

BEVIS OM ANSLAGSDAG

Kommunstyrelsens protokoll är justerat, gällande §§ 22 och 34 samt 36
Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Sammanträdesdatum	7 februari 2022
Anslaget sätts upp	8 februari 2022
Anslaget tas ned	2 mars 2022
Förvaringsplats för protokollet	Nacka stadshus

Underskrift
	Kommunsekreterare

Utdragsbestyrkande

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

§ 22

KFKS 2021/1239

Förändring av årskurser på Neglinge skola

Beslut

1. Kommunstyrelsen beslutar att minska antalet årskurser på Neglinge skola till att bli en skola för elever i årskurs F-5 med start höstterminen 2022.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Ärende

Idag bedriver Valfärd skola undervisning på Neglinge skola från förskoleklass till årskurs sex i flertalet olika byggnader som är uppförda under skilda tidsperioder. Från äldre stenbyggnader till mer eller mindre temporära träbyggnader av olika storlekar och skick. Senast uppfördes en temporär paviljongbyggnad år 2017 med tidsbegränsat bygglov för att under en begränsad period utöka kapaciteten. Denna temporära paviljongbyggnad kommer att nedmonteras under sommaren 2022.

Valfärd skola föreslår att minska antalet årskurser på Neglinge skola från och med höstterminen 2022 i samband med att den tillfälliga paviljongbyggnaden tas bort. Efter denna omorganisation kommer Neglinge skola bedriva undervisning från förskoleklass till och med årskurs fem. Eleverna i Neglinge skola som ska börja årskurs sex till hösten 2022 kommer därmed få välja annan skola i skolvalet våren 2022. Sammanlagt är det idag 52 st elever som går i åk 5 på Neglinge skola. De elever som önskar kommer kunna erbjudas plats på Saltsjöbadens samskola. Samskolan bedriver sedan tidigare undervisning från förskoleklass till och med årskurs nio.

Handlingar i ärendet

Protokollsutdrag från kommunstyrelsens verksamhetsutskott den 25 januari 2022 § 3

Tjänsteskrivelse från Valfärd skola, daterad den 12 januari 2022

Bilaga Riskbedömning och handlingsplan inför verksamhetsförändringar, enligt Systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1)

Beslutsgång

Ordföranden konstaterade att det bara fanns ett förslag till beslut – verksamhetsutskottets förslag – och fann att kommunstyrelsen hade beslutat i enlighet med detta förslag.

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

Protokollsanteckningar

Andreas Andersson lät anteckna följande till protokollet för Socialdemokraterna:

”Det är olyckligt att läget har kommit till den punkten att en nedläggning av årskurs 6 på Neglingeskolan är svår att komma ifrån. Detta är ingenting vi önskar, men i nuläget är det svårt att se en annan lösning.

Som vi ser det så finns det främst två problem som lett till denna situation. Den kanske viktigaste är lokalfrågan, där alliansmajoriteten beslutat att sälja ut en stor mängd välfärdsbyggnader till privata aktörer. Det gör både att möjligheten att planera för uppförande och renovering av lokaler är väldigt dålig och att kommunen måste betala dyra pengar i hyra till vinstdrivande aktörer, jämfört med om Nacka kommun hade ägt marken och byggnaderna och enbart behövt stå för de faktiska kostnaderna. Det var det som gjorde att åk 6 behövde evakueras till Samskolan under innevarande läsår, och att vi nu har svårt att på ett ekonomiskt hållbart sätt ersätta den tillfälliga paviljongen på Neglingeskolan. Den andra orsaken är de osäkra förutsättningar som friskolor kan verka inom. I och med att friskolor kan starta och lägga ner skolenheter som de vill så är det väldigt svårt för kommunen att planera antalet skolplatser. När en ny friskola nu inlett sin verksamhet i Fisksätra så har såväl Igelboda skola som Neglingeskolan sett ett stort elevtapp, något som slår hårt mot ekonomin på dessa enheter.

Det viktigaste nu är att se till att det blir så bra som möjligt för de barn som berörs. Allra viktigast är att säkerställa att barnen trivs och får undervisning av hög kvalitet, men också att det är lätt att ta sig till sin skola. Vi har länge drivit frågan om säkra skolvägar, och på sträckan mellan Neglinge och Samskolan blir detta nu viktigare än någonsin, då allt fler mellanstadiebarn sannolikt kommer resa den vägen framöver.

Kommunen måste ta ett helhetsgrepp kring skolorna i Saltsjöbaden och se till att alla barn har möjlighet att gå i en bra skola i sitt närområde. Om inte utvecklingen vänds finns det en risk att fler elever väljer att byta skola redan i åk 4, för att säkra en plats i en skola i senare årskurs, såsom beskrivs i tjänstehandlingarna. Denna risk ökar nu när årskurs 6 försvinner från Neglingeskolan. Det riskerar att leda till ännu färre barn i klasserna och att fler årskurser tvingas läggas ner i framtiden.”

Mikael Carlsson lät anteckna följande till protokollet för Nackalistan:

”Nackalistan tycker att det är tråkigt att vi har hamnat i den situation att man i Nacka anpassar verksamheten efter lokalerna istället för att utgå från barnen och sen anpassa lokalerna efter deras behov och önskemål. Vi kan däremot inte heller på kort sikt se en annan lösning än den föreslagna men hade önskat att kommunen haft ett längre perspektiv i sin fastighetsförvaltning än det nuvarande. Fisksätra och Saltsjöbaden är ett område i kommunen där det är viktigt att ha en långsiktig planering så att man kan erbjuda verksamheterna bra, välfungerande lokaler i alla delar av kommundelen. Vi har tidigare visat på de negativa sidorna kring att inte ha rådighet över lokaler

Det löfte som kommunen ger elever från Neglingeskolan att de som önskar kommer kunna erbjudas plats på Saltsjöbadens samskola visar också på det vi tidigare påtalat kring att kommunala-skolor många gånger måste ha en beredskap att ta emot elever från skolor som

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

lägger ner eller som i detta fall årskurser som lägger ner. Vi tycker att det är viktiga att skolorna även kompenseras för denna uppgift.”

Tomas Ottosson lät anteckna följande till protokollet för Vänsterpartiet:

”Det är barnens valmöjligheter som begränsas av marknadsskolornas möjligheter att etablera sig för fritt. Det är tydligt i handlingarna och argumentationen att elevunderlaget för Neglinge skola är för svårt att förutse för att kunna planera långsiktigt och strategiskt. Det tillkommer nya marknadsskolor och de läggs ner på ett lika oplanerat sätt, vilket drabbar Neglinge skolas elever som förlorar sin möjlighet att få sitt eget skolval. Ett påföljande ekonomiskt argument är Nackas hyresmodell för internhyror som får effekten att det blir för dyrt att bedriva årskurs 6 undervisning i Neglinge skola. Elevunderlaget är för oplanerat som nämnts ovan och klasserna blir för små för att bära hyreskostnaden. Det här är frågor som Nacka kommun kan besluta om, det är ett val den konservativa alliansen gör att låta skolhyran drabba elevers rätt att kunna välja att fortsätta sin årskurs sex i sin hemskola.”

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

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

§ 34

KFKS 2021/1272

Remiss – En förbättrad förpackningsinsamling, nya roller för kommuner och producenter

Yttrande över remiss från Miljödepartementet

Beslut

1. Kommunstyrelsen antar arbetsutskottets förslag till yttrande enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen daterad den 27 januari 2022.
2. Beslutet justeras omedelbart.

Ärende

Nacka kommun är remissinstans till Miljödepartementets promemoria *En förbättrad förpackningsinsamling – nya roller för kommuner och producenter*. Remissvaren ska ha kommit in till Miljödepartementet senast den 7 februari 2022. I promemorian föreslås nya bestämmelser om ett system för utökat producentansvar för förpackningar. Den största förändringen som föreslås är att kommunerna ska ta över det operativa ansvaret för insamlingen av förpackningsavfall från hushåll.

I yttrandet anges att Nacka kommun ställer sig bakom principen om fastighetsnära insamling av förpackningar. Återvinningen av förpackningar behöver öka och det bör bli enklare för hushållen att återvinna förpackningar. Nacka kommun ställer sig därmed bakom målet om en bättre förpackningsinsamling, men bedömer inte att förslaget i remissen ger rätt förutsättningar. Mot bakgrund av de stora brister som kommunen ser med förslaget så avstyrker Nacka remissen. I övrigt framförs bland annat synpunkter om att kommunerna bör ha rådighet och utrymme att välja lokala lösningar för fastighetsnära insamling, vikten av att samtliga kommuner får full kostnadstäckning, att införandetiden enligt förslaget är orimligt kort samt att det saknas en risk- och konsekvensbedömning av följderna av den ändrade avfallshanteringen för kommunernas hantering av bygglov och detaljplaner.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse från stadsledningskontoret och juridik- och kanslistaben, daterad den 21 januari 2022, reviderad den 27 januari 2022

- Bilaga 1 Förslag till yttrande (reviderad i enlighet med arbetsutskottets förslag)
Bilaga 2 Remiss av miljödepartementets promemoria – En förbättrad förpackningsinsamling, nya roller för kommuner och producenter
Bilaga 3 Protokollsutdrag från kommunstyrelsens arbetsutskott den 25 januari 2022 §

6

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

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Gunilla Grudevall-Steen (L), Karin Teljstedt (KD) och Esa Örmö (SD); bifall till arbetsutskottets förslag till yttrande som framgår av bilaga 1 till tjänsteskrivelse från stadsledningskontoret och juridik- och kanslistaben daterad den 27 januari 2022.

Hans Peters (C) yrkade bifall till följande förslag till beslut:

”Kommunstyrelsen besluta att justera yttrandet enligt följande

De två sista meningarna i första stycket ändras till:

...angeläget, däremot bedöms inte flera av förslagen i remissen ge rätt förutsättningar för att uppnå målet. Kommunen ställer sig dock bakom principen om fastighetsnära insamling men har ett antal invändningar och utvecklar dessa synpunkter enligt nedan.”

Sidney Holm (MP) yrkade, med instämmande av Mikael Carlsson (NL) Gunnel Nyman Gräff (S) och Tomas Ottosson (V), bifall till förslaget från stadsledningskontoret och juridik- och kanslistaben med följande ändring:

”Andra stycket i yttrandet ändras till följande:

Nacka kommun ser en stor fördel med ett införande av fastighetsnära insamling av förpackningar. Återvinningen behöver öka och det måste bli enklare för hushåll och verksamheter att återvinna sina förpackningar. Detta har kommunen som utgångspunkt i den avfallsplan som kommunfullmäktige antog våren 2021. Nacka kommun ställer sig därmed bakom målet om en bättre förpackningsinsamling. Vi anser dock att förslaget i remissen behöver tydliggöras och förbättras på en del punkter för att ge kommunen bättre långsiktiga förutsättningar att utföra uppdraget. Vad kommunen anser behöver förtydligas och förbättras framförs i synpunkterna enligt nedan.”

Beslutsgång

Ordföranden konstaterade att det fanns tre förslag till beslut.

Ordförande ställde förslagen mot varandra och konstaterade att kommunstyrelsen hade beslutat i enlighet med yrkandet om bifall till arbetsutskottets förslag till yttrande.

Protokollsanteckningar

Mikael Carlsson lät anteckna följande till protokollet för Nackalistan:

”Nackalistan ställer sig positiv till förslag som främjar en ökad insamlingsgrad samt en effektivare och samordnad organisation för insamling av förpackningar, restavfall och matavfall. Vi ställer oss även positiva till fastighetsnära insamling av förpackningar (FNI) - givet att detta leder till en bättre insamlingshantering för kunden än dagens system med de gröna containrarna (ÅVS). Detta kräver fackindelade avfallskärl, så att det inte blir så många kärl per hushåll, samt frekventa tömningar, så att inte kärlen blir överfulla. Det är dock viktigt att om kommunen ska ta över FTIs ansvar för förpackningsinsamling, så måste det göras kostnadsneutral för kommunen och kommunens innevånare. Vi vill inte att avfallstaxorna höjs. Det är rimligt att anta att ett system med FNI blir dyrare än dagens

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

system i Nacka kommun med ÅVS. I förslaget är det inte tydligt om kommunen garanteras täckning för sina merkostnader eller bara ersätts med en schablonkostnad. Denna brist bör åtgärdas innan förslaget kan godkännas. Nackalistan kommer att verka för en effektiv och miljövänlig lösning med så få sopkärl, tömningsdagar och transporter som möjligt, dock med tillräcklig kapacitet för att rymma hushållens förpackningar.”

Gunilla Grudevall-Steen lät anteckna följande till protokollet för Liberalerna:

”Liberalerna ställer sig bakom principen. Återvinningen av förpackningar måste öka och det behövs en fastighetsnära insamling, då det måste vara lätt att göra rätt. Men kommunen bör ha rådighet att välja lokala lösningar, och att kostnadsteckningen är klargjord och säkerställd.”

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

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

§ 36

KFKS 2021/1109

Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033

Yttrande till Region Stockholm

Beslut

Kommunstyrelsen antar stadsutvecklingsutskottets yttrande enligt bilaga 3 till tjänsteskrivelsen daterad den 3 januari 2022 med följande tillägg till avsnittet om Östlig förbindelse:

”Man bör beakta att en Östlig förbindelse även minskar sårbarheten för vägtrafikens snitt över Mälaren-Saltsjön. Det är inte osannolikt att den framtida Förbifart Stockholm kan komma att stängas av pga olyckor i tunnelsystemet.”

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Ärende

Nacka kommun har beretts möjlighet att yttra sig över Region Stockholms förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2022-2033. Remisstiden sträcker sig till den 1 februari 2022 men anstånd om senare inlämning har beviljats. Länsplanen ska bidra till uppfyllelse av flera nationella transportmål samt regionala mål som ingår i den regionala utvecklingsplanen - RUF5 2050. Länsplanens preliminära ekonomiska ram är 10,1 miljarder kronor, vilket är 1,6 miljarder kronor mer jämfört med länsplan 2018–2029.

Totalt namnges investeringar för 6,6 miljarder kronor och resterande 3,5 miljarder kronor föreslås gå till åtgärdsområden vars enskilda kostnad understiger 50 miljoner kronor. Prioritering av de objekt som blivit beslutade inom förhandlingarna och som sträcker sig över flera planperioder prioriteras i länsplanen. Detsamma gäller för objekt som på ett tydligt sätt kan ses som en följdinvestering av tidigare genomförda åtgärder inom dessa överenskommelser.

Ett förslag till yttrande har tagits fram där Nacka kommun föreslås lämna övergripande synpunkter om att finansieringen av stockholmsregionens infrastruktur behöver stärkas. Detaljerade synpunkter berör bland annat om att Saltsjöbanan ska vara ett attraktivt, kollektivt transportmedel framgent behöver upprustning och modernisering säkerställas. Kommunen föreslås även lämna synpunkter kring finansiering av nya Skurubron samt Östlig förbindelse och Boo trafikplats

Vid sammanträde med kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade utskottet att föreslå kommunstyrelsen att anta förslag till yttrande enligt bilaga 3 till tjänsteskrivelsen

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

daterad den 3 januari 2022, med tillägget att slutet av stycke 1 i yttrandet kompletteras med följande text:

”Nacka vill också lyfta att de kommuner som tar ett stort ansvar genom att aktivt bidra till stockholmregionens tillväxt och utveckling med fler bostäder och arbetsplatser bör prioriteras när Länsplanen tas fram. Det skapar incitament till utveckling och tillväxt vilket är nödvändigt för en fortsatt attraktiv huvudstadsregion.”

Handlingar i ärendet

Protokollsutdrag från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 18 januari 2022 § 17
Tjänsteskrivelse från enheten för strategisk stadsutveckling daterad den 3 januari 2022
Bilaga 1 Remissmissiv, länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
Bilaga 2 Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033
Bilaga 3 Förslag till yttrande, reviderat den 18 januari 2022 (yttrandet har kompletterats utifrån kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beslut)

Yrkanden

Alva Dahn (S) yrkade bifall till eget förslag till yttrande (se bilaga 1 till protokollet).

Mats Gerdau (M) yrkade bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag med följande tillägg till yttrandet i avsnittet om Östlig förbindelse, hämtat från Socialdemokraternas förslag till yttrande (se bilaga 1 till protokollet):

”Man bör beakta att en Östlig förbindelse även minskar sårbarheten för vägtrafikens snitt över Mälaren-Saltsjön. Det är inte osannolikt att den framtida Förbifart Stockholm kan komma att stängas av pga olyckor i tunnelsystemet.”

Tomas Ottosson (V) yrkade att stycket som börjar med ”En Östlig förbindelse” stryks och att stycket som börjar med ”Nacka kommun för diskussioner” ändras till:

”Nacka kommun för diskussioner med Trafikverket Region Stockholm för att komma vidare med beslut kring riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse. Markreservationer för Östlig förbindelse har legat som en våt filt över planeringen av centrala Nacka i decennier och inneburit stora negativa konsekvenser för Nackas stadsutveckling.

Sidney Holm (MP) yrkade bifall till eget förslag till yttrande (se bilaga 2 till protokollet).

Beslutsgång

Ordföranden konstaterade inledningsvis att det fanns tre förslag till beslut – stadsutvecklingsutskottets förslag, Sidney Holms förslag och Tomas Ottossons förslag. Ordföranden ställde förslagen var för sig mot avslag, och konstaterade att kommunstyrelsen hade beslutat i enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Därefter konstaterade ordföranden att det fanns två tilläggsförslag – tilläggsförslaget gällande avsnittet om Östlig förbindelse såsom det framgår i rött av bilaga 1 till protokollet och Alva Dahns övriga tilläggsförslag så som de framgår i rött av bilaga 1 till protokollet. Ordförande ställde tilläggsförslagen mot varandra och konstaterade slutligen att kommunstyrelsen hade beslutat i enlighet med tilläggsförslaget gällande avsnittet om Östlig förbindelse.

Protokollsanteckningar

Henrik Unosson lät anteckna följande till protokollet för Socialdemokraterna:

”Det är viktigt att Saltsjöbanan prioriteras med renovering av Danviksbron, Sickla Bro och införskaffande av nya vagnar för Saltsjöbanan. Det bör också reserveras mark för en ny depå för de nya vagnarna. Att planera för och se till att östlig förbindelse blir av är en viktig del av hela regionens utveckling.”

Christina Ståldal lät anteckna följande till protokollet för Nackalistan:

”Nackalistan instämmer i att finansieringen av infrastruktur behöver stärkas. Vi tycker också att det finns oacceptabla störningar i trafiksystemet med kapacitetsbrister, köbildningar och trängsel. Transportbehoven behöver därför mötas med investeringar. Nya bostadsområden och stadsdelar behöver förses med goda kommunikationer samt att infrastrukturen bör hänga med i befolkningstillväxten.

Vi håller med om att det är viktigt att medelstillelningen för stockholmsregionen står i proportion till dess betydelse för Sveriges ekonomi och befolkningsökning. Regionen står i dag för nästan en tredjedel av Sveriges bruttonationalprodukt och har 2,4 miljoner invånare. År 2050 kan det vara så många som 3,4 miljoner invånare. Nackalistan anser att vi under många år ökat antalet bostäder utan att kapaciteten på vägnätet hängt med, något som är oacceptabelt.

Givet de stora behov av uppgraderad och ny transportinfrastruktur som finns i stockholmsregionen är den utökade ramen om 1,6 miljarder kronor i förslag till länsplan långt ifrån det som skulle behövas enligt Nackalistan.

Nackalistan anser att för att uppnå målsättningen om en långsiktigt hållbar och attraktiv kommun krävs ett kapacitetsstarkt transportsystem som kan ge god tillgänglighet till hela regionen. Detta gäller både nybyggda- och äldreområden i kommunen

Nackalistan tycker att breddningen och den nya utformningen av 3,5 kilometer gång- och cykelbana i Ältastråket där investeringen alltså flyttas med från gällande länsplan.

Saltsjöbanan är av stor betydelse för ostsektorns kollektivtrafik och ett viktigt komplement till busstrafiken och kommande tunnelbana, och det är viktigt att slussen fortsätter vara målpunkt. För att Saltsjöbanan ska vara ett attraktivt, kollektivt transportmedel framgent med högre turtäthet behöver upprustning och modernisering säkerställas. Det är viktigt att på allvar ta tag i bullerproblematiken längs med Saltsjöbanan

Vi tycker det är av största vikt att beslutet att köpa nya vagnar till Saltsjöbanan fullföljs och gärna påskyndas, inte minst för att reducera bullret från banan.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

7 februari 2022

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

För närvarande pågår diskussioner mellan Nacka kommun och Region Stockholm som berör flera olika åtgärder för att förbättra Saltsjöbanan och infrastrukturen kring banan – något som kommer bidra till en modern och kapacitetsstark Saltsjöbana för framtiden. Projektet pågår för en ny bussterminal i anslutning till tunnelbanans slutstation i Centrala Nacka. Vi tycker att det är viktigt att detta genomförs på ett sätt som så lite som möjligt innebär störningar för trafiken i området.

För Nya Skurubron förutsätter Nackalistan att finansiering från gällande länsplan kvarstår och flyttas med till den nya. Dessutom bör ramen utökas i länsplanen och/eller i nationell plan för att täcka hela kostnaden med statliga medel. Det är varken rimligt eller skäligt att Nackaborna och andra trafikanter ska tvingas betala avgifter för att åka på en statlig väg, i synnerhet när brobygget inte hållit den avtalade tidplanen. Nackalistan har i tio års tid framfört argument på varför avgiftsbeläggande av Skurubron tas bort, det är inte rätt att straffbeskatta boende i Boo och på Värmdö.

Vi vill se en noggrann utredning kring Östra länken och vilka för och nackdelar ett bygge av den skule ha samt vilken sträckning man finner lämpligast innan vi tar ställning fullt ut i denna fråga.”

Tomas Ottosson lät anteckna följande till protokollet för Vänsterpartiet:

”Vänsterpartiet ställer sig inte bakom de delar gällande Östligförbindelse i remissyttrandet över förslag till regional plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Yttrandet ska enligt oss avråda bestämt från att projektera nya motorvägssatsningar i allmänhet och östligförbindelse i synnerhet. I den i yttrandet om att det behövs en ökad vägkapacitet i Stockholm för att möta befolkningsökningen är vi emot. Det är bättre att inte investera mer resurser i ett föråldrat transportsystem där alla ska kunna åka i egen transport, det kommer behövas mer gemensamma lösningar med bilpolar, samåkning och förbättrad kollektivtrafik. I det perspektivet räcker befintligt transportnät när det används effektivare. De delar i yttrandet som lyfter frågan om ökad och förbättrad kollektivtrafik samt gång och cykelbanor är vi positiva till.”

Sidney Holm lät anteckna följande till protokollet för Miljöpartiet:

”Kommunens nya koldioxidbudget visar att utsläpp av koldioxid inom Nackas gränsen måste minska med i genomsnitt 17% per år från och med 2022. Det finns därmed inte utrymme i budgeten för vare sig bygget av Östlig förbindelse eller för den extra trafik motorleden kommer möjliggöra. Enligt Trafikverkets egen analys kommer Östlig förbindelse både leda till att vi missar klimatmålet, och till ökad trängsel på Värmdöleden och Södra länken. Vi i Miljöpartiet vill varken ha ökad trängsel på Nackas vägar eller bidra till att vi inte når klimatmålet.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



Bilaga I till protokoll KS 2022-02-07 § 36

Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 (KFKS 2021/I 109)

Socialdemokraternas förslag till yttrande:

Övergripande synpunkter

Nacka kommun anser att finansieringen av infrastruktur behöver stärkas. Begränsade resurser leder till hårda prioriteringar i stockholmsregionens infrastrukturutbyggnad. Det rimmar illa med rollen som landets tillväxtmotor. Det finns idag oacceptabla störningar i trafiksystemet med kapacitetsbrister och trängsel. Transportbehoven behöver därför mötas med investeringar. Nya bostadsområden och stadsdelar behöver förses med goda kommunikationer. Det är viktigt att medelstillelningen för stockholmsregionen står i proportion till dess betydelse för Sveriges ekonomi och befolkningsökning. Regionen står i dag för nästan en tredjedel av Sveriges bruttonationalprodukt och har 2,4 miljoner invånare. År 2050 kan det vara så många som 3,4 miljoner invånare. Om staten menar allvar med att det ska byggas fler bostäder så behövs det ytterligare medel till stockholmsregionens infrastruktur. För att åstadkomma denna utveckling krävs en kapacitetsstark infrastruktur både gällande spår- och vägkapacitet.

Givet de stora behov av uppgraderad och ny transportinfrastruktur som finns i stockholmsregionen är den utökade ramen om 1,6 miljarder kronor i förslag till länsplan väl i underkant enligt Nacka kommun. Kommunen noterar att tidigare medelstillelning i nuvarande länsplan 2018-2029 flyttas med till den nya länsplanen.

Nacka är en av landets och stockholmsregionens snabbast växande kommuner. Den västra kommundelen utgör en del av den centrala regionkärnan. År 2030 beräknas kommunen ha ökat från dagens 108 000 invånare till drygt 134 000 och år 2040 väntas Nacka ha nästan 160 000 invånare. För att uppnå målsättningen om en långsiktigt hållbar och attraktiv kommun krävs ett kapacitetsstarkt transportsystem som kan ge god tillgänglighet till hela regionen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

Detaljerade synpunkter

Nacka kommun emotser breddning och ny utformning av 3,5 kilometer gång- och cykelbana i Ältastråket där investeringen alltså flyttas med från gällande länsplan.

Saltsjöbanan är av stor betydelse för ostsektorns kollektivtrafik och ett viktigt komplement till busstrafiken och kommande tunnelbana, inte minst för Slussen som målpunkt. **Extra viktig blir Saltsjöbanan för perioden innan t-banan till Nacka är klar.** För att Saltsjöbanan ska vara ett attraktivt, kollektivt transportmedel framgent med högre turtäthet behöver upprustning och modernisering säkerställas. **Särskilt angeläget att säkerställa är att**

- **renoveringen/bytet av norra Danviksbron påbörjas snabbt och blir klar senast under 2026, och i god tid till återläggningen av spåren från Henriksdal till Slussen,**
- **upprustningen/bytet av Sickla bro och ett eventuellt arbete för Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station likaså blir klara senast under 2026,**
- **projekten för mötesplats/dubbelspår vid Fisksätra och Tattby stationer fullföljs enligt gällande tidplan,**
- **beslutet att köpa nya vagnar till Saltsjöbanan fullföljs och gärna påskyndas, inte minst för att reducera bullret från banan, samt att**
- **markområden snarast reserveras för en utökad depå för dessa nya vagnar (uppställningsspår och eventuell kompletterande verkstad)**

För närvarande pågår diskussioner mellan Nacka kommun och Region Stockholm som berör flera olika åtgärder för att förbättra Saltsjöbanan och infrastrukturen kring banan – något som kommer bidra till en modern och kapacitetsstark Saltsjöbana för framtiden.

Projektet pågår för en ny bussterminal i anslutning till tunnelbanans slutstation i Centrala Nacka. Även här för Nacka kommun och Region Stockholm diskussioner och parterna är i allt väsentligt överens om genomförandet.

För Nya Skurubron förutsätter kommunen att finansiering från gällande länsplan kvarstår och flyttas med till den nya. Dessutom bör ramen utökas i länsplanen och/eller i nationell plan för att täcka hela **kostnaden** ~~kostanden~~ med statliga medel. Det är varken rimligt eller skäligt att Nackaborna och andra trafikanter ska tvingas betala avgifter för att åka på en statlig väg, **i**

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

synnerhet när brobygget inte hållit den avtalade tidplanen.

En Östlig förbindelse skulle bidra till ökad tillgänglighet mellan norra och södra länshalvorna genom att öka kapaciteten över Saltsjö-Mälarsnittet, tillfredsställa den ökande befolkningens reseefterfrågan i den östra delen av regionen samt bidra till ett mer robust trafiksystem i centrala Stockholm. I kombination med tunnelbana till Nacka kan Östlig förbindelse möjliggöra fler bostäder och arbetsplatser inom och i anslutning till den centrala regionkärnan.

Man bör beakta att en Östlig förbindelse även minskar sårbarheten för vägtrafikens snitt över Mälaren-Saltsjön. Det är inte osannolikt att den framtida Förbifart Stockholm kan komma att stängas av pga olyckor i tunnelsystemet.

Östlig förbindelses finansiering för projektering uteblev i nuvarande nationella plan för transportinfrastruktur 2018-2029. Därefter fick Trafikverket Region Stockholm i uppdrag att göra ett så kallat ordnat avslut genom att precisera det riksintresse för kommunikationer som Östlig förbindelse utgör.

Nacka kommun för diskussioner med Trafikverket Region Stockholm för att komma vidare med beslut kring riksintresseprecisering och samtidigt minimera negativa konsekvenser för Nackas stadsutveckling. Kommunen anser att Östlig förbindelse är en del av den framtida regionala transportsystemet och att den därför ska projekteras och byggas.

Boo trafikplats utmed väg 222 som avlastar Orminge trafikplats, lokalt vägnät och skapar en effektivare trafikförsörjning av kommundelen Boo. Boo har en växande befolkning och det planeras för ca 145 000 kvm mark för verksamheter, arbetsplatser, anläggningar och service. Det är ett viktigt bidrag till den regionala näringslivsutvecklingen. Sammantaget ger detta bättre förutsättningar för kollektivtrafik (buss), oskyddade trafikanter och lokalklimat. I och med fördjupad utredning för trafikplats Boo, som en komplettering av tidigare åtgärdsvalsstudie har åtgärderna hel/halv trafikplats förts in i Trafikverkets åtgärdsbank, där prioritering kommer ske mellan åtgärder som en del i arbetet med åtgärdsplaneringen.

En åtgärd som nu finns i länsplanen är ett extra reversibelt körfält på Farstabron. Det vore fördelaktigt om denna åtgärd – om möjligt - kan läggas tidigare, med tanke på den ofta förekommande köbildningen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



PROTOKOLLSBILAGA
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Namn Xx
Kommunstyrelsens ordförande

Namn Xx
Stadsdirektör

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



Bilaga 2 till protokoll KS 2022-02-07 § 36

Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 (KFKS 2021/I 109)

Miljöpartiets förslag till yttrande:

Övergripande synpunkter

Nacka kommun anser att finansieringen av infrastruktur behöver stärkas. Begränsade resurser leder till hårda prioriteringar i stockholmsregionens infrastrukturutbyggnad. Det rimmar illa med rollen som landets tillväxtmotor. Det finns idag oacceptabla störningar i trafiksystemet med kapacitetsbrister och trängsel. Transportbehoven behöver därför mötas med investeringar. Nya bostadsområden och stadsdelar behöver förses med goda kommunikationer. Det är viktigt att medelstillelningen för stockholmsregionen står i proportion till dess betydelse för Sveriges ekonomi och befolkningsökning. Regionen står idag för nästan en tredjedel av Sveriges bruttonationalprodukt och har 2,4 miljoner invånare. År 2050 kan det vara så många som 3,4 miljoner invånare. Om staten menar allvar med att det ska byggas fler bostäder så behövs det ytterligare medel till stockholmsregionens infrastruktur. För att åstadkomma denna utveckling krävs en kapacitetsstark transportinfrastruktur med tunga investeringar i spårtrafik. Nacka vill också lyfta att de kommuner som tar ett stort ansvar genom att aktivt bidra till stockholmregionens tillväxt och utveckling med fler bostäder och arbetsplatser bör prioriteras när länsplanen tas fram. Det skapar incitament till utveckling och tillväxt vilket är nödvändigt för en fortsatt attraktiv huvudstadsregion.

Givet de stora behov av uppgraderad och ny transportinfrastruktur som finns i stockholmsregionen är den utökade ramen om 1,6 miljarder kronor i förslag till länsplan väl i underkant enligt Nacka kommun. Kommunen noterar att tidigare medelstillelning i nuvarande länsplan 2018-2029 flyttas med till den nya länsplanen.

Nacka är en av landets och stockholmsregionens snabbast växande kommuner. Den västra kommundelen utgör en del av den centrala regionkärnan. År 2030 beräknas kommunen ha ökat från dagens 108 000 invånare till drygt 134 000 och år 2040 väntas Nacka ha nästan 160 000 invånare. För att uppnå målsättningen om en långsiktigt hållbar och attraktiv kommun krävs ett kapacitetsstarkt transportsystem som kan ge god tillgänglighet till hela regionen.

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

Detaljerade synpunkter

Nacka kommun emotser breddning och ny utformning av 3,5 kilometer gång- och cykelbana i Ältastråket där investeringen alltså flyttas med från gällande länsplan. Saltsjöbanan är av stor betydelse för ostsektorns kollektivtrafik och ett viktigt komplement till busstrafiken och kommande tunnelbana, inte minst för Slussen som målpunkt. För att Saltsjöbanan ska vara ett attraktivt, kollektivt transportmedel framgent med högre turtäthet behöver upprustning och modernisering säkerställas. För närvarande pågår diskussioner mellan Nacka kommun och Region Stockholm som berör flera olika åtgärder för att förbättra Saltsjöbanan och infrastrukturen kring banan – något som kommer bidra till en modern och kapacitetsstark Saltsjöbana för framtiden.

Projektet pågår för en ny bussterminal i anslutning till tunnelbanans slutstation i Centrala Nacka. Även här för Nacka kommun och Region Stockholm diskussioner och parterna är i allt väsentligt överens om genomförandet.

För Nya Skurubron förutsätter kommunen att finansiering från gällande länsplan kvarstår och flyttas med till den nya. Dessutom ber kommunen ödmjukast om att ramen utökas i länsplanen och/eller i nationell plan för att täcka hela kostnaden med statliga medel. Det är varken rimligt eller skäligt att Nackaborna och andra trafikanter ska lida för det tidigare moderatledda kommunstyrets dåliga avtal med den tidigare moderatledda regeringen, och tvingas betala avgifter för att åka på en statlig väg.

Utöver tunnelbana till Nacka skulle en tunnelbana till Tyresö via Älta, och en förläggning av den blå linjen till Orminge möjliggöra fler bostäder och arbetsplatser inom och i anslutning till den centrala regionkärnan. Projektet Östlig förbindelse behöver avslutas och begravas för gott. Det så kallade riksintresse för kommunikationer som Östlig förbindelse utgör påverkar kommunens möjligheter till uppfyllelsen av tunnelbaneavtalet som staten har tecknat med Region Stockholm, Nacka med flera kommuner. Trafikverkets egen utredning visar också att Östlig förbindelse skulle omöjliggöra en uppfyllelse av de regionala klimat- och miljömålen.

Riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse får också stora negativa konsekvenser för en hållbar stadsutveckling i Nacka. Vi anser att Östlig förbindelse inte har en plats i ett hållbart framtida regionalt transportsystem och att planerna på den därför ska skrotas.

Nackas nya koldioxidbudget visar också att utsläpp av koldioxid inom kommunens gräns måste minska med i genomsnitt 17% per år från och med 2022. Det finns därmed inte utrymme i budgeten för vare sig bygget av Östlig förbindelse eller för all extra trafik den sexfiliga motorvägen kommer möjliggöra. Enligt Trafikverkets egen analys kommer Östlig förbindelse både leda till att vi missar klimatmålet, och till ökad trängsel på Värmdöleden och Södra länken. Nacka kommun vill varken ha ökad trängsel på Nackas vägar eller bidra till att vi inte når klimatmålet. Boo trafikplats utmed väg 222 som avlastar Orminge

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

PROTOKOLLSBILAGA
Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

trafikplats, lokalt vägnät och skapar en effektivare trafikförsörjning av kommundelen Boo. Boo har en växande befolkning och det planeras för ca 145 000 kvm mark för verksamheter, arbetsplatser, anläggningar och service. Det är ett viktigt bidrag till den regionala näringslivs-utvecklingen. Sammantaget ger detta bättre förutsättningar för kollektivtrafik (buss), oskyddade trafikanter och lokalklimat. I och med fördjupad utredning för trafikplats Boo, som en komplettering av tidigare åtgärdsvalsstudie har åtgärderna hel/halv trafikplats förts in i Trafikverkets åtgärdsbank, där prioritering kommer ske mellan åtgärder som en del i arbetet med åtgärdsplaneringen.

Namn Xx
Kommunstyrelsens ordförande

Namn Xx
Stadsdirektör

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