



---

# Mål och budget 2018-2020

Natur- och trafiknämnden

2018

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Ansvar och uppgifter .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Kortfattad beskrivning av utgångsläge .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Nämndens fokus och resultatindikatorer 2018-2020 .....</b>	<b>5</b>
3.1	Bästa utveckling för alla.....	5
3.2	Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka.....	5
3.3	Stark och balanserad tillväxt .....	6
3.4	Maximalt värde för skattepengarna.....	7
<b>4</b>	<b>Jämförelser med andra kommuner .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Resursfördelning.....</b>	<b>10</b>
5.1	Ramärendet.....	10
5.2	Nämndyttrande.....	10
<b>6</b>	<b>Checkar och avgifter.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Utmaningar och möjligheter – framåtblick 2030 .....</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Övriga uppdrag.....</b>	<b>14</b>
<b>9</b>	<b>Motioner.....</b>	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>

## **I Ansvar och uppgifter**

Natur- och trafiknämnden ansvarar för vägar, gator, parker och naturmark med tillhörande kommunägda anläggningar som alltid är tillgängliga för allmänheten. För att säkerställa funktionens kvalité behövs kontinuerligt drift- och underhållsåtgärder samt över tid investeringar och reinvesteringar. Dessutom tillkommer på olika sätt medverkan och påverkan vid tillkomsten av nya anläggningar via exploateringsverksamheten.

## **2 Kortfattad beskrivning av utgångsläge**

Under 2018 kommer arbetet fortsätta med att anpassa och utveckla verksamhet för att uppfylla kommunens nya övergripande mål. Frågor kring framkomlighet har hittills främst rört händelser utanför kommungränsen. Under 2018 väntas allt fler arbeten påbörjas som berör det lokala gatunätet och gång- och cykelstråken.

Vädret är en faktor som påverkar drift av Nackas gator, vägar och parker. Insatserna kopplat till nederbörd i form av regn och snö varierar från år till år och påverkar det ekonomiska utfallet. Genomförandet av reinvesteringar och investeringar är också ofta väderberoende.


Nämnden fortsätter att arbeta med samma fokusområden, kopplade till de övergripande målen, som togs fram under 2016. Nedan presenteras fokusområden samt resultatindikatorer för natur- och trafiknämnden. Mätningar är gjorda för ett antal indikatorer men inte samtliga. Utveckling av mätmetoder för att följa indikatorerna fortsätter.

## 3 Nämndens fokus och resultatindikatorer 2018-2020

### 3.1 Bästa utveckling för alla

#### Arbete för att nå målet

Natur- och trafiknämnden ansvarar för gemensamma utrymmen på vägar och gator i parker och naturmark i kommunen tillgänglig för allmänheten. För att göra det arbetar nämnden med drift- och underhållsåtgärder, reinvesteringar och nyinvesteringar och kravställande på nyanläggningar som primärt kommer till genom exploateringsverksamheten som kommunstyrelsen svarar för.

Fokusområde	Indikatorer	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål 2020	
2017: Det offentliga rummet är en plats där nackaborna kan uttrycka sina idéer och drömmar, eller bara vara. En mötesplats för alla. Alla har lätt att orientera sig och förflytta sig i Nackasamhället.	2016: God tillgång till bostadsnära parker = Andel bostadsbebyggd markyta har tillgång till alla parktyper / Total mängd bostadsbebyggd markyta.		50 %	50 %	50 %	
	Årlig besöksutveckling i park och natur med +3%.		3 %	3 %	3 %	
	Det offentliga rummet kan i ökad utsträckning användas för ideella initiativ	28%				
	2016: Attraktiva bostadsnära parker =kravuppfyllelse attraktivitet/full attraktivitet.					
	Orienterbarhet och tillgänglighet till besöksmål i det offentliga rummet är god.	 Nej				
	2016: Vad tror eller tycker du om renhållningen av parker och allmänna platser i din kommun?			75 %	78 %	80 %
	2016: Andelen av kommunens totalpoäng i den årliga undersökningen Sveriges friluftskommun.		66 %	85 %	85 %	85 %

Till följd av Nackas tillväxt ökar användningen av gemensamma utrymmen och den offentliga miljön generellt. Det kräver ökad omsorg i utförandet, skötsel och underhåll. En bättre uppföljning av hur det gemensamma utrymmet används eftersträvas.

Mätningar av antalet besökare på olika naturreservat har påbörjats och arbetet kommer att utökas under 2018.

Antal tillstånd för ideell verksamhet på allmän plats följs upp årligen. I tidsperioden 1 januari till 31 augusti 2017 har 28% av ansökningarna för upplåtelse av allmänplats kommit från ideella föreningar och samtliga har blivit beviljade tillstånd.

Mätning av tillgänglighet och attraktivitet i våra parker har påbörjats 2017 enligt en standardiserad evidensbaserad metod. Utfall i externa mätningar där Nacka deltar ger övriga indikatorer.

### 3.2 Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka

#### Arbete för att nå målet

Nära och tillgängliga parker och naturmiljöer ska starkt bidra till Nackas attraktivitet i regionen och till en god folkhälsa. I samband med byggandet av Nacka stad har parker identifierats som en av de viktigare framgångsfaktorerna. Förutom att verka för attraktiva parker i Nacka stad ska natur- och trafiknämnden fokusera på tillgängligheten till och attraktiviteten hos de angränsande naturområdena Nyckelviken och Ryssbergen. Det ska vara enkelt att ta sig fram på ett säkert sätt. Prioriterat är

framkomligheten för gående, cyklister samt kollektivtrafik. Flertalet aktiviteter pågår för att uppmuntra användandet av cykel och kollektivtrafik i det dagliga resandet.

Fokusområde	Indikatorer	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål 2020
2017: God tillgång på attraktiva offentliga miljöer och goda möjligheter till ett rikt friluftsliv samtidigt som biologisk mångfald värnas. Framkomligheten är säker och trygg för alla med prioritet för gång-, cykel- och kollektivtrafik	Attraktiv park enligt Boverkets normer för mätning				
	Rankning i SCB:s medborgarundersökning (här ingår trygghetsfrågor)		70	70	70
	Andel kollektiv- och cykelresenärer vad gäller arbetspendling	61 %	65 %	65 %	67 %

Nackaborna är en del av den regionala arbetsmarknaden från och med gymnasieåldern. Arbetspendlingen är därför av väsentlig betydelse för hela nackasamhället. Initiativ och ekonomi för insatser för att underlätta pendlingen ska koordineras mellan natur- och trafiknämnden och kommunstyrelsen då nämndernas ansvar naturligt går i varandra. För det regionala perspektivet är Nacka med i Trafik Stockholm och dess samarbete kring framkomlighetsfrågor främst i sydostsektorn. Medlemmarna i trafik Stockholm; Trafikverket, Stockholms stad, Trafikförvaltningen, och Nacka, driver också ett utvecklingsarbete för att förbättra trafikinformation för alla trafikslag i regionen.

Under 2018 kommer arbetet fortsätta med särskilda insatser för att förbättra framkomligheten till lokala målpunkter där skolor dominerar, ofta ihop med idrottsanläggningar. Prioriteringen av större omstigningspunkter mellan olika trafikslag fortsätter. Tillgängliga investeringsmedel och driftbudgeten prioriteras utifrån barnperspektivet mot lokala målpunkter. Det ska tillsammans med matchande prioriteringar från de lokala skolledningarna och fastighetsägare ge bättre utomhusmiljö vid skolor och i deras närområde och därmed främja möjligheterna att gå och cykla till skolan.

Arbetet med att säkra framkomlighet för kollektivtrafiken och cykling för pendlare fortsätter.

Arbetet pågår för att få stora regionala mätningar av resandet i regionen i tätare frekvens under de kommande åren. Mätningen av attraktiva parker enligt boverkets normer har påbörjats under 2017 på västra Söcklaön och planeras att kunna tillämpas i hela kommunen under 2018.

### 3.3 Stark och balanserad tillväxt

#### Arbete för att nå målet

All teknisk infrastruktur ska konstrueras och byggas med god funktion över tid samtidigt som kostnaden för att bygga och underhålla ska minimeras. I funktion ska även miljöaspekter över tid beaktas. Produktionskostnaderna fördelas genom avskrivning över tid med tillkommande kostnader för finansiering, drift och underhåll. Hänsyn bör också tas till indirekta kostnader som uppstår vid varje störning eller brister i den avsedda funktionen. Generellt sett är utbetalningen vid anläggandet endast en mindre del av den totala livscykelkostnaden. Det är också en fråga om vilken målgrupp eller generation som över tid betalar i form av faktiska utbetalningar och indirekta kostnader.

Fokusområde	Indikatorer	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål 2020
2017: Allmänna anläggningar utförs och underhålls så att funktion, livslängd, långsiktig ekonomi och miljöaspekter optimeras.	Långsiktig ekonomi och funktion utvärderas med hjälp av livscykelkalkyler och -analyser innan beslut om detaljplan och genomförande av investeringar	2 %	50 %	55 %	60 %

Fokusområde	Indikatorer	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål 2020
	Inverkan på de lokala miljömålen till följd av investeringar i allmänna anläggningar	0 %	75 %	80 %	90 %

Underhållsplaner ska finnas för alla väsentliga anläggningar inom nämndens ansvar. För den infrastruktur nämnden ansvarar för att bygga ska livscykelanalyser (LCA) göras. Ett framtida mål är att LCA ska ligga till grund för beslut också i ramärenden som innehåller idrifttagande av ny infrastruktur och att varje detaljplan har en LCA som medföljer antagandebeslutet. Arbetet med att ta fram ett sätt för att mäta inverkan på de lokala miljömålen till följd av investeringar i allmänna anläggningar har påbörjats.

### 3.4 Maximalt värde för skattepengarna

#### Arbete för att nå målet

Budget ska hållas och nämndens ansvarsområden ska bibehålla eller minska sin andel av kommunens totala kostnader över tid. Det ställer särskilda krav på inflytande i planerings- och exploateringskedena då eventuella kapitalkostnader och specifikt drift- och underhållskostnader för tillkommande infrastruktur slår igenom kraftigt efter 10 till 15 år. Förhållandet ska beskrivas i ett långtidsscenario och att det på ett lättförståeligt sätt ska framgå hur en god ekonomi över tid kan påverka dagens beslut. För att minimera risken med kostsamma tillfälliga lösningar och höga driftkostnader bör samordning med andra nämnder öka och tidigare bevakning i planprocessen eftersträvas.

Fokusområde	Indikatorer	Utfall 2017	Mål 2018	Mål 2019	Mål 2020
2016: Utfall av varje investering ska ligga inom ramen för beslutad riskanalys	Avvikelse från riskanalys avseende tid, funktion och finansiering		5 %	5 %	5 %
2016: Verksamhetens kostnader per invånare eller andel av kommunens totala kostnader ska inte öka över tid					
2016: Verksamheten planeras efter systematiskt, fackmannamässigt framtagna underlag där medborgarnas synpunkter beaktas					
2017: Kostnader för kommunens allmänna anläggningar som andel av kommunens totala kostnader och per invånare skavara konstant eller minska över tid samtidigt som kvaliteten bibehålls eller ökar	2016: Nämndens driftsbudget i relation till kommunens totala budget/invånare.		5 %	5 %	5 %
	Andel av kommunens totala kostnader		5 %	5 %	5 %
	Index, bästa kommun rankingordning, NMI, gång- och cykelbanor, gator och vägar.		65 %	65 %	65 %
	Kostnad per kommuninvånare (netto)		2 359	2 388	2 421
	2016: Index, snitt verksamheternas resultat i relation till bästa resultat. NMI, gång- och cykelbanor, gator och vägar,				
	2016: Andel av investeringsbeslut som har beaktat medborgarsynpunkter.	100 %	100 %	100 %	100 %
	2016: Avvikelse mot budget (anslagsfinansierad verksamhet).		0	0	0

En stor del av kostnaderna för kommunens infrastruktur utgörs av kapitaltjänstkostnader direkt beroende av investeringarnas omfattning. För att få bättre kontroll på de ekonomiska konsekvenserna inklusive driftkostnader görs dels livscykelanalyser (LCA), riskbedömningar samt succesiva kalkyler för investeringarna. Utfallet av alla investeringar ska ligga inom den riskbedömning som redovisats vid beslutstillfället. Nämndens aspekter kommer att bevakas i exploateringsprojekten så att långsiktiga ekonomiska konsekvenser beaktas i ett tidigt skede. Natur- och trafiknämndens ambition att kostnaden räknat per invånare och andel av kommunens totala kostnader blir oförändrad eller lägre än idag över tid kräver involvering av övriga territorienämnder. Nämnden befarar att tillkommande kostnaderna för infrastrukturen fram till 2030 kan göra att andelen av kommunens totala kostnader riskerar att öka under perioden.



## 4 Jämförelser med andra kommuner

Nedan redovisar natur- och trafiknämnden jämförelsetal, där sådana finns, med kommunerna Danderyd, Sollentuna, Solna, Tyresö och Täby. Ett urval från SCB:s Medborgarundersökning 2016 ligger till grund för detta avsnitt. (Årets mätning är ännu inte klar.)

Fokus ligger där på hur olika serviceområden uppfattas av bosatta i kommunen. Jämförelser på kostnadssidorna är svåra att genomföra då kommunerna redovisar kostnader på olika sätt och i olika typer av organisationer. Tidigare utredningar har indikerat att utfallet från SCB:s medborgarundersökning inte är korrelerat med tilldelade ekonomiska ramar.

Tillgången till parker och grönområden i Nacka är stor och ligger kvar på en hög placering.

Snöröjningen av vägar ligger på en medelnivå, som det gör i de flesta kommuner. Medan snöröjningen på gång- och cykelvägar är något lägre. Nacka kommun har satsat mycket på snöröjningen och att göra det möjligt för cyklister att ta sig fram under hela året. Med nya cykelbanor som blir klara under 2017-2018 kommer underlätta för cyklister även på vintertid.

### Från SCB:s Medborgarundersökning 2016

FRÅGEOMRÅDE	Nacka	Täby	Solna	Danderyd
Tillgången till parker, grönområden och natur?	8,4	8,3	7,8	8,6
Snöröjning av gator och vägar i din kommun?	6,2	6,4	5,2	7,2
Trafiksäkerheten på gator och vägar i din kommun?	6,8	6,7	6,0	7,1
Tillgängligheten till återvinningscentraler i din kommun?	6,9	7,4	5,6	6,3
Snöröjning av gång- och cykelvägar i din kommun?	5,9	5,9	4,6	7,1

## 5 Resursfördelning

### 5.1 Ramärendet

Volymförändringen för hela natur- och trafiknämndens ansvarsområde är 9,2 miljoner kronor för 2018. Budgeten för 2017 var 235 mnkr och 2018 ökar den till 244 mnkr.

Ramärendets ökning med 9,2 mnkr är främst kapitaltjänstkostnader för nya anläggningar som färdigställs.

Nämnden har flera större projekt som är planerade att avslutas och aktiveras under 2017 och 2018 med en sammanlagd volym om ca 450 mnkr. Sedan tillkommer projekt från exploateringsverksamheten. Detta medför att när dessa större aktiveras kommer kapitaltjänstkostnaderna för nämnden öka kraftigt. Endast räntekostnad på 450 mnkr är 11,2 mnkr årligen.

Under åren 2018-2020 kommer nämnden att få tillkommande objekt att hantera såsom parkmark, vägyta, konstruktionsbyggnader (broar, kajer, tunnlar och liknade konstruktioner) och belysningsarmaturer. Tillkommande volymer omfattar färdigställda stadsbyggnadsprojekt som aktiverats och de investeringar natur- och trafiknämnden själv ansvarar för. De tillkommande kostnaderna för drift och underhåll bygger på uträknade schabloner för respektive volymtyp.

Kvarnholmsförbindelsen (tunnel och bro) över Svindersviken har idag den generella kostnaden för väg samt en kostnad för särskild driftövervakning genom avtal med Trafik Stockholm. Från 2019 är bedömningen att ytterligare insatser tillkommer i form av särskilda inspektioner och underhållsåtgärder som då kräver nytt beslut om utökad ram för förbindelsen.

Budget för vinterunderhåll sänks ytterligare för 2018 efter principen om genomsnittligt utfall under de senaste 4 åren inklusive innevarande års budget/prognos

### 5.2 Nämndyttrande

Natur- och trafiknämndens fokus under budgetåret 2018 ligger på utveckling av verksamheten i takt med uppdragets tillväxt. De förändringar och mindre tillkommande aktiviteterna som därmed tillkommer inom natur- och trafiknämndens ansvarsområde under budgetåret 2018 bedöms kunna genomföras inom befintlig ram förutom för säkerställande av verksamheten vid Nyckelvikens gård.

Verksamheten kring djurhållning och besöksaktiviteter i Nyckelvikens naturreservat har efter utredningar under 2016 och efter politiskt beslut om program för Velamsund och Nyckelviken setts över. För att uppnå en hållbar verksamhet som följer regelverken och är anpassad till besökstrycket för området, behövs en utökning av bemanning och ledning av verksamheten. Utöver medel i ramärendet begär därför natur och trafiknämnden ytterligare 2 mnkr för driften av Nyckelviken för 2018. Detta ger en ny total budget om 246,3 mnkr

Natur- och trafiknämnden vill särskilt framföra att kostnader för hantering av schaktmassor bedöms öka kraftigt de närmaste åren då dessa i allt mindre utsträckning kan hanteras inom kommunen. Bristen på deponi eller plats för behandling av schaktmassor ger betydligt längre transporter och höga kostnader för extern hantering av våra massor.

## Nämnderna resursfördelning, netto redovisning (tkr)

Verksamhet (tkr)	Bokslut 2016	Budget 2017	Prognos 2017 T2	Förändring			Budget 2018	Skillnad 17 och budget ram 2018	
				Ram ärende	Nämnd	yttrande		tkr	%
					Volym	Satsning			
Gata, väg, park och natur	187 339	209 412	193 746	9 224		2 000	220 651	11 239	
Nämnd och nämndstöd	798	1 705	1 705				1 705	0	
Myndigheter och huvudmänna	24 781	23 959	20 959				23 959	0	
VA verket (tom augusti)	974								
Avfallsverket (tom augusti)	417								
<b>Natur- och trafiknämnden</b>	<b>214 309</b>	<b>235 076</b>	<b>216 410</b>	<b>9 224</b>		<b>2 000</b>	<b>246 315</b>	<b>11 239</b>	<b>4,7</b>

## **6 Checkar och avgifter**

### **Avgift för Trafikanordningsplaner och schakttillstånd**

I storstadsregionerna är vägarbeten en del av vardagen och trafikanter/allmänheten påverkas mer eller mindre vid varje arbete. När arbeten och avstängningar ska utföras på gatumark uppstår ofta konflikter mellan vägarbetet och trafikanter. Förslaget om införande av avgift och viten innebär att Nacka kommun, precis som flera andra kommuner redan gör, tar ut en avgift för att handlägga trafikanordningsplaner och schakttillstånd samt får rätt att ta ut viten i de fall förutsättningar angivna i beslut inte följs.

Avgifterna föreslås vara 1 500 kr vardera för trafikanordningsplan och schakttillstånd som ger två veckors arbete, därefter kostar det 1 500 kr per påbörjad vecka. Viten ligger på nivåer mellan 5 000 kr – 20 000 kr beroende på förseelse och grövre förseelser kan även utdelas per dag.

## **7 Utmaningar och möjligheter – framåtblick 2030**

Idag finns en bra bild av kommunens konstruktionsbyggnaders tekniska status. Genom nya exploateringar ökar volymen och den tekniska komplexiteten. Tydligt exempel är Kvarnholmen och Tollare. Den ekonomiska planen till 2030 bygger på exploateringsenhetens förteckning över stadsbyggnadsprojekt.

I Nacka finns stora behov av utbyggd trafikinfrastruktur, främst på grund av befolkningstillväxten. Samtidigt uppstår stora störningar när utbyggnaden görs. Regionen har en stor gemensam uppgift i att förbättra möjligheterna att resa på annat sätt än i egen bil. Stimulering till mer gående, cykel och kollektivtrafik för vardagsresorna behövs. Andra åtgärder kan vara infartsparkeringar, bilpooler och mer regionala samarbetet, till exempel medlemskapet i Trafik Stockholm kring trafikinformation och planering inför störande arbeten.

Vid ombyggnad av naturmark till park, lekplats eller planteringsytor blir skötselkostnaden avsevärt större om Nacka ska behålla samma kvalitativa nivå. En mer frekvent användning kan också öka kostnaderna. Det behöver planeras för att ge en stabil kostnad över tid.

En samordnad planering av den offentliga utemiljön i behövs för att balansera alla anspråk på det gemensamma utrymmet men också att koncentrerar funktioner så att ett attraktivt folkliv kan uppstå. Arbetet med utveckling av Nacka stad och de lokala centrumen har kommit långt och det är angeläget att ett nämndövergripande arbete om det offentliga rummets funktion och omfattning prioriteras.

## 8 Övriga uppdrag

### Särskilt uppdrag - Effektivisering

Vidareutveckling av synpunktshanteringen via Infracontrol och nya stödsystem för tillståndshantering medför en effektivisering som motsvarar i storleksordningen 1%. Fler ärenden kan hanteras per handläggare genom snabbare hantering och färre fel. Systemet för synpunktshanteringen underlättar för att prioritera rätt saker och ökar servicenivån mot nackabor och besökare.

En inverkan på nivån 3% kräver att vi arbetar med bygg- och driftsvänliga anläggningar. Vid planering och byggande av den infrastruktur som ska ägas och skötas av kommunen ska påverkan ske i tidigt skede för att optimera ekonomin över tid. Inga dolda brister ska upptäckas vid senare drift- eller underhållsåtgärder.

I övrigt gynnar mer samordnade inköp, minskade transporter, och ökad samverkan i all planering och genomförande av åtgärder effektivisering

### Särskilt uppdrag - Ökade intäkter

Tillståndsgivning för schakttillstånd och trafiksamordningsplaner har hittills varit utan avgift i Nacka. Från 2018 förslås avgift tas ut på samma nivå som flertalet andra kommuner i regionen. Intäkterna bedöms täcka kommunens kostnader för hanteringen och ger kommunen möjlighet att öka servicen för de sökande och allmänheten genom att ha resurser för att följa upp åtgärderna så att framkomligheten säkras samtidigt som arbetsplatserna blir trygga ur trafiksäkerhetssynpunkt.

### Särskilt uppdrag - Trygghet

Inom nämndens uppdrag är det naturligt att tryggheten i det offentliga rummet beaktas kontinuerligt. Nämnden har initierat arbete kring belysning i det offentliga rummet som ska bidra till att det både i förvaltningsskedet och vid planering av ny miljö blir bra belysningsmiljö. Tidigare arbete liknande det med s.k. trygghetsvandringar bör tas upp igen för att identifiera dagsaktuella lokala frågor som ofta lätt kan åtgärdas. Trygghetsfrågorna kan med fördel arbetas in i planeringsskedet (p s s) som dagvattenfrågorna görs idag.