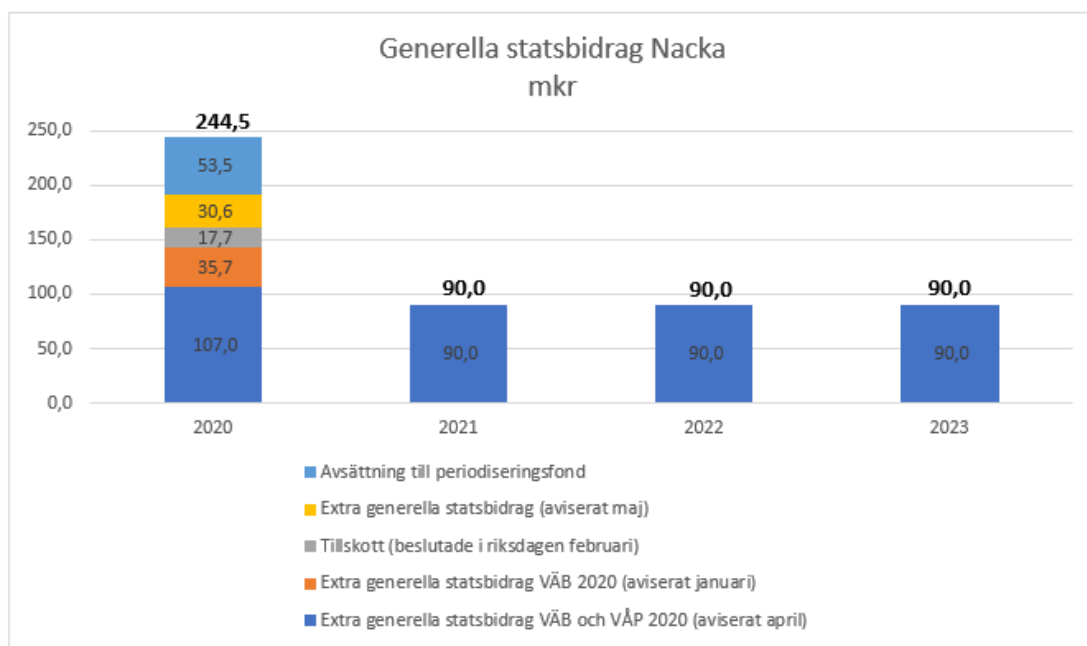
INNEHÅLL RAMÄRENDE

- Generella ekonomiska förutsättningar -prisuppräknig, internränta, PO m.m.
- Budget 2020 kvarstår för nämnderna
- Inga volymändringar pga av det osäkra läget
- Justeringar för hyresmodell
- Omflyttningar mellan rader som önskats av nämnderna
- Mindre återlämningar av medel
- Justering för ny internränta

NACKA
KOMMUN



GENERELLA STATSBRIDRAG



Generella statsbidrag	2020	2021	2022	2023
Extra generella statsbidrag VÄB och VÄP 2020 (aviserat april)	107,0	90,0	90,0	90,0
Extra generella statsbidrag VÄB 2020 (aviserat januari)	35,7			
Tillskott (beslutade i riksdagen februari)	17,7			
Extra generella statsbidrag (aviserat maj)	30,6			
Avsättning till periodiseringsfond	53,5			
Totalt	244,5	90,0	90,0	90,0

SKATTENETTO MKR

Budget 2020-2022				
Skattenetto	2020	2021	2022	2023
Skatteintäkter (inkl avräkning)	5 744	5 991	6 281	
Allmän kommunalskatt	5 758	5 991	6 281	
Avräkning	-15	0	0	
Generella statsbidrag och utjämning	-23	-156	-206	
Inkomstutjämning	-526	-586	-630	
Kostnadsutjämning	305	268	281	
Införandebidrag	38	0	0	
Regleringsavgift/bidrag	109	128	111	
LSS	-128	-130	-132	
Övriga generella statsbidrag	16	0	0	
Fastighetsavgift	164	164	164	
Summa skattenetto	5 720	5 835	6 075	

Prognos (SKR april 2020)				
Skattenetto	2020	2021	2022	2023
Skatteintäkter (inkl avräkning)	5 576	5 866	6 131	6 368
Allmän kommunalskatt	5 766	5 866	6 131	6 368
Avräkning	-190	0	0	0
Generella statsbidrag och utjämning	209	-34	-77	-65
Inkomstutjämning	-536	-595	-632	-609
Kostnadsutjämning	299	272	283	300
Införandebidrag	38	0	0	0
Regleringsavgift/bidrag	108	223	208	183
LSS	-125	-104	-106	-108
Övriga generella statsbidrag	260	0	0	0
Fastighetsavgift	165	169	169	169
Summa skattenetto	5 785	5 832	6 054	6 303

Förändring mellan Budget 2020 och Prognos april 2020				
Skattenetto	2020	2021	2022	2023
Skatteintäkter (inkl avräkning)	-168	-125	-149	
Allmän kommunalskatt	8	-125	-149	
Avräkning	-175	0	0	
Generella statsbidrag och utjämning	232	122	128	
Inkomstutjämning	-10	-8	-2	
Kostnadsutjämning	-5	4	2	
Införandebidrag	0	0	0	
Regleringsavgift/bidrag	-1	95	97	
LSS	3	26	26	
Övriga generella statsbidrag	245	0	0	
Fastighetsavgift	1	6	6	
Summa skattenetto	64	-3	-21	0

SKATTENETTO MKR

Prognos (SKR april 2020)				
Skattenetto	2020	2021	2022	2023
Skatteintäkter (inkl avräkning)	5 576	5 866	6 131	6 368
Allmän kommunalskatt	5 766	5 866	6 131	6 368
Avräkning	-190	0	0	0
Generella statsbidrag och utjämning	178	-34	-77	-65
Inkomstutjämning	-536	-595	-632	-609
Kostnadsutjämning	299	272	283	300
Införandebidrag	38	0	0	0
Regleringsavgift/bidrag	108	223	208	183
LSS	-125	-104	-106	-108
Övriga generella statsbidrag	230	0	0	0
Fastighetsavgift	165	169	169	169
Summa skattenetto	5 754	5 832	6 054	6 303

2020-05-29

Förslag till granskningsyttrande

Dnr: NTN 2020/115

KFKS 2010/502-214

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan Morningside Marina, Erstavik 25:38 mfl.

Natur- och trafiknämnden lämnar följande yttrande:

Ansvar samt drift- och underhållskostnader med x-området

En kalkyl av drift- och underhållskostnaderna för detaljplanen behöver göras för att säkerställa att kostnaderna för skattekollektivet blir rimliga i förhållande till allmänhetens nytta med x-området. Framförallt behöver ansvarsfrågan för underliggande kajkonstruktion inom x-området utredas tillsammans med kommunens jurister. Om kommunen kan ses som ansvarig för kajkonstruktionen i ett x-område så behöver x-området ersättas med en 3D-fastighetsreglering alternativt att x-området helt tas bort.

Väg

Om kommunen ska utföra driften på den del av strandpromenaden som är på x-området behöver bredden på promenaden vara minst 2,5 meter mellan kajkant och hinder. Det är vad som krävs för att fordon ska kunna komma fram utan att riskera avåkning.

Bärigheten på strandpromenad behöver vara minst 8 ton.

Enligt planbeskrivningen ska strandpromenaden kunna nås via en kommunal parkväg. Denna parkväg behöver synas på plankartan och ges planbestämmelsen gångväg. Bredden behöver vara minst 2,5 meter så att fordon kan ta sig ned. Den ska byggas ut i samband med planens genomförande. Utbyggnaden är nödvändig för att kommunen ska kunna sköta x-området på strandpromenaden.

Trafik

I det fortsatta arbetet med detaljprojekteringen för ombyggnaden av Saltsjöbadsvägen bör behovet av hastighetssäkrade övergångsställen utöver det som redovisas i förstudien ses



över, bland annat i korsningen Saltsjöbadsvägen och infarten till Morningside (mellan förslagna kantstensparkeringsplatser och infarten). Det är viktigt att detaljprojekteringen för ombyggnaden av Saltsjöbadsvägen förankras hos Trafikförvaltningen.

Hans Peters
Ordförande
Natur- och trafiknämnden

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör
Natur- och trafiknämnden

Detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 25:38 m fl., Nacka kommun



Planområdet

Planens syfte

Detaljplanen syftar till att göra det möjligt att

- skapa nya bostäder på platsen
- tillföra bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet som kopplar samman den nya bebyggelsen med befintlig villabebyggelse i Saltsjö Duvnäs
- skapa en attraktiv kajpromenad som är öppen för allmänheten
- förbättra miljön för fotgängare och cyklister på Saltsjöbadsvägen mellan Morningside Marina och korsningen med Strandpromenaden
- förbättra miljön genom att ordna anslutning till kommunalt vatten och avlopp till de fastigheter väster om planområdet, som idag har enskilda lösningar, genom en sjöledning över Duvnäs-viken

Handlingar och innehåll

Kommunstyrelsen antog start-PM den 2 maj 2011. Planförslaget är där upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse före den 1 januari 2015.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Miljöredovisning

Detaljplaneförslaget grundar sig på följande underlag:

- Teknisk förstudie
- Miljöundersökningar
- Dagvattenutredning
- Bullerutredning
- Risk PM

Sammanfattning

Huvuddragen i förslaget

Planförslaget syftar till att möjliggöra för fem flerbostadshus med sammanlagt cirka 40 lägenheter i tre våningar samt en suterrängvåning, längs Duvnäs vikens södra sida. Bebyggelsen är planerad cirka 800 meter öster om Saltsjö-Duvnäs station. I husens bottenvåningar möjliggör planförslaget verksamhetslokaler.

Fastigheten används idag dels som marina och dels av företag som är kopplade till det den marina verksamheten. Genom planförslaget kan den befintliga marinan i vattnet finnas kvar. De andra befintliga verksamheterna kan ges möjlighet att etablera sig i lokalerna i bottenvåningarna på flerbostadshusen.

Aktuellt planområde omfattar de privatägda fastigheterna Erstavik 25:1, 25:12, 25:14 och 25:38 och Sicklaön 76:1 och de kommunalägda fastigheterna Erstavik 25:7 och 25:15 och Sicklaön 208:24.

Planens genomförande bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan och någon miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats.

Målområden för hållbart byggande:

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. Riktlinjerna innehåller 12 målområden. Nedan följer de riktlinjer som ska prioriteras i detta projekt. Hur planförslaget förhåller sig till dessa mål beskrivs under avsnitt ”planförslaget”.

Energieffektivt och sunt byggande

Byggnaderna står för en stor del av ett områdes miljöpåverkan, det är därför viktigt att ställa höga krav på energianvändning, materialval och inomhusmiljö. I översiktsplanen anges att energianvändningen och utsläppen av växthusgaser i bebyggelsesektorn ska minskas i enlighet med målen i den regionala utvecklingsplanen. Byggnaderna ska utformas och utrustas på ett sådant sätt att en hållbar livsstil underlättas.

En god ljudmiljö

När Nacka växer riskerar andelen bullerutsatta bostäder och verksamheter att öka. Vid exploatering och förtätning tillämpas de riktvärden för buller från trafik som riksdagen beslutat.

Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Stadsbyggandet i Nacka ska erbjuda mötesplatser och en blandning av flera funktioner. En blandad stad innehåller en blandning av bostäder, arbetsplatser och service samt attraktiva mötesplatser. Det bör finnas ett utbud av olika bebyggelse typer och upplåtelseformer. I den trygga och säkra staden vistas människor dygnets alla timmar genom att butiker, matställen, kontor, bostäder, skolor och förskolor samt kultur och fritidsaktiviteter är integrerade så långt det är möjligt. Gående, cyklister och bilister separeras inte i onödan från varandra.

Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet

Natur- och vattenområden och parker är nödvändiga för att skapa väl fungerande ekosystem med ett rikt växt- och djurliv, vilket i sig skapar uppskattade miljöer för människor. Parkerna och naturen har en viktig social och rekreativ funktion som mötesplats och vistelserum för människor. Allt mer forskning pekar också på grönområdenas viktiga samhällsroll att tillhandahålla människan ekosystemtjänster såsom dagvattenrening, klimatutjämning och förbättring av luftmiljön.

Läge, areal & markägförhållande

Planområdet ligger på södra sidan av Duvnäsvisken, cirka 800 meter öster om Saltsjö-Duvnäs station.

Aktuellt planområde omfattar privatägda Morningside Marina och del av den kommunalägda Saltsjöbadsvägen. Berörda fastigheter är till största delen Erstavik 25:38 och därtill Erstavik 25:1, 25:12, och 25:14 samt Sicklaön 76:1 och de kommunalägda fastigheterna Erstavik 25:7 och 25:15 och Sicklaön 208:24.

Markanvändningen inom planområdet är idag en småbåtshamn och lokalväg. Planområdet är cirka 3,8 hektar stort.



Karta visar planområdet i gult och berörda fastigheter i blått och rött. Privatägda fastigheter visas i blått och kommunala i rött.

Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Gällande planer mm

I Nacka översiktsplan från 2018 är området markerat som gles blandad bebyggelse, vilket innebär områden med låg exploateringsgrad med friliggande småhus, radhus och låga flerbostadshus. Översiktsplanen anger att planområdet kan kompletteras med viss bebyggelse längs Duvnäsviskens södra sida. Småbåtshamn kan utvidgas något. Förtätning anses möjlig där karaktär i huvudsak kan bibehållas.

Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

Planområdet är inte detaljplanelagt, men var föremål för programsamråd under tiden 12 mars – 14 maj 2012, § 45. Programmet antogs av kommunstyrelsen den 11 februari, 2013. Aktuellt planförslag är i linje med det tidigare programförslagets huvuddrag.

Strandskydd

I en detaljplan kan en kommun upphäva strandskyddet för ett område om det finns särskilda skäl för det och om intresset som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset (7 kap 18 § miljöbalken). Detta gäller dock inte för områden som omfattas av länsstyrelsens beslutanderätt. Denna detaljplan innehåller inte ett sådant område som omfattas av länsstyrelsens beslutanderätt. Strandskyddet bör aldrig upphävas mer än vad som behövs för att genomföra planen. Strandskyddet innebär bland annat att förutom byggnader får inga andra anläggningar eller anordningar som hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda området eller som väsentligen förändrar livsvillkoren för djur eller växtarter uppföras. Detta omfattar exempelvis staket.

Planområdet är inte tidigare planlagt och kommunen har i gällande översiktsplan utökat strandskyddet vilket innebär att strandskyddet nu omfattar 100 meter i vatten och 300 meter på land från strandkant. Delar av mark och vattenområdet har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Av miljöredovisningen framgår att inga kända lokaler för utrotningshotade växter eller djur påverkas av detaljplanen. Området utgörs till största delen av mark som redan är ianspråktagen och hårdgjord. Inom kajområdet finns ingen växtlighet. Planen innebär att befintliga träd som växer i vägkanten utmed Saltsjöbadsvägen försvinner och delvis ersätts av planterade träd utmed gatan. Det innebär således ingen större skillnad jämfört med dagsläget. Nya träd kan på sikt ge motsvarande värden för djur och växtliv som befintliga, dock beroende på vilken art som väljs. Förslaget innebär även att allmänhetens tillgång till vattnet förbättras eftersom det byggs en tillgänglig kajpromenad. Gångtrafikanterna leds ned mot kajen via en gångväg i väster och en trappa i öster.

Strandskyddet upphävs för hela planområdet på land samt det vattenområde där det idag finns bryggor med tillhörande bommar.

Översvämningsrisker och förhöjda havsnivåer

Nacka kommun har tagit fram *Riktlinjer för byggande nära vatten*, som syftar till att ge riktlinjer för bebyggelse med hänsyn till risken för översvämning. Enligt detta dokument är lägsta grundläggningsnivå för nya byggnader, +2,7 meter (Höjdsystem RH2000).

Länsstyrelsen i Stockholm har definierat lägsta grundläggningsnivå för nya byggnader till 2,7 - 3,0 meter. Det finns dock möjlighet för avstegsfall om det till exempel inte finns några bostäder i markplanet.

Byggnadsdelar som kan komma att ligga under rekommenderad grundläggningsnivå ska utformas på sådant sätt att konstruktionen inte skadas vid eventuella högvatten. Inga

ventilationsöppningar, fönster eller dörrar placeras under denna nivå. Det ska även säkerställas att reningsanläggning för dagvatten inte slås ut vid högvatten.

Behovsbedömning

Planenheten i Nacka kommun gör bedömningen att planens genomförande inte innebär någon betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken har därför inte upprättats.

Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för kust och skärgård. Turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen ska särskilt beaktas vid exploatering eller andra ingrepp i miljön. Exploatering och andra ingrepp i miljön får inte heller skada natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör dock inte hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet. Saltsjöbanan, som ligger direkt söder om planområdet, är av riksintresse för kommunikationer

Sjöarkeologi

Med anledning av att en ny allmän VA-ledning över Duvnäsvisken ingår i projektet har en arkeologisk förstudie tagits fram av Sjöhistoriska museet. Under fältstudier påträffades två moderna fartygslämningar med sonaren inom den del av planområdet som är beläget i vattnet. Fartygen bedöms vara från 1900-talet och är en segeleka och en salongsbåt. Ett kulturlager påträffades också vid norra landfästet med inslag av keramik och handslaget stortegel. Ytligt ligger fynd från slutet av 1700-talet.

Enligt utredningen bedöms inte lämningarna motsvara fasta fornlämningar. Däremot kan de motsvara övrig kulturhistorisk lämning enligt 2 kap 1§ Lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. Kommunen bör vara observant på eventuella fynd som kan framkomma vid eventuell nedspolning av kabeln.

Förutsättningar

Bebyggelse

Fastigheten Erstavik 25:38 är bebyggd med ett flertal byggnader av enklare karaktär. De innehåller olika verksamheter med koppling till båtlivet samt en bostad. Till fastigheten hör även fyra båtbygggor. Fastigheten omges av småhus västerut, en mindre marina österut, och Saltsjöbadsvägen och Saltsjöbanan söderut. Saltsjöbanan som ligger cirka 6 meter högre än marinan är synlig från många platser vid Duvnäsvisken och Lännerstasundet.

Område

Morningside Marina ligger på en del av den smala markremsan mellan Saltsjöbadsvägen och Duvnäsvisken. Längs Duvnäsvisken löper vägen längs kusten och erbjuder fina utblickar ut över vattnet. Saltsjöbanan ligger direkt söder om Saltsjöbadsvägen men betydligt högre. Söder om Saltsjöbanan reser sig en barrskogsbevuxen höjdrygg drygt 50 meter över Duvnäsviskens nivå. Intrycket av platsen från vypunkter på andra sidan vattnet domineras av höjden och skogen samt av båtarnas master och byggnaderna på fastigheten.

Geoteknik

En geoteknisk undersökning har utförts av Sweco 2009 och efter det har Bredenbergs Teknik sammanställt ett PM 2013. Enligt PM:et består marken inom planområdet av 1-5 meter fyllning av lera, gyttja, grus, byggrester och växtdelar. Mäktigheten i dessa lager kan variera mellan 0 till max 3 meter vid strandkanten. Under dessa jordlager består marken av morän från berg vars mäktighet bedöms som mellanfast till fast.

Enligt PM:et ligger Saltsjöbadsvägens bergnivå till största del på en nivå av cirka +/- 0 meter, med en lågpunkt på nivån - 3meter, medan nivån vid strandkant ligger på cirka - 5 till - 8 meter.

Service

Närmaste serviceetablering finns cirka 2 kilometer från planområdet vid Ektorps centrum. Skola och förskola finns i Duvnäs.

Gator och trafik

Saltsjöbadsvägen är den gamla landsvägen mellan de centrala delarna av Nacka och Saltsjöbaden men i och med att Saltsjöbadsleden byggdes minskade den genomströmmande trafiken. Saltsjöbadsvägen trafikeras av ungefär 1200 fordon per årsmedeldygn. Andelen tung trafik är mycket liten (ungefär 0,4 %). Vägen är smal, på aktuell sträcka mellan 5,5 och 7,5 meter, och saknar ett särskilt utrymme för gång- och cykeltrafik. Vägen trafikeras inte av bussar förutom ersättningsbussar för Saltsjöbanan.

Närmaste kollektivtrafik är Saltsjö-Duvnäs station, ungefär 800 meter från planområdet. Trots att trafiken på Saltsjöbadsvägen är av begränsad omfattning upplevs vägen som en otrygg trafikmiljö för oskyddade fotgängare och cyklister. Detta beror framför allt på att vägen är backig, smal och kurvig samt avsaknaden av separerad gång- och cykelbana. Den trafikräkning som gjordes inför programmet visade också på enstaka fordonspassager med mycket höga hastigheter.

Saltsjöbanan står inför en omfattande upprustning och kommer under ombyggnaden att stängas av under en längre period. Saltsjöbadsvägen kan då komma att trafikeras av ersättningsbussar.

Teknisk försörjning

Området saknar kommunalt vatten och avlopp. Fastigheterna längs Saltsjöbadsvägen har antingen enskilda lösningar eller i något fall, privat sjöledning över Duvnäsvisken med anslutning till det kommunala nätet.

Några dagvattenledningar för området finns inte utbyggda. I dagsläget är recipienten för området Duvnäsvisken dit allt dagvatten avleds naturligt. Söder om Saltsjöbadsvägen består området av naturmark och bostäder där marken sluttar ner mot Duvnäsvisken.

Dagvattenflödet från naturmarken samlas upp i dike och leds via trumma genom

planområdet till ett utlopp i Duvnäsvisken.

Planförslaget

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram har upprättats för planförslaget och knyts till exploateringsavtalet. Gestaltungsprogrammet har upprättats för att säkerställa kvaliteter och ambitionsnivåer som är väsentliga för projektet.

De mest framhävande gestaltungsaspekterna berör möte mellan sockel och överbyggnaden, fasadmateriell samt färgskala. Det är olika karaktär på sockel och överbyggnad vilket görs tydligt i både materiell och form. Sockeln tar upp höjdskillnaden mellan gata och kaj och är i tunga materiell av betong. Överbyggnaden framhäver skillnaden med sockeln genom att den byggs i lätt trä. Materialen som färgen avser koppla till arkitekturen i Saltsjö-Duvnäs villabebyggelse. Tre färger förekommer i bebyggelsen vilket gör att helheten blir varierad. Fasaderna är monokroma, det vill säga att alla byggnadsdelarna målas i samma kulör, men med möjlighet till olika glansvärden i färgerna på till exempel räcken, fönster och fasadpanel.



Föreslagen bebyggelse, vy från nordväst (Deurell arkitekter AB)

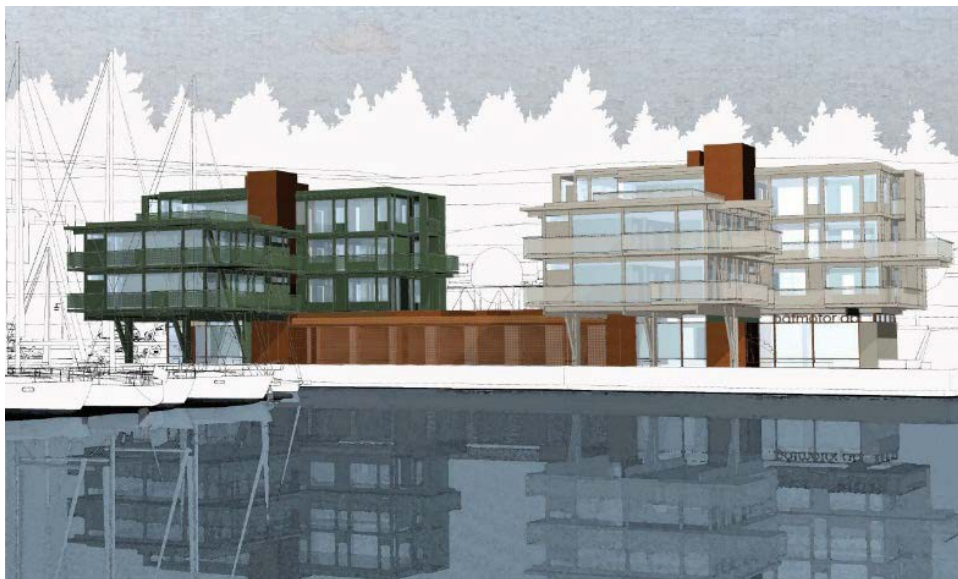
Nya byggnader

Utmed Saltsjöbadsvägen föreslås fem huskroppar med flerbostadshus med sammanlagt cirka 40 lägenheter i tre våningar samt en suterrängvåning. Byggnaderna är uppdelade i två grupper, på östra sidan med tre hus och på västra sidan med två hus. Varje byggnad föreslås uppföras med en utskjutande del på pelare mot vattnet samt med terrasser i olika riktningar. Byggnaderna föreslås länkas samman i ett nedre plan som tar upp nivåskillnaden mellan gata och kaj och innehåller bland annat carport, garage och förråd. Mellan husen

bildas upphöjda gårdar för bostäderna. Gårdarna ligger ett våningsplan över kajen och ungefär en meter över Saltsjöbadsvägen. Entréerna till bostädernas trapphus ska kunna nå både från kajplanet och från Saltsjöbadsvägen. Taken är i huvudsak vegetationsklädda vilket ger en dagvattenfördröjande effekt samt att de visuellt kopplas till den omgivande grönskan.

Byggnaderna placeras så att utblickar från vägen mot vattnet hålls fria. Det gör också att solen når ner mellan husen till kaj och bryggor. Den gröna fonden av skog bakom byggnaderna framträder därigenom tydligt från andra sidan viken. Den höga skogssilhuetten kommer även fortsättningsvis att dominera över bebyggelsen.

Vid infarten från Saltsjöbadsvägen föreslås att en entréplats ordnas med parkering för gäster till bryggor och marinans verksamheter. Kajplanet rymmer flera funktioner och trafikslag. De boende angör carport och garage via kajplanet. Besökande till de kommersiella lokalerna och båtarna vid bryggorna tar sig också fram över kajen. Lägenheterna nås via trapphusentréer på innergården eller från gatan.



Föreslagen bebyggelse, vy från norr (Deurell arkitekter)

Kaj och bryggor

För att säkra tillgängligheten till stranden och möjliggöra angöring från både land- och sjösida föreslås en zon på kajen utmed vattenlinjen vara kvartersmark reglerat som mark tillgänglig för allmän gångtrafik. Det blir början på en kajpromenad som i framtiden kan förlängas österut utanför planområdet. Den allmänna delen av kajplanet nås direkt från Saltsjöbadsvägen på båda sidorna av planområdet. Väster om bebyggelsen nås kajen via allmän platsmark, och öster om samt mellan bebyggelsen via kvartersmark. Kajstråket föreslås vara väl belyst och möblerad med sittbänkar och stiliserade strandväxter.

Övrig del av kajen kommer att bli kvartersmark för bostadsbebyggelsen och i bottenplan

kommer lokaler för verksamheter att anordnas. Kajen föreslås innehålla bland annat boendeparkering, angöring till lokalerna, parkering till hamnen och en återvinningsstation.

Längst ut på den östra bryggan föreslås en enklare byggnad kunna uppföras tex ett kallbadhus, bastu eller paviljong.



Föreslagen bebyggelse, vy från väster (Deurell arkitekter)

Mark och växtlighet

För att skilja mark tillgänglig för allmän gångtrafik från övrig kvartersmark är bostadsgårdarnas uteplatser på en högre nivå än kajnivån och föreslås omgärdas med häckar. Enligt gestaltungsprogrammet ska intima trädgårdar skapas för de boende. På gårdarna ska det finnas plats för cyklar och gemensamma uteplatser med bord och bänkar. Det ska även finnas möjlighet att inrätta mindre odlingslotter. Nivåskillnaden mellan gårdar och hamnplan kan nyttjas som en sittyta utmed sjösidan.

Från gårdarnas övre nivå når man trapphusen tillgängligt via ramper. Mot gatan föreslås en pergola placeras över ramper och trappor. Med en glasad sida kan pergolan ge bullerskydd åt den gemensamma gården.

Gator och trafik

För att förbättra trafiksäkerheten föreslås en upprustning av Saltsjöbadsvägen hela sträckningen från Strandpromenaden längst in i Duvnäsvisken till marinan. Vägen föreslås få en sektion med en gångbana på sjösidan och en körbana med 6,5 meters bredd. Cykling föreslås ske i körbanan, vilket är acceptabelt med tanke på det låga trafikflödet. Körbanan smalnas av lokalt för att inrymma gångbana i sektionen på hela sträckan.

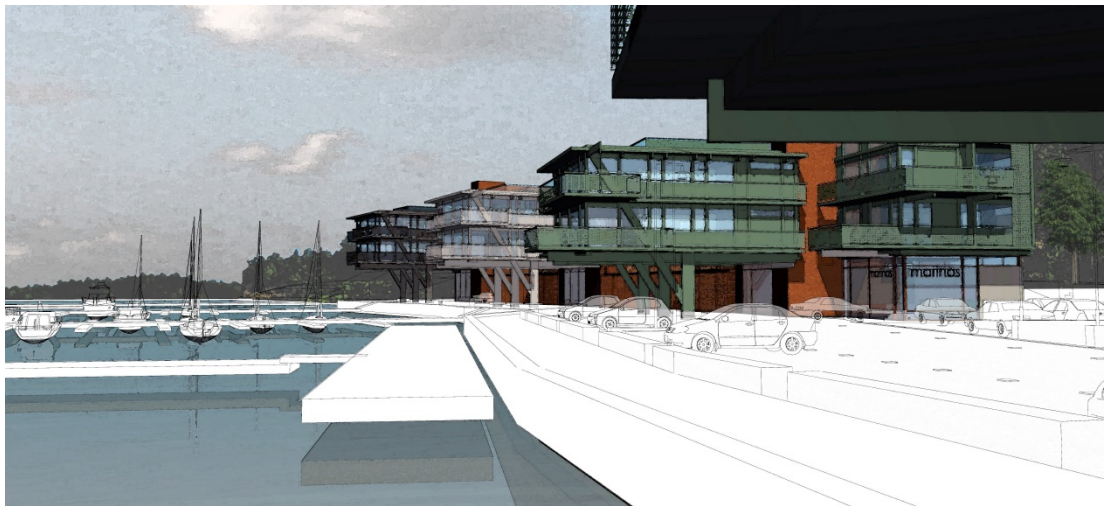
Körbanans bredd blir vid dessa passager 3,5 meter. De lokala avsmalningarna får även en hastighetsdämpande effekt. Dessa hastighetsdämpande åtgärder och att belysningen förbättras, leder sammantaget till en betydligt bättre trafiksäkerhet än idag.



Föreslagen bebyggelse, vy från Saltjöbadsvägen (Deurell arkitekter AB)

Parkering

Intill föreslagen bebyggelse föreslås kantstensparkering längs Saltjöbadsvägen för gästparkering, angöring och hämtning av avfall. På kajen föreslås boendeparkering i avsnittet närmast Saltjöbadsvägen och gästplatser till husens lokaler och marinas verksamheter närmast vattnet. Även under husens terrasser finns plats för boendeparkering.



Föreslagen bebyggelse, vy från väster (Deurell arkitekter AB)

Tillgänglighet

Den allmänna delen av kajpromenaden nås direkt från Saltjöbadsvägen på två ställen, väster och öster om bebyggelsen. För att rörelsehindrade ska ha möjlighet att nå kajen föreslås att den västra angöringen utformas med ramper. Förbindelsen öster om bebyggelsen utförs som trappa. Kajstråket ska vara väl belyst. Lägenheterna nås via trapphusentréer från gårdarna.

Kulturmiljö och landskapsbild

Platsen får sin karaktär av Duvnäs vikens vattenrum och höjdryggen söder om planområdet. Dessa två element dominerar intrycket av platsen från vyer runt Duvnäs viken och kommer att tillsammans med marinans master fortsätta göra det även efter projektets genomförande. Idag finns ett antal enklare byggnader i planområdet. Dessa kommer att ersättas med bostadshus som i enlighet med gestaltungsprogrammet kommer att utformas med hög ambitionsnivå och en gestaltning som medvetet anspelar på den maritima miljön.



Vy från Strandpromenaden (Deurell arkitekter AB)

Teknisk försörjning

Den aktuella fastigheten ansluts till det kommunala vatten- och avloppsnätet via en ny sjöledning över Duvnäsvisken. I samband med projektets genomförande ansluts även fastigheterna väster om marinan som ligger norr om Saltsjöbadsvägen. Sjöledningen utformas med en kapacitet som även möjliggör framtida anslutning av det så kallade Sågtorpsområdet söder om Saltsjöbadsvägen.

Områdets dagvattenhantering ska följa kommunens riktlinjer för dagvattenhantering. En dagvattenutredning har tagits fram för området som redovisar vilka åtgärder som är nödvändiga för den framtida dagvattenhanteringen inom detaljplanen. Det framgår att dagvattenflödet i området förväntas öka i och med planerad bebyggelse, framförallt på grund av att andelen takyta ökar. Eftersom det inte finns något dagvattensystem nedströms som riskerar att översvämmas, rekommenderas att dagvattnet i första hand fördröjs via åtgärder som gröna tak, Rain Gardens, gröna gårdar och ökat antal grönytor. Dagvattnet från parkeringsytorna renas via oljeavskiljare eller filterbrunn före utsläpp i recipient.

Vid kajens boendeparkering bereds plats för hushållssopor och källsortering. Avfallsutrymmena är dimensionerade för att klara sortering av matavfall. Kärlen ställs i muromgärdade nischer intill Saltsjöbadsvägen. Nivåskillnaden mellan kaj och gata gör att kärlen är dolda bakom muren sett från gatan. Hämtning av avfall sker från gatans nivå. Sopsorteringen är dimensionerad för att kunna nyttjas även av marinans gäster. Områdets avfallshantering ska utformas enligt Handbok för avfallsutrymmen, rapport 2009. Även under byggtiden ska källsortering ske av bygg- och rivningsmaterial.

Hållbarhet

Nedan följer en kort beskrivning hur planförslaget bidrar till ett hållbart samhälle utifrån de olika riktlinjer som prioriteras i detta projekt.

Projektet har ett tydligt syfte att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Planförslaget bidrar med en mer effektiv markanvändning, där bostäder och verksamheter utvecklas samtidigt som den marina verksamheten kan bedrivas.

Genom Saltsjöbadsvägens uppgradering med gångbana möjliggörs en säkrare gata som kan inspirera till hållbart resande, antingen till fots, med cykel eller tåg vid Saltsjö-Duvnäs station. Projektet medför också att den angelägna investeringen i en mer hållbar VA-lösning för grannskapet kan genomföras.

Energieffektivt och sunt byggande

De planerade byggnaderna har en konstruktion som lämpar sig för högt ställda energikrav. Prestanda för energiförbrukning och värmeeffektbehov ska kunna tillfredsställa krav i nivå med Miljöbyggnad brons, men med ambition att nå nivåer för Miljöbyggnad silver. Energislag för uppvärmning och hushållsel kommer att prövas i samband med projektering.

Ett sunt inomhusklimat, med sunda och hälsosamma material, kommer att vara en del av projektets miljöprofil utåt. Ambitionen är att uppnå krav motsvarande Miljöbyggnad silver även inom inomhusmiljön.

En god ljudmiljö

En förutsättning i planarbetet har varit att föreslagen byggnadsutformning och planlösningar uppnår målet om högst 50 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet. Det vill säga att minst ett vädringsbart fönster där ljudnivån är högst 50 dB(A), kan innehållas. Därmed uppfylls gällande riktvärden för avstegsfall A (se separat bullerutredning). Delar av bostädernas uteplatser kan skyddas från trafikbuller genom möjlighet till uppförande av bullerskärm på kvarteretsmark.

Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Detaljplanen möjliggör att olika verksamheter kan tillskapas inom fastigheten samt bidrar med ett tillskott av bostadstyper kring Duvnäsvisken. Genomförandet av detaljplanen bidrar också till fler mötesplatser exempelvis kajpromenaden, verksamheterna och bryggorna. Iordningställandet av planförslaget förväntas innebära att fler människor kommer röra sig inom området vilket gör att platsen kommer kännas trygg och omhändertagen.

Nära till gröns- och vattenområden av god kvalitet

Den nya bostadsbebyggelsen bedöms ha god tillgång till natur och vatten. Den föreslagna utformningen av bebyggelsen skapar gröna gårdsmiljöer och uteplatser mellan varje byggnad för de boende. I anslutning till planområdet i söder och öster ligger större naturmarksområden.

För att säkra tillgängligheten till vattnet skapas en allmänt tillgänglig kajpromenad. Från Saltsjöbadsvägen nås promenaden på båda sidorna av planområdet. Tillgängligt nås kajpromenaden via en kommunal parkväg.

Konsekvenser av planen

Behovsbedömning

Planenheten gör bedömningen att detaljplanens genomförande inte innebär en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken behöver därför inte upprättas för planen.

Sociala konsekvenser, trygghet och säkerhet

Genomförande av planförslaget kan bidra till en positiv konsekvens ur ett socialt perspektiv. Planområdet kommer bli mer tillgängligt för människor att vistas på genom bland annat den allmänna kajpromenaden längs strandlinjen. Möjligheten till lokaler i

bottenplan bedöms också bidra positivt ur socialt perspektiv då fler människor kan mötas vid verksamheterna. Området kommer därför kännas tryggare och säkrare än i dagsläget.

Rekreation

Genomförande av planen bedöms inte påverka rekreationen söder om planområdet, däremot är det positivt att ett nytt allmänt gångstråk kan öppnas längs strandlinjen.

Tillgänglighet

Höjdskillnaderna mellan Saltsjöbadsvägen och vattnet är cirka 2 meter. Det kan innebära att området kan vara svårt att utnyttja för rörelsehindrade. Därför planeras ramper från Saltsjöbadsvägen till kajen. I och med Saltsjöbadsvägens uppgradering med gångbana blir det enklare och säkrare att ta sig till fots eller med cykel till och från planområdet.

Trafikbuller

Bebyggelse inom planområdet förutsätter att avstegsfall görs från riksdagens riktvärden. Bedömningen har gjorts att avsteg kan ske i detta läge. Planförslaget säkerställer att minst ett vädringsbart fönster finns per lägenhet där ljudnivån är högst 50 dB(A). Delar av bostädernas uteplatser kan skyddas från trafikbuller genom möjlighet till uppförande av bullerskärm på kvartersmark.

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av planförslaget för kommunen beskrivs under rubriken ”Så genomförs planen”.

Kulturmiljö och landskapsbild

Bedömningen är att utbyggnadsförslaget är tillräckligt för att uppnå målområdet levande kulturmiljö. Landskapsbilden kommer att förändras påtagligt, men den nya bebyggelsen har ingen direkt negativ inverkan på omgivningen.

Risk för översvämning

Vid seklets slut förväntas medelvattenståndshöjningen av havet vid Nacka bli +0,40 meter, vid högvatten + 1,75 meter. Tillsammans med extrema högvatten i kombination med vind- och vågeffekter kan detta sammantaget tidvis medföra nivåer uppemot 2,5 - 3,0 meter över nuvarande medelvattennivå.

Delar av området ligger under den nivå, 2,7 meter över havsytan (höjdsystem RH 2000), som Länsstyrelsen har pekat ut som den nivå som ny bebyggelse och samhällsfunktioner bör placeras ovanför. Det är det understa våningsplanet, i kajnivå, som ligger lägre än den nivå och våningsplanet kommer därför endast att användas för parkering, lokaler och bostadskomplement. Inga lägenheter riskerar att översvämmas då de ligger på de övre våningarna. Utrymning kommer att kunna ske via gården till Saltsjöbadsvägen, som ligger betydligt högre. En planbestämmelse säkerställer att bostäder inte förläggs på det understa våningsplanet. Byggnaderna ska vidare utföras så att konstruktionen klarar av en eventuell översvämning. Planenheten bedömer därför att bebyggelsen är acceptabel ur översvämningssynpunkt.

Vid översvämningar finns det risk för att reningsanläggningar för dagvatten slås ut eller fungerar dåligt, dessa ska därför konstrueras för att klara tillfälligt högt vattenstånd.

Risk för urspårning Saltsjöbanan

En riskbedömning har tagits fram för urspårning och olyckor med tåg på Saltsjöbanan. Beräkningarna i denna rapport visar att frekvensen är extremt liten för urspårning på sträckan för planområdet. Beräkningarna visar även att sannolikheten för att ett tåg spårar ur och dessutom kommer i konflikt med de närmaste husen är noll, de närmaste husen ligger cirka 17 meter från spåret men en del ligger mer än 30 meter från spåret.

Det finns dock försvårande och förmildrande omständigheter. Den allvarligaste försvårande omständigheten är att järnvägen ligger på en bank som medför att vid en urspårning finns risken för att tåget tar sig längre från spåret än vad ovanstående beräkningar ger. Skyddsrälerna minskar risken att tåget spårar ur på ett sådant sätt att det kommer lämna banken men påverkar inte eventuella konsekvenser om så sker.

I kategorin för förmildrande omständigheter finns att Saltsjöbanan är en järnväg med endast persontrafik med lätta tåg (ca 40 ton) som ger mindre slitage än banor med blandad trafik och därför minskad risk för urspårning. Även den relativt låga hastigheten på platsen kan ses som förmildrande.

Med avseende på ovan redovisade uppgifter bedöms att inga särskilda skyddsbestämmelser är nödvändiga för att bebyggelse ska anses lämplig.

Natur

Inga kända lokaler för utrotningshotade växter eller djur påverkas av detaljplanen. Detaljplanen innebär varken någon förbättring eller någon försämring för växt- och djurliv jämfört med dagsläget.

Miljö kvalitetsnormer för luft och vatten

Genomförandet av denna detaljplan bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna i Skurusundets vattenförekomst. En dagvattenutredning har tagits fram. Utredningen redovisar vilka åtgärder som är nödvändiga för att Skurusundet inte ska påverkas negativt av detaljplanen. En förutsättning för att inte någon påverkan ska ske är att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen också genomförs.

Genomförandet av denna detaljplan bedöms inte försvåra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna i Duvnåsvikens ytvattenförekomst. Genomförandet av denna detaljplan bedöms heller inte försvåra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna i Skurusundets vattenförekomst. Samtliga nu gällande miljö kvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet.

Dagvatten

Med en god och genomtänkt höjdsättning av området bedöms översvämningsrisken snarare vara kopplad till stigande havsnivåer än ökade dagvattenflöden. Dock kan reningsanläggningar för dagvatten slås ut vid höga flöden eller översvämningar.

Förorenad mark

Utredningar av mark och sediment har genomförts, markutredningen mer översiktligt. Förhöjda halter av bly, koppar, kvicksilver, PAH och tennorganiska föreningar har påträffats inom planområdet. Marken ska saneras innan den nya bebyggelsen uppförs, vilket medför en förbättring jämfört med dagsläget. En planbestämmelse reglerar att bygglösa inte får ges förrän sanering utförts.

Åtgärder i vatten behöver anpassas efter föroreningar i sediment.

Saneringen ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Anmälan om schakt i förorenad mark och provtagning ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Åtgärder i vatten och sediment ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Konsekvenser för fastighetsägare

Fastighetsrättsliga frågor som berör enskilda fastighetsägare redogörs för i avsnitt ”Fastighetsrättsliga åtgärder”. Ekonomiska frågor hanteras i avsnitt ”ekonomiska frågor”.

Så genomförs planen

Denna detaljplan ger rättigheter att använda marken för olika ändamål men är även en förberedelse för hur genomförandet ska organiseras. Under detta avsnitt beskrivs vilka tillstånd som behövs, vem som ansvarar för utbyggnad och skötsel samt vilka förändringar planen innebär fastighetsrättsligt, tekniskt och ekonomiskt.

Förslag till tidplan

Tidplanen nedan utgör ett förslag till tidplan för hur planen ska tas fram och genomföras.

Plansamråd	1:a kvartalet 2015
Granskning	2:a kvartalet 2017
Granskning 2	2:a kvartalet 2020
Kommunfullmäktiges antagande	4:e kvartalet 2020
Laga kraft*	1:a kvartalet 2021

**under förutsättning att detaljplanen inte överklagas*

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske en månad efter antagande i kommunfullmäktige under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Enskilt byggande kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Fastigheterna kan anslutas till det kommunala VA-nätet efter det VA-utbyggnaden är klar, övertaget och

förbindelsepunkt är upprättad samt anvisad.

Genomförandetid, garanterad tid då planen gäller

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad bygg rätt i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills den ändras, ersätts eller upphävs. Genomförandetiden för denna detaljplan är 7 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Nacka kommun ska genom natur- och trafiknämnden vara huvudman för allmänna platser, det vill säga för all utbyggnad och skötsel av gatu- och parkmark inom planområdet. Nacka Vatten och Avfall AB är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna VA-nätet och Nacka Energi är huvudman för utbyggnad och skötsel av det allmänna elnätet.

Fastighetsägaren till fastigheten Erstavik 25:38, nedan benämnd exploatören, ska vara huvudman för kvartersmarken och vattenområden, det vill säga all utbyggnad och skötsel av område för bostäder, handel och kontor i bottenvåning, parkering, bryggor samt öppet vattenområde. En bostadsrättsförening eller annan fastighetsägare kommer att förvalta all kvartersmark och stora delar av vattenområdet inom detaljplanen, detaljplanen reglerar dock inte upplåtelseform.

Inom vattenområdet som betecknas "WB₁" i detaljplanen ges möjlighet för anläggandet av en brygga för intilliggande bostadsfastighet, för vattenområdet som betecknas "WB₂" avses en brygga med överbyggnad kunna uppföras. Inom vattenområdet som betecknas "WV₁" i detaljplanen ges möjlighet för småbåtshamn med bryggor. Vattenområdena är belägna inom fastigheten Erstavik 25:38 som ägs av exploatören. Exploatören, fastighetsägaren, annan privat aktör eller förening äger och sköter verksamheten inom vattenområdena och kan genom avtal upplåta vattenområdet (WV₁) till särskild förening som hanterar bryggorna. Ett mindre vattenområde som betecknas "WV₂" ansluter till allmän platsmark och avses utgöra en brygga för allmän angöring, vattenområdet avses att överföras till en kommunägd fastighet.

Genomförandefrågor rörande mark, avtal och exploatering handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Fastighetsbildning, till exempel avstyckning, fastighetsreglering och inrättande av gemensamhetsanläggning handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Nybyggnadskarta beställs hos lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Avtal

Ett detaljplaneavtal och ramavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören, som översiktligt reglerar kostnaden för planarbetet och principerna för genomförandet av denna detaljplan.

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören upprättas och godkänns av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet reglerar

parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I avtalet för Morningside Marina regleras marköverföringar, servitut, finansiering och utformning av allmän väg och kajpromenad, bulleråtgärder, marksanering med mera. Ett gestaltungsprogram knyts också till exploateringsavtalet. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning och kontakten med olika myndigheter.

Exploatören kommer att bland annat bekosta nedanstående (vilket regleras i exploateringsavtalet):

- genomförandet av all kvartersmark inom planområdet
- genomförandet av all allmän platsmark och servitutsområden inom planområdet (Saltsjöbadsvägen och kajpromenaden)
- erforderliga lantmåteriförrättningar för genomförandet av detaljplanen,
- marksanering inom exploatörens fastighet samt allmän platsmark som krävs enligt gällande bindande myndighetskrav för att marken ska kunna användas i enlighet med detaljplanens bestämmelser
- erforderliga bulleråtgärder för uppfyllande av myndighetskraven

Exploatören ska teckna ett genomförandeavtal med Nacka vatten och avfall AB för genomförandet av allmänna vatten- och spillvattenanläggningar, över Duvnäsvisken till fastigheten och fram till Saltsjöbadsvägen samt samordning av genomförande av VA-anslutning av angränsade fastigheter längs Saltsjöbadsvägen.

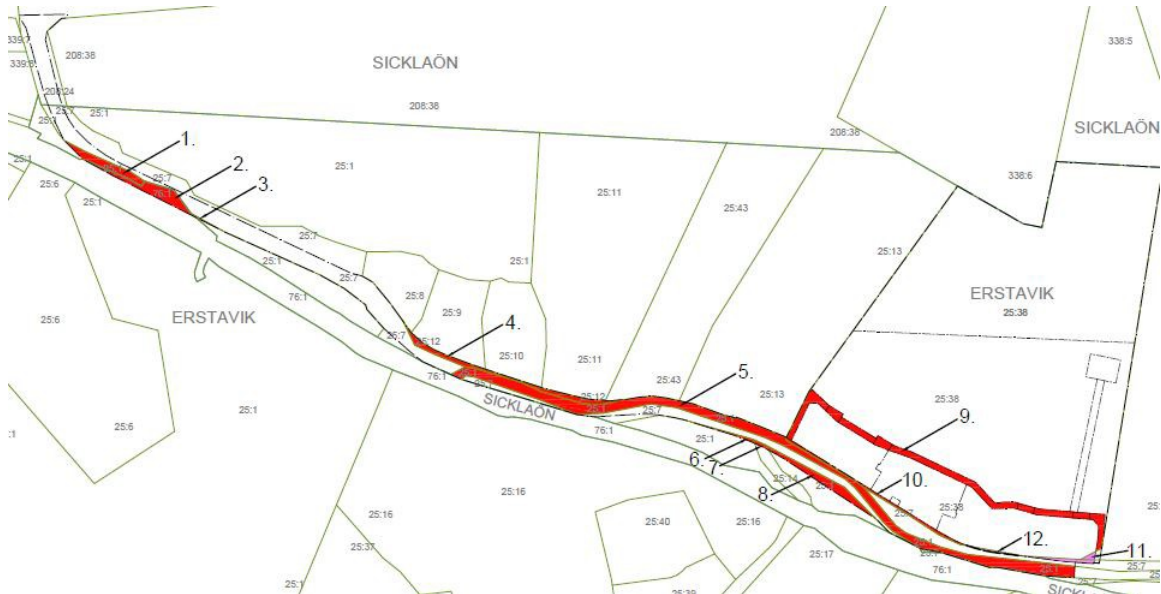
Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

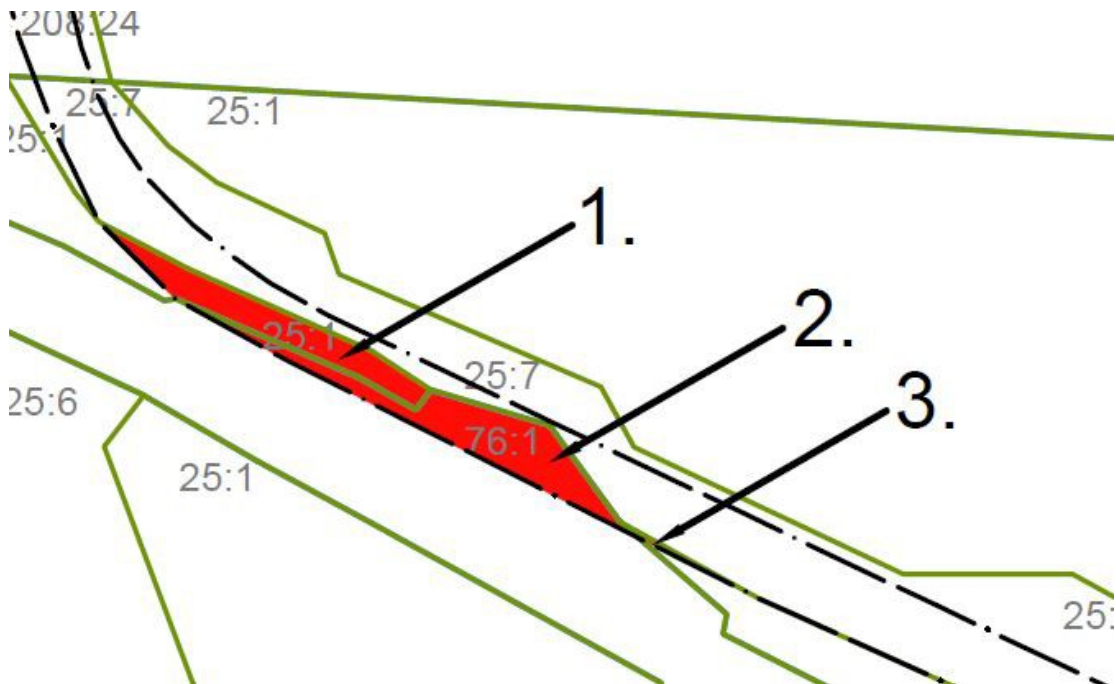
De markområden som ägs av privatägda fastigheter och som enligt detaljplanen utgör allmän plats innebär justering av fastighetsgränser och ska överföras till lämplig kommunägd fastighet genom fastighetsreglering. Dessa markområden är markerade med röd färg i nedanstående figurer och framgår i nedanstående tabell. Markreservat för gångtrafik (x-område) ska upplåtas med servitut till förmån för kommunägd fastighet.

De markområden som ägs av Nacka kommun och som enligt detaljplanen utgör kvartersmark innebär justering av fastighetsgränser och ska överföras till exploatören, dessa markområden är markerade med rosa färg i nedanstående figurer och framgår i nedanstående tabell.

Ansvar för att ansöka och bekosta erforderliga lantmåteriförrättningar för marköverföringar för genomförandet av denna detaljplan hanteras i ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören för markområden som idag ägs av kommunen och som ska överlåtas till exploatören, likadant i motsatt riktning.



Översiktsbild: Figuren visar markområden som enligt detaljplanen blir allmän platsmark och markereservat (röd) alternativt kvartersmark (rosa).



Markområden 1-3: Figuren visar markområden som enligt detaljplanen blir allmän platsmark (röd) och överförs till kommunägd fastighet.

Numrer ing enligt figur	Färg enligt figur	Fastigheter som enligt detaljplanen blir allmän platsmark	Fastigheter som enligt detaljplanen blir kvarters- mark	Kommande fastighet (efter fastighets- reglering)	Kommande markägare
1	Röd	Del av Erstavik 25:1		Kommunal fastighet	Nacka kommun
2	Röd	Del av Sicklaön 76:1		Kommunal fastighet	Nacka kommun
3	Röd	Del av Erstavik 25:1		Kommunal fastighet	Nacka kommun
4	Röd	Hela Erstavik 25:12		Kommunal fastighet	Nacka kommun
5	Röd	Del av Erstavik 25:1		Kommunal fastighet	Nacka kommun
6	Röd	Del av Erstavik 25:1		Kommunal fastighet	Nacka kommun
7	Röd	Del av Erstavik 25:14		Kommunal fastighet	Nacka kommun
8	Röd	Del av Erstavik 25:1		Kommunal fastighet	Nacka kommun
9*	Röd	Del av Erstavik 25:38		Kommunal fastighet	Nacka kommun
10	Röd	Del av Erstavik 25:38		Kommunal fastighet	Nacka kommun
11	Rosa		Del av Erstavik 25:15	Erstavik 25:38	Exploatören
12	Rosa		Del av Erstavik 25:7	Erstavik 25:38	Exploatören

Tabellen visar markområden som enligt detaljplanen blir allmän platsmark (röd) alternativt kvartersmark (rosa) och ska byta markägare.

**Markområde 9 utgör delvis ett markreservat för gångtrafik för detta bildas ett servitut till förmån för kommunal fastighet.*



Figur 1 Illustration från gestaltungsprogrammet som visar förslag på bebyggelse med utskjutande byggnadskroppar över kajpromenad och vattenområde.

För att ombyggnationen av Saltsjöbadsvägen ska kunna ske krävs fastighetsregleringar som berör fastigheterna Erstavik 25:1, 25:12, 25:14 och 25:38 samt Sicklaön 76:1, se även ovanstående figurer och tabeller. Mark som utgör allmän plats kommer vid genomförandet regleras till lämplig kommunal målfastighet eller kvarstå inom befintlig kommunal fastighet.

Överenskommelse mellan fastighetsägarna kan ligga till grund för lantmäteriförrättningen men i annat fall beslutar lantmäterimyndigheten. När lantmäterimyndigheten beslutar om ersättning för inlösen av mark för allmän platsmark tillämpas regler enligt expropriationslagen. Detta innebär att fastighetsägaren som avstår mark ska ersättas med den värdeminskning av fastigheten som markförlusten innebär. Detta värde är ofta ett marginalvärde av genomsnittsvärdet, och beror på om marken är anlagd med väg, staket mm. Genomsnittsvärdet definieras som att varje kvadratmeter mark inom en fastighet är lika mycket värda.

Fastighetsbestämning

Många av fastighetsgränserna inom planområdet är tillkomna genom avsöndring, det kan komma att krävas en fastighetsbestämning som en del av genomförandet. Hantering av detta regleras mellan kommunen och exploatören i exploateringsavtalet.

Kvartersmark

Del av fastigheterna Erstavik 25:7 och 2:15 som ägs av Nacka kommun, är utlagt i detaljplanen som kvartersmark och ska fastighetsregleras till exploatören. Detta regleras i en separat ansökan och överenskommelse om fastighetsreglering som även är en bilaga till exploateringsavtalet.

Kvartersmarken inom planområdet avses, efter fastighetsregleringen, utgöra endast en fastighet. Detaljplanen avser inte att stödja någon indelning av flera fastigheter med gemensamma anläggningar inom kvartersmarken.

Ledningsrätt

Inom kvartersmarken och vattenområden kommer det krävas en ledningsrätt till förmån för Nacka Vatten och Avfall AB för den allmänna VA-ledningen som ska gå över fastigheten Erstavik 25:38. Planstöd finns genom att ett u-område, vilket betyder att mark- och vattenområdet ska vara tillgänglig för underjordiska eller sjöförlagda ledningar, är utlagt i plankartan inom den sträcka där ledningarna planeras att förläggas. Ledningsrätten kommer även beröra fastigheter utanför planområdet i vattenområden som ledningen ska passera. Vattenområdet utanför planområdet, där tilltänkt ledningsdragningsplaneras, är delvis inte planlagt. Ansvar för att ansöka om erforderlig lantmäteriförrättning för ledningsrätt för genomförandet av den allmänna VA-ledningen hanteras av Nacka vatten och avfall AB. Exploatören ska teckna ett genomförandeavtal med Nacka vatten och avfall AB som bland annat reglerar kostnaden för erforderlig lantmäteriförrättning.

Till förmån för Telia Company AB och som belastar bland annat del av fastigheten Erstavik 25:38 finns idag en ledningsrätt (FRM-akt 0182K-93/105.1) med ändamål tele.

Ledningsrätten innebär rätt att för Telia Company AB upplåta ledning för tele inom berörda områden. Med anledning av exploateringen inom fastigheten Erstavik 25:38 kommer denna rättighet inte påverkas och ledningen kommer att kunna ligga kvar. Med anledning av att planområdet detaljplanläggs läggs ett u-område in för att ledningsrätten ska ges planstöd.

Servitut

Mellan fastigheterna Erstavik 25:15 (förmån) och Erstavik 25:38 (belastar) finns idag ett avtalsservitut (FRM-akt 01-IM8-90/47568.1) med ändamål vattenledning. Servitutet innebär att för fastigheten Erstavik 25:15 följer rätt att dra vattenledning via del av fastigheten Erstavik 25:38. Denna rättighet ska fortsatt gälla under och efter genomförandet av detaljplanen.

Mellan fastigheterna Erstavik 25:1 (förmån) och bland annat Erstavik 25:14 och 25:38 (belastar) finns idag finns ett avtalsservitut (FRM-akt 01-IM8-28/35.1) med ändamål villa. Detta servitut ska inte vara ett hinder för exploateringen.

Nytt servitut ska tecknas till förmån för kommunen avseende området på plankartan markerat med x, markreservat för gångtrafik. Överenskommelse om servitutet tecknas med fastighetsägaren i samband med tecknande av exploateringsavtal. Servitutet avser att säkra allmänhetens möjlighet att promenera längs kajen och få tillgång till strandlinjen. Angöring till kajpromenaden sker från allmän parkmark i väster och från Saltsjöbadsvägen i öster.

Övriga tillstånd

Del av allmänna anläggningar kommer att behöva tillståndsprövas enligt 11 kapitlet miljöbalken, vattenverksamhet. Ansökan och hantering av tillståndsprövsprocessen kommer hanteras och bekostas av exploitören.

Tekniska åtgärder

I samband med genomförandet av planen ska kommunala VA-ledningar byggas ut och förbindelsepunkter upprättas till bostäderna inom planområdet. Sjöförlagd vattenledning samt en parallell sjöförlagd spillvattenledning dras över Duvnäsvisken fram till planområdet.

Även fastigheterna väster om planområdet på norra sidan av Saltsjöbadsvägen ansluts i samband med genomförandet till kommunalt VA via ledningar i Saltsjöbadsvägen.

Spillvattensystemet kan som helhet utföras som ett LTA-system som innebär att varje fastighet förses med en pumpenhet som pumpar ut spillvattnet från fastigheten till spillvattennätet. Med valda system kan ledningarna läggas grunt med isolering. Nacka Vatten och Avfall AB bygger ut VA fram till fastighetsgräns. Från fastighetsgräns ansvarar fastighetsägaren själv för utbyggnad och inkoppling.

Möjlighet bereds för att i framtiden ansluta även området Sågtorp söder om planområdet

till det kommunala VA-nätet. Förbindelsepunkt till området avsätts söder om Saltsjöbadsvägen.

Områdets dagvattenhantering ska följa kommunens Riktlinjer för dagvattenhantering med tillhörande anvisningar om 10 mm dagvattenhantering inom planområdet. En dagvattenutredning har tagits fram för att belysa hur den framtida dagvattenhanteringen ska se ut inom planområdet. Utredningen visar att vegetationsbeklädda tak med dagvattenfördröjande egenskaper samt begränsning av hårdgjorda ytor kommer leda till att kommunens riktlinjer att efterföljs.

Ekonomiska frågor

Exploatören bekostar utbyggnation av de allmänna anläggningar som ingår i planområdet, erforderliga lantmåteriförrättningar för att genomföra detaljplanen samt marksanering.

Exploatören erlägger anläggningsavgift enligt gällande VA-taxa vid tidpunkten för färdigställd förbindelsepunkt.

Exploatören överlåter allmän platsmark till Nacka kommun utan ersättning och erlägger marknadsmässig ersättning för kvartersmark som ska överlåtas från kommunen till exploatören.

Nacka Vatten och Avfall AB bekostar utbyggnaden av vatten och spillvatten till fastigheter vid Saltsjöbadsvägen. Dessa fastigheter betalar anläggningsavgift enligt gällande VA-taxa vid tidpunkten för anslutning. Berörda fastigheter är Erstavik 25:8, 25:9, 25:10, 25:11, 25:43 samt 25:13.

Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Miriam Helleday

Aino Virta Terttu

Anine Rondén

Tim Kahlbom

Åsa Dahlgren

Karin Stadig

Martin Håkansson/Eva Olsson

Oscar Engle/Jan Wennberg

Magnus Rothman

Mahmood Mohammadi

Christian Kvarnström

Oscar Forsling

Karttekniker

Karttekniker

Planarkitekt

Planarkitekt

Planarkitekt

Projektledare/Exploateringsingenjör

Projektledare/Expolateringsingenjör

Nacka Vatten och avfall

Miljöutredare

Trafikplanerare

Delprojektledare genomförande

Lantmätare

Planenheten

Susanne Werlinder

Planchef

Anine Rondén

Planarkitekt

2020-05-29

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/115
KFKS 2010/502-214

Natur- och trafiknämnden

Detaljplan för Morningside Marina, Erstavik 25:38 m fl.

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1, 2020-05-29.

Ärendet

Planförslaget syftar till att möjliggöra för fem flerbostadshus med sammanlagt cirka 40 lägenheter i tre våningar samt en suterrängvåning, längs Duvnäs vikens södra sida. Bebyggelsen är planerad cirka 800 meter öster om Saltsjö-Duvnäs station. I husens bottenvåningar möjliggör planförslaget verksamhetslokaler.

Detaljplaneförslaget var under september 2017 ute på en första granskning. Under granskningsperiod 1 inkom 19 yttranden.

De huvudsakliga synpunkterna gällde strandskydd, höjden på byggnaderna, trafiksituationen på Saltsjöbadsvägen, grundläggning av husen, risksituationen från Saltsjöbanan, Marinans framtid, bullersituationen, bristande information om exploateringsavtalet och att planen anses strida mot översiktsplanen.

Som ett resultat av inkomna yttranden under granskningsperiod 1 har kompletteringar i planhandlingarna gjorts.

- Området där strandskydd upphävs har minskats ytterligare
- Planbestämmelser angående buller och vibrationer har förtydligats
- En bestämmelse om total bruttoarea har lagts till för att försäkra att det endast blir tre våningar bostäder mot Saltsjöbadsvägen.
- Information om grundläggningsförutsättningar har förts in i plankartan
- Riskutredningar har förtydligat risker från Saltsjöbanan.



Förslag till yttrande

Ansvar samt drift- och underhållskostnader med x-området

En kalkyl av drift- och underhållskostnaderna för detaljplanen behöver göras för att säkerställa att kostnaderna för skattekollektivet blir rimliga i förhållande till allmänhetens nytta med x-området. Framförallt behöver ansvarsfrågan för underliggande kajkonstruktion inom x-området utredas tillsammans med kommunens jurister. Om kommunen kan ses som ansvarig för kajkonstruktionen i ett x-område så behöver x-området ersättas med en 3D-fastighetsreglering alternativt att x-området helt tas bort.

Väg

Om kommunen ska utföra driften på den del av strandpromenaden som är på x-området behöver bredden på promenaden vara minst 2,5 meter mellan kajkant och hinder. Det är vad som krävs för att fordon ska kunna komma fram utan att riskera avåkning.

Bärigheten på strandpromenad behöver vara minst 8 ton.

Enligt planbeskrivningen ska strandpromenaden kunna nås via en kommunal parkväg. Denna parkväg behöver synas på plankartan och ges planbestämmelsen gångväg. Bredden behöver vara minst 2,5 meter så att fordon kan ta sig ned. Den ska byggas ut i samband med planens genomförande. Utbyggnaden är nödvändig för att kommunen ska kunna sköta x-området på strandpromenaden.

Trafik

I det fortsatta arbetet med detaljprojekteringen för ombyggnaden av Saltsjöbadsvägen bör behovet av hastighetsräddade övergångställen utöver det som redovisas i förstudien ses över, bland annat i korsningen Saltsjöbadsvägen och infarten till Morningside (mellan förslagna kantstensparkeringsplatser och infarten). Det är viktigt att detaljprojekteringen för ombyggnaden av Saltsjöbadsvägen förankras hos Trafikförvaltningen.

Bilagor

Förslag till yttrande, bilaga 1

Mats Bohman
Trafik- och Fastighetsdirektör

Kristina Petterqvist
Enhetschef
Enheten för drift offentlig utemiljö



2019-06-17

Politikerinitiativ

Tillgänglighetsanpassade badplatser i samtliga kommundelar

Det finns säkert många Nackabor jämte oss som älskar att ta ett dopp, när det är sommar och varmt i vatten. Många äldre och andra är utestängda från badets fröjder p g a rörelsehinder.

Alla kommuninvånare bör få chansen att bada utomhus på sommaren. Detta är en demokrati och jämställdhetsfråga.

För rörelsehindrade är det viktigt att en badplats är tillgänglighetsanpassad. De vill i förväg veta vilka faciliteter och hjälpmedel som finns vid en badplats då planering och logistik för transport och vistelse är mer omfattande än för andra.

Nackalistan vill att Natur- och trafiknämnden:

- ombesörjer att det i varje kommundel finns minst en tillgänglighetsanpassad badplats med ramp ned i vattnet, handikaptoalett och omklädningsrum
- kartlägger vilka faciliteter/hjälpmiddel som finns på varje badplats och uppdaterar informationen på sin websida

Nackalistan 2019-06-17

Lina Olsson

Carin Larsson

2020-06-03

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/134

Natur och trafiknämnden

Tillgänglighetsanpassad badplats i samtliga kommundelar

Politikerinitiativ den 17 juni 2019 av Lina Olsson och Carin Larsson
(Nackalistan)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att det ska anläggas en tillgänglighetsanpassad ramp på Vårgårdsbadet.

Natur och trafiknämnden beslutar att åtgärden blir en investering som tas inom projektet reinvestering park.

I och med åtgärden får alla kommundelar en tillgänglighetsanpassad badplats med ramp och tillgänglig toalett. Information om badplatserna finns på hemsidan. Därmed är politikerinitiativet färdigbehandlat.

Sammanfattning av ärendet

Politikerinitiativ om att varje kommundel ska ha minst en tillgänglighetsanpassad badplats samt att det ska framgå vilka det är på kommunens hemsida.

Det finns tre tillgänglighetsanpassade badplatser i Nacka. De är placerade i kommundelarna Sicklaön, Boo och Älta. För att ha ett i varje kommundel behöver ett bad i Saltsjöbaden anpassas.

Enheten föreslår att Vårgårdsbadet får en ramp ned i vattnet vilket kostar ca 200 000 Kr att anlägga. Badet förses också med en tillgänglighetsanpassad portabel toalett.

Enheten för drift offentlig utemiljö förvaltar baden och har valt att prioritera funktioner som städning, underhåll av bryggor mm framför omklädningsrum.

Efter åtgärden och uppdatering av informationen på hemsidan har kommunen uppfyllt förslaget i politikerinitiativet.

Förslagen i politikerinitiativet

Att Natur- och trafiknämnden:

- ombesörjer att det i varje kommundel finns minst en tillgänglighetsanpassad badplats med ramp ned i vattnet, handikapptoalett och omklädningsrum



- kartlägger vilka faciliteter/hjälpmiddel som finns på varje badplats och uppdaterar informationen på sin websida

Enhetens utredning och bedömning

Inom kommunen finns tre badplatser som har tillgänglighetsanpassats. Sickla strandbad, Boobadet samt Ältabadet. På dessa bad finns det ramp ned i vattnet samt en tillgänglig portabel toalett.

Tidigare utredningar har identifierat Vårgårdsbadet som ett bad lämpligt för tillgänglighetsanpassning i Saltsjöbadet.

Anläggande av en ramp kostar ca 200 000 kr.
Driftkostnaden blir ca 3000 kr/år.

Enheten för drift offentlig utemiljö förvaltar baden och har valt att prioritera funktioner som städning, underhåll av bryggor mm framför omklädningsrum.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget innebär att en ny funktion tillförs en badplats och det blir därmed en investering. Pengarna tas ur reinvesteringsprojekt park.

Anläggningskostnaden är ca 200 000 kr.

Ökade driftkostnaden för iläggning och upptagning av rampen till säsong blir ca 3000 kr/år

Konsekvenser för barn

En tillgänglig badplats underlättar för fler medborgare att kunna ta del av kommunens anläggningar.

Handlingar i ärendet

Bilaga 1: Politikerinitiativet

Mats Bohman
Trafik och fastighetsdirektör

Charlotte Svedlund
Parkingenjör
Enheten för drift offentlig utemiljö

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet på Saltsjöbadsvägen vid Morningside

Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen vid Morningside är mycket besvärlig och osäker. Och det har den varit i många år. Det saknas trottoarer, vägen är smal och sikten mycket dålig på många ställen. I området bor ett antal barnfamiljer och barnen behöver kunna ta sig fram längs vägen bort mot Saltsjö Duvnäs för komma till och från skolan, tågstationen etc. Vägen är så klart osäker och det är dålig sikt även för vuxna vare sig man går, cyklar eller åker bil.

Från kommunens sida har man till de boende hänvisat till att situationen ska lösas i samband med att byggprojektet Morningside Marina genomförs. Arbetet med att få till den detaljplanen har pågått i många år men det har stupat på olika saker. Det är ju inte säkert att projektet alls blir av. Inte minst finns det bullerfrågor som är svårlösta. Marknadsutvecklingen har säkert också betydelse.

Det finns anledning för kommunen att tillsammans med de boende försöka lösa de mest akuta säkerhetsfrågorna längs vägen. Det kan handla om säkerhetsräcke, övergångsställen, ”Du kör för fort” - skyltar, uppsättande av större speglar för att kunna se runt hörnet, vägavsmalning mm. Det borde finnas saker man kan åtgärda i väntan på att byggprojektet genomförs med nya trottoarer mm.

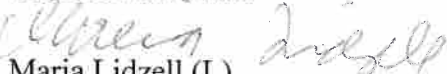
Med anledning av ovanstående föreslås natur- och trafiknämnden besluta

att i samråd med de boende ta fram förslag på åtgärder för att öka trafiksäkerheten längs Saltsjöbadsvägen vid Morningside.

Nacka den 24 mars 2020


Hans Peters (C)

Ordförande i Natur- och trafiknämnden


Maria Lidzell (L)

Ersättare i Natur- och trafiknämnden


Jonathan Lindgren (KD)

Ledamot i Natur- och trafiknämnden

2020-04-15

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/72

Natur- och trafiknämnden

Politikerinitiativ – Åtgärder för ökad trafiksäkerhet på Saltsjöbadsvägen vid Morningside

24 mars 2020 av Hans Peters (c), Maria Lidzell (L) och Jonathan
Lindgren (KD)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar att det redan pågår ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i politikerinitiativet. Politikerinitiativet är med detta färdigbehandlad.

Sammanfattning av ärendet

Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen vid Morningside har upplevts mycket besvärlig och osäker under många år. Det saknas trottoarer, vägen är mal och sikten dålig på många ställen. Från kommunens sida har man till de boende hänvisat till att situationen kan lösas i samband med att byggprojekt Morningside Marina genomförs. I politikerinitiativet beskrivs att ”arbetet med detaljplanen har pågått i många år utan framfart, och nu är det inte säkert att projektet blir av”. Hans Peters (C), Maria Lidzell (L) och Jonathan Lindgren (KD) föreslår att natur- och trafiknämnden beslutar att i samråd med de boende ta fram förslag på åtgärder för att öka trafiksäkerheten längs Saltsjöbadsvägen vid Morningside.

Trafikenheten bedömer att åtgärder för att öka trafiksäkerheten redan har tagits fram och anser därför att inga ytterligare förslag behöver tas fram.

Förslagen i politikerinitiativet

Trafiksituationen längs Saltsjöbadsvägen vid Morningside har upplevts mycket besvärlig och osäker under många år. Det saknas trottoarer, vägen är mal och sikten dålig på många ställen. I området bor barnfamiljer och särskilt barn behöver kunna ta sig fram längst vägen bort mot Saltsjö Duvnäs för att komma till och från skolan, tågstationen etc. Från kommunens sida har man till de boende hänvisat till att situationen kan lösas i samband med att byggprojekt Morningside Marina genomförs. Arbetet med detaljplanen har pågått i många år utan framfart, och nu är det inte säkert att projektet blir av. Med dessa synpunkter föreslås att kommunen tillsammans med de boende försöker lösa de mest akuta säkerhetsfrågorna längst vägen. Det kan t.ex. handla om säkerhetsräcke, övergångsställen, skyltning, vägavsmalning mm.



Hans Peters (C), Maria Lidzell (L) och Jonathan Lindgren (KD) föreslår att natur- och trafiknämnden beslutar att i samråd med de boende ta fram förslag på åtgärder för att öka trafiksäkerheten längs Saltsjöbadsleden vid Morningside.

Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten har under lång tid haft pågående diskussioner med boende i området, vilket resulterat i att en elektronisk hastighetsdisplay, som visar hastigheter för bilar i båda riktningar, har beställts och kommer att sättas upp och vara i drift under våren. Trafikenheten har även skickat in ett förslag till trafikförvaltningen, Region Stockholm, om att bygga två stycken platågupp, enligt Ribuss, trafikförvaltningens riktlinjer. Om trafikförvaltningen godkänner lösningen kommer dessa att byggas under året.

Anledningen till att trafikenheten inte har genomfört eller planerar att genomföra några ytterligare åtgärder på Saltsjöbadsvägen är på grund av att enheten har i samråd med planerheten kommit överens om att planerheten inom projektet Morningside Marina efter antagen detaljplan, kommer att prioritera utbyggnaden av gångbanan som finns med i projektet. I projektet första etapper kommer således gångbanan att byggas ut.

Trafikenheten bedömer att åtgärder för att öka trafiksäkerheten redan har tagits fram och att arbete med detta pågår, och anser därför att inga ytterligare förslag behöver tas fram.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Trafikenhetens föreslagna åtgärder ryms inom ramen för beslutad budget inom investeringsprojekt för trafiksäkerhetsåtgärder.

Konsekvenser för barn

Förslaget om uppsättning av hastighetsdisplayer och platågupp längst Saltsjöbadsleden höjer trafiksäkerheten genom att trafiken behöver sakta ner. Åtgärderna kommer att bidra till en ökad upplevd trafiksäkerhet för gående i området, vilket ger positiva konsekvenser även för barn som rör sig i trafiken, som t.ex. behöver ta sig fram längst vägen bort mot Saltsjö Duvås för att komma till och från skolan, tågstationen mm.

Handlingar i ärendet

Politikerinitiativ – Åtgärder för ökad trafiksäkerhet på Saltsjöbadsleden vid Morningside, 2020-03-24.

Martin Hubertson Merbom
Tf enhetschef
Trafikenheten

Emmatora Alfin
Trafikplanerare
Trafikenhet

Politikerinitiativ – Nyttoparkering

6 februari 2020 av Peter Zethraeus (M)

Beslut

Natur- och trafiknämnden återremitter ärendet för att ge trafikenheten i uppdrag att undersöka vidare om att underlätta för nyttoparkering på privatmark samt belysa var det finns problem i Nacka.

Sammanfattning av ärendet

Peter Zethraeus (M) har inkommit med ett politikerinitiativ med förslag om att utreda möjligheterna att samköra parkeringsplatser för rörelsehindrade som nyttoparkeringsplatser. Zethraeus (M) menar att nyttoparkeringar är ett bra sätt för t.ex. hemtjänstaktörer att snabbt och effektivt parkera sina bilar och komma åt sina kunder, men att det är ett problem att detta enbart kan tillämpas på kommunal mark då det oftast även finns ett behov av nyttoparkeringar på privat mark.

Natur- och trafiknämnden bedömer att det inte är lämpligt att samnyttja parkeringsplatser som ska nyttjas av personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade som parkering för personer med nyttoparkeringstillstånd. Initiativet överensstämmer inte med villkoren i trafikförordningen. Kommunen har dessutom enbart möjlighet att råda över kommunala trafikföreskrifter, och därmed inte kan reglera parkering på annan aktörs privata mark.

Handlingar i ärendet

Tjusk Politikerinitiativ - Nyttoparkering
Borttagen på grund av personuppgifter.

Yrkanden

Peter Zethraeus yrkade för moderaterna återremiss för att ge trafikenheten i uppdrag att undersöka vidare om att underlätta för nyttoparkering på privatmark samt belysa var det finns problem i Nacka. Hans Peters för Centerpartiet instämde i moderaternas yrkande

Beslutsgång

Natur- och trafiknämnden återremitterade ärendet för att ge trafikenheten i uppdrag att undersöka vidare om att underlätta för nyttoparkering på privatmark samt belysa var det finns problem i Nacka.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

2020-05-25

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/42

Natur- och trafiknämnden

Politikerinitiativ – utred nyttoparkering, Återremiss

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar att i de flesta fall finns möjlighet för hemtjänstverksamhet att få dispens för parkering på kvartsmark. Politikerinitiativet är därmed besvarat.

Sammanfattning av ärendet

Natur- och trafiknämnden återremitterande ärendet om utredning av nyttoparkering för att ge trafikenheten i uppdrag att undersöka vidare om att underlätta för nyttoparkering på privat mark samt belysa var det finns problem i Nacka.

Natur- och trafiknämnden är medvetna om att det är svårt att hitta parkeringsplatser i kommunens mest trafiktäta och tätbebyggda områden. Nyttoparkeringstillstånden är det som kommunen kan tillhandahålla för att underlätta parkering på allmän platsmark. Om parkering ska vara möjlig på privat mark så är det något som behöver ske i dialog mellan kunden och fastighetsägaren och deras parkeringsbolag. Trafikenheten bedömer att politikerinitiativet därmed är besvarat.

Ärendet

Natur- och trafiknämnden återremitterade ärendet av det politikerinitiativ som inkom med förslag om utredning av nyttoparkering, med uppdrag att undersöka vidare om att underlätta för nyttoparkering på privat mark samt belysa var det finns problem i Nacka.

Äldrenämnden har belyst att det är svårt att hitta parkering, vilket är tidsödande och kostsamt. Främst är det områden med flerbostadshus, och speciellt i rådande tider då det är mycket fordon på gatorna. De gator och områden där det är som svårast att hitta parkering är inom trafiktäta och tätbebyggda områden, så som på Sickla allé, i Orminge, Tollare, Finntorp, Alphyddan, Henriksdalsringen och Ekudden. På allmän platsmark inom dessa områden är det enbart nyttoparkeringstillstånden som kommunen kan tillhandahålla för att underlätta parkering. Om parkering ska vara möjlig på privat mark så är detta något som behöver ske i dialog mellan kunden och fastighetsägaren och deras parkeringsbolag.

Trafikenheten har varit i kontakt med olika parkeringsbolag vad gäller hur bristen på parkeringsplatser kan lösas på privat mark. I flertalet fall är det kunden till hemtjänstverksamheten i fråga som kontaktar fastighetsägaren, till exempel



bostadsrättsföreningen som tillhandahåller avtalet med parkeringsbolaget, om möjlighet till dispens för hemtjänstverksamhetens fordon. Ofta är detta en god lösning där fordonen tillfälligt får parkera där det är möjligt och på platser där de inte står i vägen.

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget ger inga ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Förslaget ger inte några konsekvenser för barn.

Handlingar i ärendet

1. Återremiss Politikerinitiativ – utred nyttoparkering, 2020-04-22

Martin Merhom Hubertson
Tf enhetschef
Trafikenheten

Emmatora Alfin
Trafikplanerare
Trafikenheten

Medborgarförslag pumtrack i Lillängen

Inkom 2019-11-13

Beslut

Natur- och trafiknämnden ger enheten för drift offentlig utemiljö i uppdrag att utreda drift- och anläggningskostnaderna för att anlägga en cykelbana på den aktuella platsen. Utredningen syftar till att svara på lämplig utformning samt kostnad för anläggning och drift. Därmed är medborgarförslaget färdigbehandlat.

Sammanfattning av ärendet

Medborgarförslaget gäller att anlägga en pumtrackbana, en cykelbana för barn, på en enligt förslagslämnaren onyttjad fotbollsplan i Lillängen.

Pumtrack och olika banor för cyklar är en växande form av aktivitetsyta. Det aktuella området, Lillängen, gränsar till delar som är med i Nackas stadsbyggnadsprocess. Det innebär att det kan bli fler människor som vistas här och har glädje av en aktiv mötesplats.

Natur- och trafiknämnden anser att medborgarförslaget är bra och ställer sig positiva till en cykelbana i Lillängen. Kommunen har ingen liknade bana i sin drift och har därmed ingen djupare kunskap kring anläggning och driftskostnader. Natur och Trafiknämnden beslutar att ge enheten för drift offentlig utemiljö i uppdrag att utreda förslaget. Utredningen syftar till att svara på lämplig utformning samt kostnad för anläggning och drift.

Handlingar i ärendet

Tjsk Medborgarförslag pumtrack i Lillängen
Medborgarförslag cykelbana Lillängen GDPR

Yrkanden

Hans Peters (C) yrkade bifall till tjänsteskrivelsens förslag till beslut.

Beslutsgång

Natur- och trafiknämnden beslutade i enlighet med Hans Peters bifallsyrkande.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

Kartbilaga

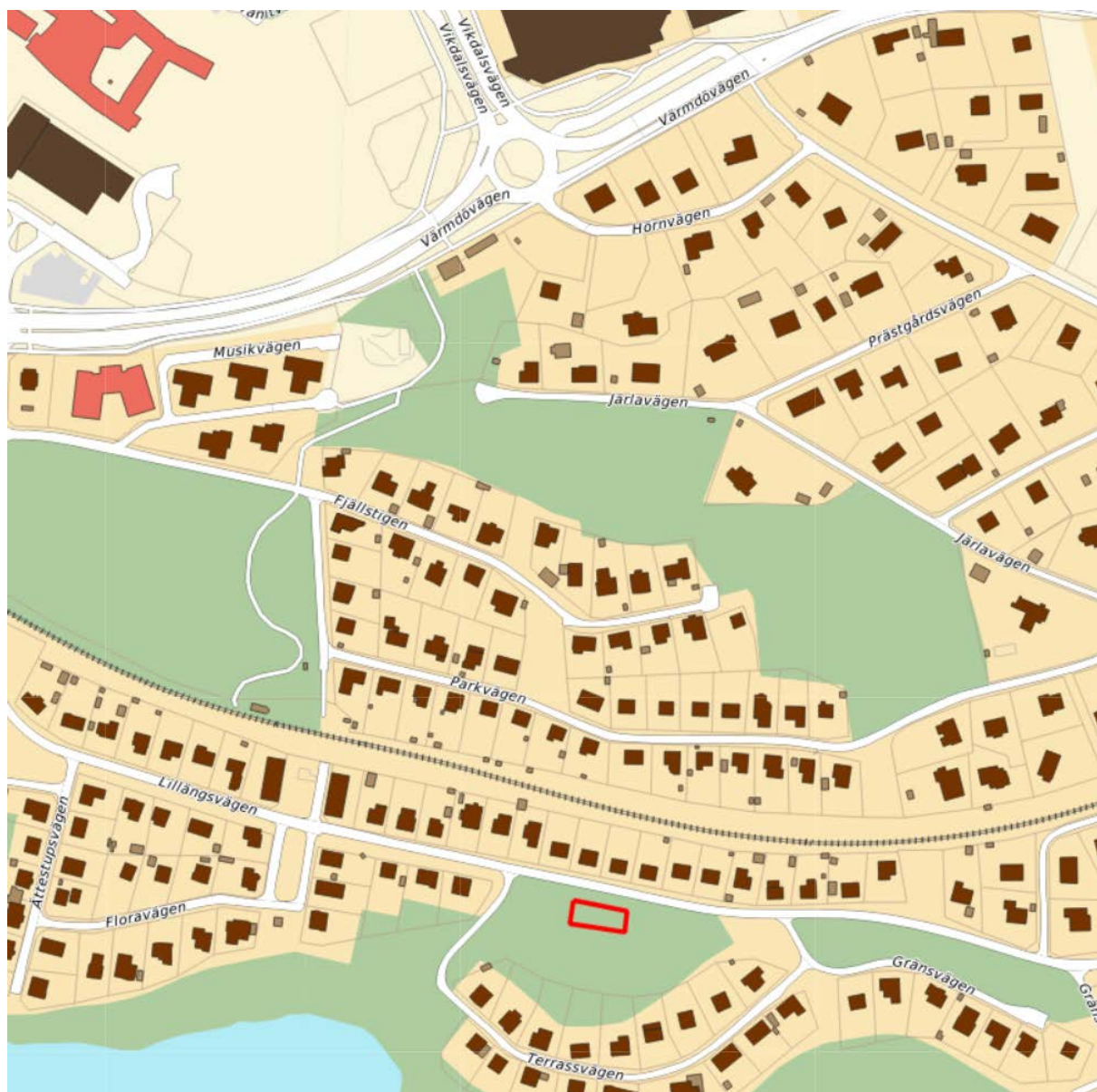


Bild visar ungefärlig plats för cykelbana enligt medborgarförslaget.

måndag 2019-11-11 14:00

Inkommande mail

Till: registrator@nacka.se:

Från

Skickat: 2019-11-11:14:00

Bilagor: IMG_7092.jpg;IMG_7093.jpg;IMG_7089.jpg;

Fwd: Medborgarförslag om att nyttja övergiven fotbollsplan till att bygga cykelbana för barn

Hej Nacka kommun!

Bakgrund

Jag bor i Lillängen nära Lillängsvägen. Här finns det en fotbollsplan med högt gräs och några trasiga mål. Det finns väldigt mycket barn i området i men ingen naturlig samlingsplats.

Förslaget

Av denna anledning har min son och hans kompisar som bor i området kommit på en väldigt bra idé för att nyttja ytan bättre samt att skapa en samlingsplats för barn i både Lillängen och Storängen.

Vi har vid flera tillfällen besökt olika platser där det finns olika typer av sk **pumptrack**. Det är helt enkelt en bana i grus med gupp och doserade kurvor för att träna cykelteknik och ha kul på sin cykel. Se bifogat för bilder på platsen samt referensbilder från annan sk pumptrack.

Varför

Den övergivna fotbollsplanen är perfekt anpassad för ändamålet skulle definitivt:

- Öka gemenskapen i området
- Aktivera barnen (och vuxna) och motverka stillasittandet

Tid/kostnad:

Jag har pratat med Niklas Skogh, som arbetar professionellt med bygga liknande banor för cykel. Han har tidigare anlitats av Åkersberga kommun, som uppskattar att det skulle ta ca 3 dagar att färdigställa banan. Uppskattar att det behövs 3-5 lastbilslast grusmassor. I övrigt behövs en gräv/schaktmaskin med van förare.

Möjlighet:

Med tanke på påfrestningen pga bygget vid Nacka Forum för alla som bor i Lillängen och Storängen skulle detta kunna vara ett sätt att skapa lite goodwill kring bygget genom att använda grus från bygget till att bygga banan. På så sätt minimeras också miljöpåverkan av detta förslag.

Vänliga hälsningar,



Länk till video från Ramundbergets pumptrack:

<https://photos.app.goo.gl/dq7x5CaiVFX4xCoK7>

Ramundbergets pumptrack

Den övergivna fotbollsplanen

Här finns den övergivna fotbollsplanen



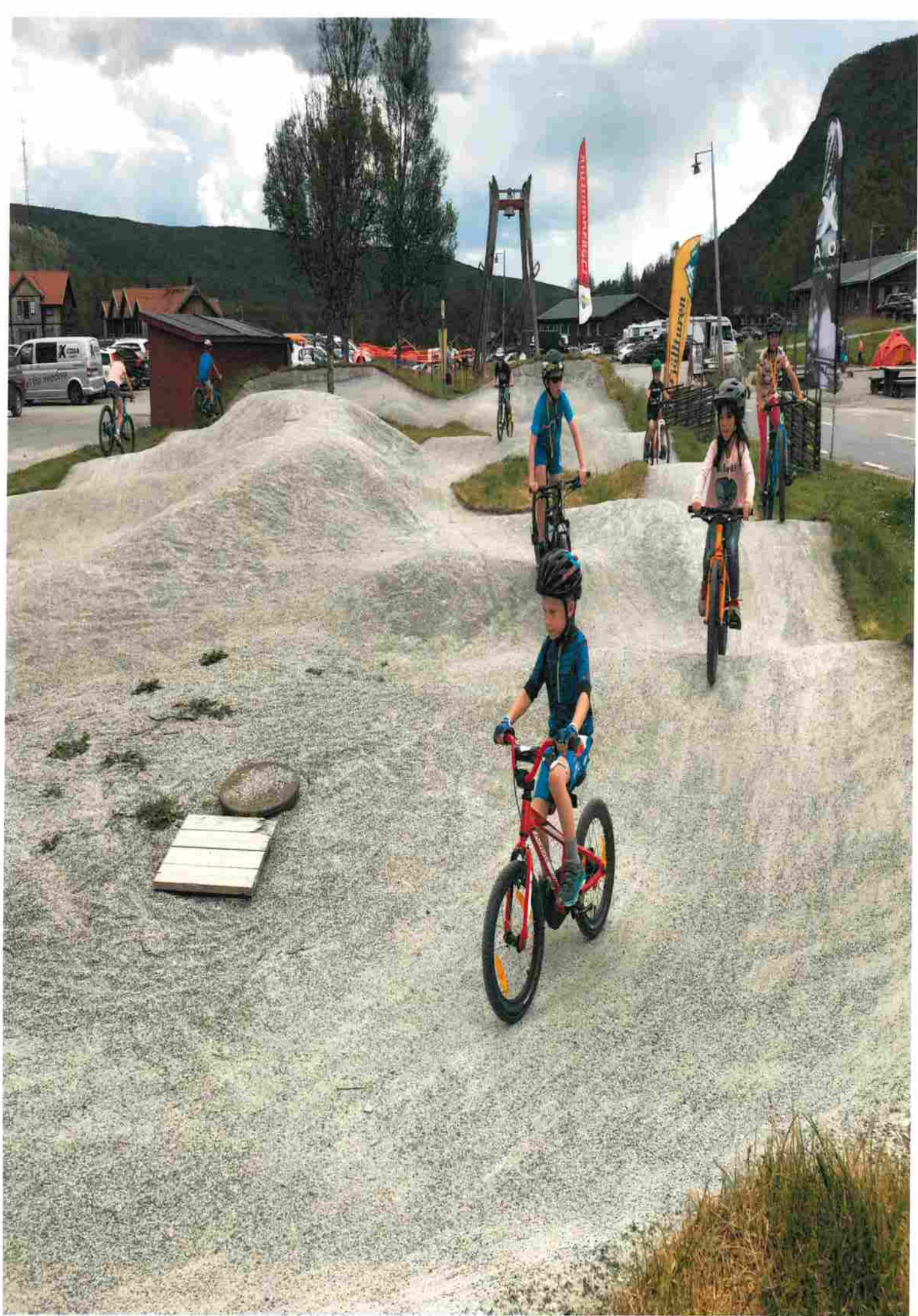
—

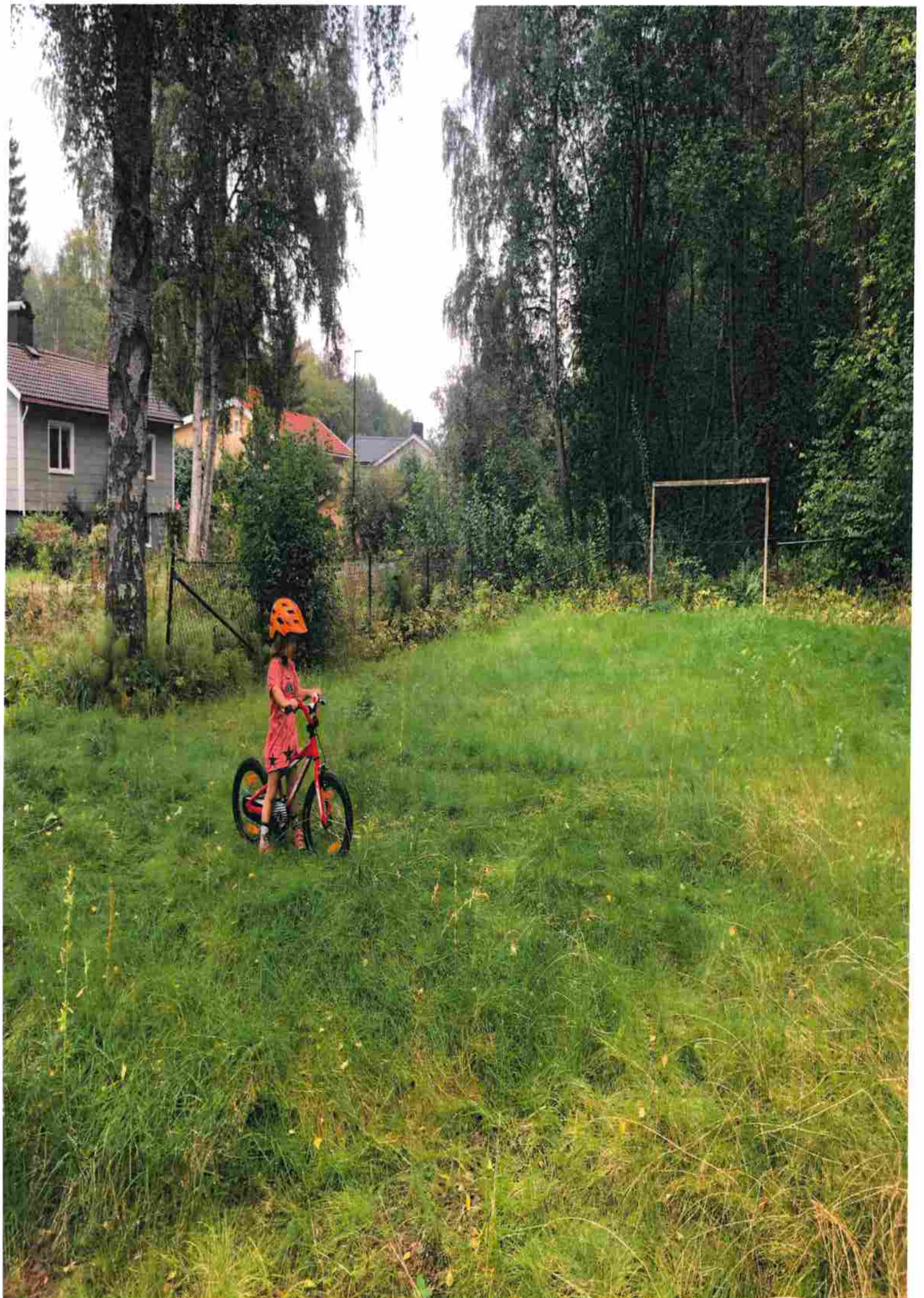


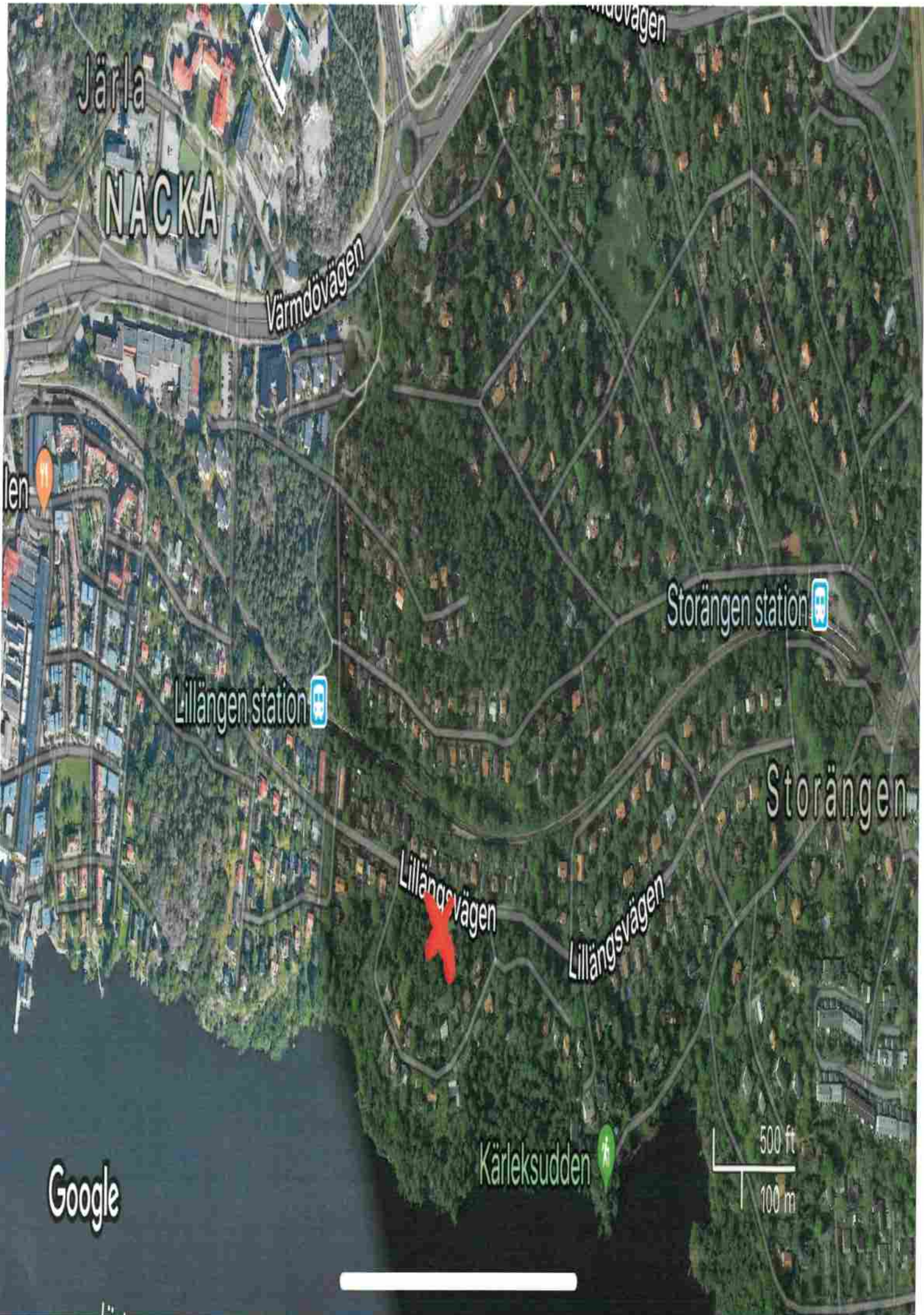
1314 | Nacka

Sweden









Järfa

NACKA

Värmdövägen

len

Lillängen station

Storängen station

Storängen

Lillängsvägen

Lillängsvägen

Kärleksudden

500 ft

100 m

Google

2020-06-04

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2019/251

Natur- och trafiknämnden

Medborgarförslag - Utredning kring aktivitetsyta för cykel i Lillängen

Inkom den 13 november 2019

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden avslår medborgarförslaget om att anlägga en cykelbana i Lillängen utifrån den kostnadskalkyl som tagits fram. Därmed är medborgarförslaget färdigbehandlat.

Sammanfattning av ärendet

Medborgarförslag om en pumptrack i Lillängen kom in november 2019. Februari 2020 gav Natur och trafiknämnden enheten i uppdrag att utreda drift och anläggningskostnad samt utformning av en cykelbana.

Natur- och trafiknämndens bedömning är att pumptracks har en begränsad målgrupp och utredningen har därför riktat in sig på anläggande av en asfalterad cykelbana som skulle kunna nå en större målgrupp och bli en typ av allaktivitetsyta för träning och lek med cyklar, springcyklar, kickbikes, skateboards med mera.

För den anläggning som kommunen anser skulle behövas för att nå en stor målgrupp till låga skötselkostnader innebär det en investeringskostnad på lite drygt 1.3 miljoner kronor.

I dagsläget behöver kommun fokusera på kärnverksamheten och har begränsade resurser för utbyggnad av nya anläggningar. Därmed finns inget utrymme i kommande budget för att genomföra förslaget.

Förslagen i medborgarförslaget

Anlägga en pumptrackbana på en enligt förslagslämnarens utnyttjad gräsplan i Lillängen.

Enhetens utredning och bedömning

Bakgrund

Vid nämndsammanträde 18 februari 2020 beslutade Natur och trafiknämnden ge enheten för drift offentlig utemiljö uppdrag att utreda drift och anläggningskostnad för att anlägga en cykelbana på den aktuella platsen. Utredningen ska även ge svar på lämplig utformning.



Utredning

Enhetens bedömning är att pumptracks har en begränsad målgrupp och utredningen har därför riktat in sig på anläggande av en asfalterad cykelbana som skulle kunna nå en större målgrupp och bli en typ av allaktivitetsyta för träning och lek med cyklar, springcyklar, kickbikes, skateboards med mera.

Enligt en första kalkyl om att anlägga en enkel pumptrack i grus på platsen var uppskattad anläggningskostnad mellan 300 000 och 600 000 kronor.

För den anläggning som kommunen anser skulle behövas för att nå en stor målgrupp till låga skötselkostnader innebär det en investeringskostnad på lite drygt 1.3 miljoner kronor.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Investeringskostnad ca 1360 000 kr, varav anläggningskostnad 1 300 000 kr och projektering 60 000 kr.

Kostnaden för projektledning internt tillkommer.

I dagsläget behöver kommun fokusera på kärnverksamheten och har begränsade resurser för utbyggnad av nya anläggningar. Därmed finns inget utrymme i kommande budget för att genomföra förslaget.

Konsekvenser för barn

Det finns alternativa platser där det går att cykla samt flera lekplatser inom området.

Handlingar i ärendet

Bilaga 1: Protokollsutdrag §31 NTN 2019/251

Bilaga 2: Medborgarförslag

Bilaga 3: Karta

Mats Bohman
Trafik och fastighetsdirektör

Charlotte Svedlund
Parkingenjör
Enheten för drift offentlig utemiljö

tisdag 2020-05-05 12:36

Inkommande mail

Till: registrator@nacka.se;

Från: [REDACTED]

Skickat: 2020-05-05:12:36

Medborgarförslag

Hej!

Skuru Villaförening vill lämna ett medborgarförslag kring korsningen Drottninghamnsvägen/Skurusundsvägen då vi ser uppenbara risker för att en olycka kommer inträffa om inte trafiksäkerheten säkerställs.

Vi utesluter inte att den bästa lösningen är en ombyggnad av kurvan/busshållplatsen, till exempel genom att en busshållplats av samma typ som byggt vid Skuru IP och Rudsjövägen skapas mellan kurvorna (alltså på den lilla vägbit som är både Drottninghamnsvägen och Skurusundsvägen). Men i väntan på det, eller som ett (sämre) alternativ har vi tre enkla och konkreta förslag till hur trafiksäkerheten kan förbättras i korsningen.

@ hastigheten mellan Krönets busshållplats fram till Prinsvägens busshållplats behöver sänkas från 40 km/h till 30 km/h, det är 30 km/h delar av sträckan så befintlig skylt behöver bara flyttas för att förbättra tryggheten och säkerheten.

@ Övergångsstället vid busshållplats Drottninghamnsvägen på Skurusundsvägen ligger med skymd sikt. De flesta bilister stannar inte för gångtrafikanter och risken är hög för att en olycka inträffar. Det är barn i skolåldern som dagligen använder övergångsstället till och från sexårsverksamhet och lågstadieskolan.

@ En ny skylt med "skymd sikt" behöver sättas upp inför kurvan på Skurusundsvägen vid busshållplats Drottninghamnsvägen för att uppmärksamma trafikanter om övergångsstället.

Mvh

[REDACTED]
Skuru Villaförening

[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]

Confidential

2020-05-26

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/125

Natur- och trafiknämnden

Medborgarförslag – trafiksäkerhet på Drottningshamnsvägen/Skurusundsvägen Medborgarförslag den 5e maj 2020

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar anta förslaget. Medborgarförslaget är därmed besvarat.

Sammanfattning av ärendet

Skuru Villaförening har inkommit med ett medborgarförslag om åtgärder för ökad trafiksäkerhet i korsningen Drottningshamnsvägen/Skurusundsvägen. De förslag som föreslås omfattas av sänkta hastigheter, åtgärder av övergångsstället i korsningen samt skyltning om skymd sikt.

Trafikenheten bedömer att vidare utredning bör genomföras för att genomföra eventuella trafiksäkerhetsåtgärder på platsen. Utredning och genomförande kan bekostas av redan beslutad budget för trafiksäkerhetsinvesteringar.

Förslagen i medborgarförslaget

Skuru Villaförening har inkommit med ett medborgarförslag om åtgärder vid Drottninghamnsvägen/Skurusundsvägen där de ser att det finns uppenbara risker för att en olycka kommer att inträffa om inte trafiksäkerheten säkerställs. Villaföreningen anser att den bästa lösningen vore att bygga om kurvan vid busshållplats Drottninghamnsvägen, men beskriver i förslaget tre mer enkla och konkreta lösningar till hur trafiksäkerheten kan förbättras i korsningen. Ett förslag är att sänka hastigheten på Skurusundsvägen från 40 km/h till 30 km/h, mellan busshållplats Krönet och Prinsvägen. Ett ytterligare förslag är att övergångsstället vid busshållplats Drottninghamnsvägen som har skymd sikt åtgärdas för att minska risken för olyckor där de flesta bilister idag inte stannar för gångtrafikanterna. Det tredje förslaget är att en ny skylt om skymd sikt sätts upp inför kurvan Skurusundsvägen vid busshållplatsen, för att uppmärksamma trafikanterna om övergångsstället.

Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten bedömer att trafiksituationen i korsningen Drottninghamnsvägen/Skurusundsvägen behöver ses över. En utredning gällande platsens utformning för genomföras för eventuella åtgärder. bör utredas för att se över vilka eventuella åtgärdas som kan genomföras för att förbättra trafiksäkerheten. att vi ser att en utredning gällande platsen utformning bör göras för eventuella åtgärder. Likt



gångtrafikanternas trafiksäkerhet är det viktigt att även busstrafikens framkomlighet ses över för att hitta en trafiksäker lösning. Möjligheten till sänkta hastigheter, åtgärder för övergångsstället i korsningen och skyltning kommer att inkluderas i den utredning som föreslås genomföras.



Översiktsbild över aktuellt område



Gatuvy Skurusundsvägen



Förslagets ekonomiska konsekvenser

Att utreda och genomföra trafiksäkerhetsåtgärder kan bekostas av redan beslutad budget för investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder. Beroende på vilka åtgärder som kan komma att bli aktuella kan detta medföra ytterligare kostnader.

Konsekvenser för barn

Förslaget om en förbättrad trafiksäkerhet i korsningen

Drottningshamnsvägen/Skurusundsvägen bidrar till en tryggare och mer trafiksäker miljö för alla trafikanter, särskilt barn. Många barn och ungdomar som rör sig i området och berörs av hur trafiken fungerar längst med Skurusundsvägen och även intill berörda hållplatser. En säker trafikmiljö bidrar till att fler barn får en ökad tillgänglighet inom området.

Handlingar i ärendet

1. Medborgarförslag om trafiksäkerhet vid
Drottningshamnsvägen/Skurusundsvägen, Skuru Villaförening, 2020-05-05

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör

Emmatora Alfin
Trafikplanerare
Trafikenheten

fredag 2020-04-24 16:23

Inkommande mail

Till: registrator@nacka.se;

Från: [REDACTED]

Skickat: 2020-04-24:16:23

Bilagor: Bergo_Flooring_Wish_broschyr_SE_LR.pdf;

Medborgarförslag om upprustning/renovering av tennisbana vid Nacka Sjukhus

Detta medborgarförslag riktar sig till Natur- och trafiknämnden.

Hej,

Jag heter [REDACTED] och sitter i styrelsen för Skuru IK Basket. Detta är en fråga som i stor utsträckning väckts av Coronakrisen men har även en mer permanent aspekt.

Skuru IK Basket är en sektion inom Skuru IK och är Nackas största basketklubb med ca 500 medlemmar (i princip alla är barn och ungdomar boende i Nacka, helt jämnt fördelat mellan killar och tjejer). Som alla andra idrottsföreningar brottas vi med ett underskott på tillgängliga träningstider och vi försöker självklart hjälpa kommunen identifiera potentiella kort- och långsiktiga lösningar på detta problem (utöver det mer självklara att bygga fler hallar). I spåren av Corona har vi dessutom varit tvungna att begränsa vår verksamhet som nu bedrivs i bantad form till viss del inomhus (utan fysisk kontakt och med begränsat antal barn) och till viss del utomhus (primärt fysträning). Faktum är dock att om det funnits bättre förutsättningar hade vi kunnat träna mycket mer basket utomhus. De basketkorgar som finns idag runt om i kommunen återfinns i de allra flesta fall på skolgårdar med asfalt som underlag och ytorna är ofta väldigt små. Korgarna har tyvärr en tendens att vara i mycket dåligt skick då slitaget på publika korgar är mycket högt. Dessutom är ju asfalt inte ett bra underlag att träna basket på, då bollar slits oerhört och skaderisken ökar då underlaget är för hårt (inte bara skrapår etc. utan mer allvarliga knäskador och skador på trampdynor uppstår).

Som alltid är det såklart en fråga om ytor men vi har identifierat en potentiell lösning på det här problemet. Något man ska vara medveten om här är att en tennisbana och en basketplan är av ungefär samma storlek. Det finns en tennisplan bakom Nacka Sjukhus (<https://goo.gl/maps/TW6kXxwLSPBhk6k69>) som idag knappt används, men som skulle kunna bli en fantastisk fritidsyta för ett stort antal basketungdomar. En uppsida med denna är att det finns ett staket som gör att planen kan begränsas i tillgång för att minska slitaget/stoppa vandalisering. Att göra om denna till en fullgod utomhusplan (lägga godkänt golv ovanpå befintlig yta samt gjuta korgar) skulle kosta ca 250-300 tusen. Just nu har vi möjlighet att söka bidrag från förbundet för att anlägga ytor som gör det möjligt för oss att bedriva utomhusverksamhet, svårt att säga såklart om exakt hur stort bidrag (<https://www.basket.se/globalassets/svenska-basketbollforbundet/dokument/barn-och-ungdom/sbbf-handbok-projektstod-if-2020--2021-vers-c19.pdf>).

Vår bedömning är att vi skulle kunna nyttja en sån här plan från April till Oktober (ev. mer) och även bedriva sommarverksamhet i form av dagläger för små barn och mindre tävlingar. Vi tror att det här skulle vara en oerhört bra sak för Nacka kommun, Skuru IK Basket och framförallt för barn och ungdomar i Nacka som ges en chans att träna basket utomhus.

Jag har två alternativ på mitt förslag där det första är vårt prioriterade alternativ:

- Vi ges nyttjanderätt av ytan för att bedriva verksamhet på, och ansvarar själva för att rusta upp planen och se efter den. Tidshorizonten borde vara åtminstone 10 år så att vi kan skriva av investeringen på en rimlig tid (bidragen är inte garanterade)
- Kommunen rustar upp planen och gör den bokningsbar likt ex. en fotbollsplan.

Ett ytterligare medskick:

Om det bedöms att tennisytan är av vikt – så går det självklart att kombinera (i andra alternativet ovan). Det golvet vi föreslår är även lämpligt att spela tennis på (bättre än asfalt), bara att man måste ha hål i golvet för nätstolpar som kan monteras upp och ned och att golvet beställs med linjer för bägge sporter. Bifogar produktblad från den golvleverantör vi varit i kontakt, på referens av Svenska Basketbollförbundet.

Svarar mer än gärna på frågor!

Mvh

██████████, Skuru IK Basket

██████████

████████████████████

2020-06-04

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/110

Natur- och trafiknämnden

Medborgarförslag - Upprustning/renovering av tennisbana vid Nacka sjukhus

Inkom den 24 april 2020

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att tillmötesgå förslaget genom att göra om befintlig tennisplan vid Nacka sjukhus till en kombinerad plan för basket och tennis.

Natur och trafiknämnden beslutar att åtgärden blir en investering som tas inom projektet reinvestering park.

Därmed är medborgarförslaget färdigbehandlat.

Sammanfattning av ärendet

Medborgarförslag om att tennisplanen bakom Nacka sjukhus omvandlas till en basketplan och blir bokningsbar för föreningar som Skuru IK.

Enhetens bedömning är att förslaget är bra och att det går att kombinera tennis och basketplan genom att anlägga ett hardcourtgolv på befintlig asfaltsplan.

Anläggningskostnaden uppgår till ca 200 000 kr.

Driftkostnaden är oförändrad

Förslagen i medborgarförslaget

Tennisplanen bakom Nacka sjukhus omvandlas till en basketplan med hardcourtgolv och blir bokningsbar för föreningar som Skuru IK. Föreningen erbjuder sig även att bekosta anläggande av planen om de får bidrag från basketförbundet.

Enhetens utredning och bedömning

Enheten anser att medborgarförslaget om en ny basketplan i Nacka är bra men vill även fortsättningsvis kunna erbjuda tennis på platsen.

Genom att rusta upp tennisplanen till en kombinerad tennis och basketplan som kan vara bokningsbar vissa tider i veckan kan kommunen erbjuda goda träningsmöjligheter för klubben samt för medborgare som vill spela tennis eller basket på planen. Finansiering av ombyggnaden görs av kommunen då planen ligger på allmän plats.

Att rusta upp planen och anpassa den för både tennis och basket innebär att man lägger ett hardcourtgolv uppepå befintlig asfalt. Ett hardcourtgolv är ett bättre underlag för



båda sporterna och har en livslängd på ca 10 år beroende på användningsgrad. Planen målas med linjer för både tennis och basket. Tennisnätet monteras på ett sådant sätt att det kan tas ned när planen används för basketspel.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget innebär både en reinvestering för att tennisplanen förbättras och en ny investering som möjliggör basketspel. Anläggningskostnaden blir ca 200 000 kr. Driftkostnaden är oförändrad

Konsekvenser för barn

Åtgärden ger goda konsekvenser för barn då den ökar möjligheten för spontanidrott och aktiva möten som främjar både fysisk och social utveckling.

Handlingar i ärendet

Bilaga 1: Medborgarförslaget

Mats Bohman
Trafik och fastighetsdirektör

Charlotte Svedlund
Parkingenjör
Enheten för drift offentlig utemiljö

tisdag 2020-04-07 17:32

Inkommande mail

Till: registrator@nacka.se;

Från: [REDACTED]

Skickat: 2020-04-07:17:32

Medborgarförslag om Cykelparkering och vård Älta IP

Hej

Jag tycker man behöver förbättra cykelparkering på Älta IP, med cykelställ som möjliggör för många fler cyklar samt att man kan låsa i ramen (idag finns ett fåtal ställ för låsning i framhjulet), samt att man där också sätter upp en pumpstation/serviceplats för cyklar. Detta kan med fördel förläggas till entrén mellan stora och lilla IP mot Älta Idrottsväg så den även enkelt kan nås för de som cykelpendlar (på Ältavägen)

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

2020-05-14

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/91

Natur- och trafiknämnden

Medborgarförslag – Cykelparkering och cykelvård Älta

I P

Inkom den 7 april 2020

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar att det redan pågår ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i medborgarförslaget. Medborgarförslaget är med detta färdigbehandlat.

Sammanfattning av ärendet

I medborgarförslaget beskrivs ett behov av förbättrad cykelparkering vid Älta idrottsplats, med cykelställ som möjliggör fler cyklar samt att man kan låsa i ramen. I förslaget föreslås även att en pumpstation eller serviceplats sätts upp för cyklar.

Kommunen har under våren anlagt två cykelparkeringar intill Älta idrottsplats, vilka är planerade att kompletteras med ytterligare ett cykelställ och med en cykelpump. Kostnader för cykelställena och cykelpumpen tas inom redan beslutad budget för cykelinvesteringar.

Förslagen i medborgarförslaget

I medborgarförslaget beskrivs ett önskemål och behov av förbättrad cykelparkering på Älta idrottsplats, med cykelställ som möjliggör fler cyklar samt att man kan låsa i ramen. Idag finns enbart ett fåtal ställ för låsning i framhjulet. I förslaget föreslås även att en pumpstation eller serviceplats sätts upp för cyklar. Förslagsvis kan detta anläggas vid entrén mellan stora och lilla idrottsplatsen mot Älta idrottsväg, som även då enkelt kan nås för de som cykelpendlar på Ältavägen.

Enhetens utredning och bedömning

Trafikenheten arbetar kontinuerligt med att anlägga cykelparkeringar olika målpunkter i kommunen, bland annat vid badstränder, skolor och motionsspår. Även anläggning av infartsparkeringar vid kollektivtrafikhållplatser anläggs kontinuerligt. Som medborgarförslaget beskriver finns idag ett cykelställ vid Älta idrottsplats, som med fördel kan bytas ut för att möjliggöra att flera cyklar till idrottsplatsen, samt att säkerställa att cyklisterna får en trygg och säker parkering av sin cykel.

Tillsammans med enheten för bygg och anläggning har trafikenheten arbetat fram en plan för nya cykelparkeringar, där en av platserna är vid Älta idrottsplats. Intill idrottsplatsen har hittills tre cykelställ anlagts under våren, alla med möjlighet till



låsning vid ramen. Trafikenheten planerar att komplettera cykelställen med en cykelpump.



Till vänster om utegymmet
Cykelställ med plats för 14 cyklar med möjlighet till ramlåsning



Vid badplatsen (mellan badplats och parkourbana)
Cykelställ med plats för 7 cyklar med möjlighet till ramlåsning



Klubb/föreningshus
Cykelställ med plats för 32 cyklar (Ej NTN)

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Anläggandet av cykelparkeringarna och cykelpump vid Älta idrottsplats kan tas inom redan beslutad budget för cykelinvesteringar eller inom ramen för infartsparkeringprojektet. Förslaget medför därför inga ytterligare kostnader.

Konsekvenser för barn

Förslaget om att anlägga cykelparkering vid idrottsplatsen bidrar till att besökare till idrottsplatsen uppmuntras till att cykla till idrottsplatsen. Framförallt är det barn och ungdomar som nyttjar idrottsplatsen, och därmed bidrar cykelparkeringen till positiva konsekvenser för barn. I förlängningen bidrar ökad cykling till en god hälsa och ett ökat hållbart resande.

Handlingar i ärendet

1. Medborgarförslag om cykelparkering och vård Älta IP, 2020-04-07, Oskar Jakobsson

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör

Emmatora Alfin
Trafikplanerare
Trafikenheten



2020-06-05

Till Natur- och trafiknämnden
Polikerinitiativ

Odlingslotter

Intresset för att odla egna grönsaker, bär, örter och blommor är mycket stort. Odlingslotter gynnar den biologiska mångfalden med sin variation av växter. För Nackas medborgare kan en odlingslott bli en meningsfull utevistelse och sysselsättning vilket är speciellt viktigt i dessa covid 19 tider. Det innebär också stor gemenskap och möjlighet till erfarenhetsutbyte.

Nackalistan föreslår att Nacka kommun utreder möjligheten att avsätta ytterligare mark som kan användas till odlingslotter.

Nackalistan vill att Natur och Trafiknämnden beslutar

- **att** utreda möjligheten att skapa fler områden där medborgarna kan bedriva småskalig odling i egna odlingslotter

Nackalistan, 2020-06-02

Carin Larsson, Lina Olsson

2020-06-12

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/70

Natur- och trafiknämnden

Redovisning inkomna handlingar

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen.

Sammanfattning av ärendet

NTN 2020/171 Politikerinitiativ – Odlingslotter, Nackalistan