



NACKA
KOMMUN

Kallelse/föredragningslista
16 februari 2021

Natur- och trafiknämnden

Tid: kl. 16:30-18:15

Plats: Nacka stadshus

Sammanträdet 16februari 2021, kl 16.30,
Ordförande, nämndens direktör samt nämndsekreterare deltar i nacka stadshus. Övriga
deltar via teams.

Hans Peters (C), ordförande

Natur- och trafiknämnden

1. Mötesinformation

Förslag till beslut

Sammanträdet 16 februari 2021, kl 16.30,

Ordförande, nämnddirektör samt nämndsekreterare deltar på plats i nacka stadshus.
Övriga deltar på distans via teams.

2. Inledning av sammanträdet

Förslag till beslut

Upprop Justering
Anmälan av extra ärenden
Övriga frågor
Anmälan av jäv

3. Årsbokslut för Natur- och trafiknämnden 2021 (NTN 2019/194)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden fastställer årsbokslutet 2020 och överlämnar det till Kommunfullmäktige

4. Muntlig Tertial information Investeringsprojekt Natur och trafiknämnden (NTN 2020/62)

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

5. Ramar och förutsättningar för att inleda upphandling av Investeringsprojekt lekplatser/utegym (NTN 2021/28)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att inleda upphandling av investeringsprojekt lekplatser/utegym i enlighet med inköpsenhetens och enheten för drift offentlig utemiljös tjänsteskrivelse daterad den 29 januari 2021.

6. Ärendet utgår

7. Revisionskrivelse A, 2020-11-25 - Granskning av verksamhetsstyrning och målstyrning (NTN 2020/302)

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar stadsledningskontorets förslag till yttrande.

Natur- och trafiknämnden

8. **Ärendet utgår**
9. **Detaljplan för del av Ryssbergen, del av Sicklaön 13:3 och del av 134:21, västra Sicklaön (NTN 2018/167)**

Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1, 2021-02-04.
10. **Muntlig information Framkomlighet och trafikpåverkan i centrala Nacka 2021-2022 (NTN 2021/21)**

Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet
11. **Cykelväg och reovering av Järsla bro (NTN 2020/313)**

Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden noterar reoveringen av Järsla Bro skjuts framåt i tiden, samt att det kommer att genomföras mindre åtgärder för att förbättra cykelinfrastrukturen.

Natur och trafiknämnden noterar att en väsentligt förbättrad gång- och cykelinfrastruktur kräver en om- och tillbyggnad av bron. Kostnad för detta har tidigare redovisats och beräknats till 56mkr.
12. **Medborgarförslag - Belysning på lekplats och bollplanen i Kolarängen (NTN 2020/287)**

Förslag till beslut
Natur och trafiknämnden noterar att belysning på bollplanen redan är beslutad och att en utredning kring belysning på lekplatsen genomförs under 2021. Därmed är medborgarförslagen besvarade.
13. **Medborgarförslag om linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö Boo (NTN 2020/276)**

Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden beslutar att avslå förslaget om att anlägga en linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö-Boo.
14. **Muntlig information Trafikenheten (NTN 2021/5)**



NACKA
KOMMUN

Kallelse/föredragningslista
16 februari 2021

Natur- och trafiknämnden

15. **Muntlig information enheten drift offentlig utemiljö (NTN 2021/6)**

16. **Övriga frågor**

17. **Redovisning delegationsbeslut (NTN 2021/10)**
Förslag till beslut
Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet

18. **Anmälningar**

Årsboks slut för Natur- och trafiknämnden 2021

3

NTN 2019/194

2021-01-26

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2019/194

Natur- och trafiknämnden

Årsbokslut för Natur- och trafiknämnden 2021

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden fastställer årsbokslutet 2020 och överlämnar det till Kommunfullmäktige

Sammanfattning av ärendet

Natur- och trafiknämnden har under året bland annat arbetat med framkomlighet, trafiksäkerhet och drift av allmänna anläggningar. Natur- och trafiknämndens måluppfyllelse har sammantaget varit god och nämnden redovisar ett överskott jämfört med budget på 1,6 miljoner kronor. Den milda vintern bidrog till ett stort överskott på nämnden, vilket kompenseras av högre kapitaltjänstkostnader.

Ärendet

Natur och trafiknämnden arbetar för att kommunen ska vara en attraktiv plats varje dag, och lyckas väl med det. Det dagliga underhållet av gator, vägar, parker och grönområden fungerar bra och nämnden har planer för och genomför långsiktigt underhåll i kommunens anläggningar. Coronapandemin har satt sin prägel på en hel värld, vårt land, vår kommun. Vi har sett en stor ökning av antal besökare i våra parker och naturområden, vilket är glädjande. Samtidigt innebär fler besökare ökat slitage och ökat behov av underhåll.

Utifrån nämndens ansvarsområden är framkomligheten den absolut viktigaste frågan för nackaborna. Här kommer hela kommunen ta ett samlat grepp och öka sina insatser. Kommunen växer och det byggs bostäder på flera attraktiva. Att bygga allmänna anläggningar och underhålla dem är både kostsamt och innebär nya utmaningar. Nämnden ser med tillförsikt an mot dessa utmaningar, men vill flagga för att kostnader för drift och underhåll av vägar och allmänna platser kommer att öka. En viktig del i att ha en så effektiv och bra drift som möjligt är att tidigt i planeringen tänka in hur driften ska fungera och vad den kommer att kosta. Inom detta område kommer det interna samspelet att utökas.

Natur- och trafiknämnden redovisar ett resultat om -284,4 miljoner kronor, vilket är en positiv budgetavvikelse med 1,6 miljoner kronor. Det får sägas vara ett mycket bra resultat efter flera oklarheter hur kapitaltjänstkostnader ska redovisas samt nya redovisningsprinciper som kommit att tillämpas gällande gatukostnadsersättningar och exploateringsbidrag. Dessa oklarheter har också synts i nämndens helårsprognoser. I T1 var prognosen -10 miljoner kronor, i T2 +10 miljoner kronor för att nu stanna på +2 miljoner kronor. Om man ser till de olika delarna så går nämndens verksamhet med stort överskott, till stor del beroende på den milda vintern

Årsbokslutet redovisas i sin helhet enligt bilaga ”Årsbokslut Natur- och trafiknämnden 2020”.

Ekonomiska konsekvenser

Ärendet medför inga ekonomiska konsekvenser utan redovisar enbart en positiv budgetavvikelse om 1,6 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

Handlingar i ärendet

1. Årsbokslut Natur- och trafiknämnden 2020
2. 2020 summering hantering av ärenden

Mats Bohman
Trafik och Fastighetsdirektör
Stadsledningskontoret

Ulrika Forsberg
Controller
Controllerenheten



Årsbokslut 2020

Natur- och trafiknämnden

Tertial 3 2020

Innehållsförteckning

1	Verksamhetens uppdrag	3
2	Hänt i verksamheten 2020	4
3	Framåtblick	5
4	Jämförelser med andra kommuner avseende 10 procent bästa och 25 procent mest kostnadseffektiva	6
5	Måluppfyllelse under 2020	7
5.1	Maximalt värde för skattepengarna	7
	<i>Skötsel och investeringar genomförs i rätt tid till rätt kostnad</i>	8
5.2	Bästa utveckling för alla	8
	<i>Bra verksamhet varje dag i samspel med medborgarna</i>	9
5.3	Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka	9
	<i>Attraktiva och trygga miljöer/platser som underhålls och utvecklas. Friska sjöar och ett rikt växt- och djurliv</i>	10
5.4	Stark och balanserad tillväxt	10
	<i>God framkomlighet och hållbart resande</i>	11
6	Redovisning av särskilda uppdrag	12
7	Ekonomiskt resultat	13
8	Investeringar	14
9	Kommunövergripande åtgärdsplan	18
10	Intern kontroll	19
11	Sjukfrånvaro	21

I Verksamhetens uppdrag

Nämnden ansvarar för funktionen och attraktiviteten av vägar, gator, parker och naturmark med tillhörande kommunägda anläggningar som är tillgängliga för allmänheten. Nämnden ansvarar vidare för parkeringsfrågor och framkomligheten. Nämnden ansvarar också för att skapa ett hållbart utbud av alternativa sätt att förflytta sig genom gång och cykel inom kommunen. I ansvaret ingår även att bygga ut, förvalta och utveckla infartsparkeringar.

2 Hänt i verksamheten 2020

Coronapandemin har satt sin prägel på en hel värld, vårt land, vår kommun och även natur- och trafiknämndens verksamhet. Den verksamhet nämnden ansvarar för har fungerat som vanligt. Det som däremot märkts är att nackaborna håller sig mer hemma i Nacka och mer utomhus. Vi har sett en stor ökning av antal besökare i våra parker och naturområden, vilket är glädjande. Samtidigt innebär fler besökare ökat slitage och ökat behov av underhåll, och nämnden har ökat underhållet inom dessa områden.

Under året har det verkligen börjat märkas att Nacka växer och att det byggs på många ställen. Arbetena på Sickla industriväg, kring Forum, och i Orminge är anläggningsarbeten som kommunen själv driver. Samtidigt är Trafikverkets arbete med nya Skurubron i full gång samt Regionens arbete med tunnelbanan. Dessa arbeten som påverkar trafiken och framkomligheten i nackasamhället har varit och kommer att vara en viktig fråga att arbeta med. Trafikprognoser och trafikanalyser för 2021 och 2022 har tagits fram som ett kompletterande beslutsunderlag till kommunens genomförandplanering.

När kommunen och hela regionen växer blir frågan om hur vi reser viktig. Det får inte plats fler bilar och andra sätt att resa måste öka. Kommunen driver i sina kontakter med Regionen behovet av en utökad och robust kollektivtrafik. Ökad kapacitet i busstrafiken, en robust Saltsjöbana med tätare trafik och nya vagnar samt fler båtpendellinjer behöver komma till. Samtidigt jobbar kommunen vidare med att det ska finnas bra cykelvägar. Det regionala cykelstråket genom Boo och på Sicklaön fram till Storängen är nu färdigt i sin helhet. Det som återstår är delen genom västra Sicklaön vilken kommer att ta flera år att färdigställa beroende på allt det som ska byggas i detta område. Under 2020 har ett större antal cykelpassager uppmätts vid flera av kommunens mätpunkter i jämförelse med föregående år, och vid den mest trafikerade har antalet förbipasserande cyklister ökat med 11,9%. Den milda vintern och fina sommaren kan vara en del, men en annan tänkbar förklaring är att fler valt cykeln som sitt transportmedel framför exempelvis kollektivtrafik under pandemin.

3 Framåtblick

Utifrån nämndens ansvarsområden är framkomligheten den absolut viktigaste frågan för nackaborna. Här kommer hela kommunen ta ett samlat grepp och öka sina insatser. En del i detta är bättre planering och samordning mellan projekt som påverkar framkomligheten. Här ligger fokus både på att se till att framkomligheten kring ett enskilt projekt är så god som möjligt samtidigt som helheten, när man ska ta sig från A till B och passerar flera arbeten, måste vara god. Därtill måste kommunikationsinsatserna även ske på flera plan. Det handlar om allt från varför kommunen bygger och att det kommer att bli bättre, till hur man som nackabo ska klara vardag pusslet och information om vad som händer momentant vid ett enskilt vägarbete.

Kommunen växer och det byggs bostäder på flera attraktiva platser såsom Kvarnholmen, Tollare och Telegrafberget. Att bygga allmänna anläggningar och underhålla dem är både kostsamt och innebär nya utmaningar. Nämnden kommer att ha ansvar för en stor mängd kajer, hissar utomhus och flytande broar som kräver ny kompetens och resurser för att drifta och underhålla. Därtill skapas det flera allmänna platser med stadskaraktär som kräver sitt underhåll. Nämnden ser med tillförsikt an mot dessa utmaningar, men vill flagga för att kostnader för drift och underhåll av vägar och allmänna platser kommer att öka. En viktig del i att ha en så effektiv och bra drift som möjligt är att tidigt i planeringen tänka in hur driften ska fungera och vad den kommer att kosta. Inom detta område kommer det interna samspelet att utökas.

För att kommunen ska klara drifts- och kapitalkostnader för nya anläggningar måste ambitionsnivåer ses över. Det behövs en ökad differentiering i ambitionsnivåerna. I vissa fall kan det vara aktuellt att vara kvar på en hög nivå, i flera andra fall behövs en lägre men fullt fungerande nivå. Detta kan nackaborna komma att se som en försämring, och att de inte får samma värde för skattepengarna. Den reaktionen lär även komma när nämnden kommer att se över och effektivisera kostnaderna för drift. Till del kan driften säker bli effektivare för samma kostnad, men även inom driften handlar det om differentierade ambitionsnivåer och i flera fall sänkt ambitionsnivåer.

Merparten av den verksamhet som nämnden ansvarar för sköts av upphandlade entreprenörer. Nämnden kommer att arbeta med att förbättra kravställningen i upphandlingar och uppföljning av dessa. Jämförelser med andra kommuner och marknadsanalyser är viktiga delar i detta arbete.

Under 2020 tog nämnden emot 15 500 synpunkter och felanmälningar. Att fler medborgare får kunskap om hur de ska göra felanmälningar och nyttjar den möjligheten, är positivt då det förkortar åtgärdstider och bidrar till målet om attraktiva livsmiljöer i hela Nacka. Inom några år bör ett styrsystem för gatubelysningen med tillhörande sensorer finnas på plats, vilket förväntas avsevärt minska felanmälningarna inom det området. Inom renhållningen behöver den miljömässiga och ekonomiska nyttan med sensorstyrda sopkärl utredas för centrala platser. Synpunkter och medborgarförslag är viktiga såväl ur ett demokratiskt perspektiv som för att förstå medborgarnas upplevelse och behov. 8300 synpunkter inkom 2020. Med ökande volymer behöver processer ses över för att effektivisera både hantering och återkoppling på inkomna synpunkter. En grundfråga är hur omfattande, och i vilken form, en medborgare kan förvänta sig en återkoppling på en synpunkt.

4 Jämförelser med andra kommuner avseende 10 procent bästa och 25 procent mest kostnadseffektiva

I jämförelse med andra kommuner ligger flera av de verksamheter nämnden ansvarar för bland de 10 % bästa i landet. När man ser till kostnadsjämförelser från tidigare år så är nämnden inte bland de 25 % mest kostnadseffektiva, snarare bland de 25 % dyraste. Jämförelsedata för 2020 finns ännu inte tillgängligt. Under 2021 kommer nämnden att kontakta andra kommuner för att förstå skälen till kostnadsskillnaderna som kan bero på allt från geografiska förutsättningar och anläggningsbestånd till avtalsupplägg, arbetsätt och ambitionsnivåer. Målsättningen är att identifiera möjliga sätt att kostnadseffektivisera verksamheten. En del i arbetet är också att kvalitetssäkra rapporteringen av data till SK:s databas. Nämnden prövar redan denna vinter modeller för en mer kostnadseffektiv vinterväghållning.

Nedan redovisas några Nöjd kundindex nyckeltal från den årliga medborgarundersökningen som SCB utför, jämfört med kommunens jämförelsekommuner och Nackas nyckeltal över tid. Sett till alla kommuner som deltar i undersökningen i Sverige, har Nacka mycket goda resultat vilket också redovisas närmare i avsnitten kring nämndens indikatorer.

Kundnöjdhet	Tyresö	Täby	Danderyd	Sollentuna	Nacka
GATOR OCH VÄGAR INDEX	62,0	64,0	63,0	62,0	61,0
...belysningen av gator och vägar i din kommun?	7,0	7,4	7,1	7,0	6,9
...underhåll och skötsel av gator och vägar i din kommun?	6,5	6,5	6,7	6,7	6,5
...snöröjning av gator och vägar i din kommun?	6,4	6,2	6,5	6,4	6,3
...trafiksäkerheten på gator och vägar i din kommun?	6,7	6,9	6,9	6,6	6,5
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR INDEX	65,0	65,0	64,0	61,0	62,0
...belysningen av gång- och cykelvägar i din kommun?	6,8	7,1	6,8	6,7	6,7
...underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar i din kommun?	7,1	7,1	7,1	6,9	6,9
...snöröjning av gång- och cykelvägar i din kommun?	6,4	6,3	6,7	6,4	6,5
...trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar i din kommun?	6,7	6,7	6,6	6,5	6,3
...tillgången till parker, grönområden och natur?	8,6	8,4	8,4	8,1	8,5

NACKA	2015	2016	2017	2018	2019	2020
GATOR OCH VÄGAR INDEX	63,0	63,0	59,0	61,0	62,0	61
...belysningen av gator och vägar i din kommun?	6,9	6,9	6,8	7,1	7,0	6,9
...underhåll och skötsel av gator och vägar i din kommun?	6,6	6,7	6,5	6,6	6,5	6,5
...snöröjning av gator och vägar i din kommun?	6,2	6,5	5,8	6,1	6,2	6,3
...trafiksäkerheten på gator och vägar i din kommun?	6,8	6,7	6,6	6,7	6,6	6,5
GÅNG- OCH CYKELVÄGAR INDEX	59,0	60,0	61,0	59,0	62,0	62
...belysningen av gång- och cykelvägar i din kommun?	6,4	6,5	6,6	6,6	6,7	6,7
...underhåll och skötsel av gång- och cykelvägar i din kommun?	6,5	6,6	6,8	6,7	6,8	6,9
...snöröjning av gång- och cykelvägar i din kommun?	5,9	6,2	5,9	6,0	6,1	6,5
...trafiksäkerheten på gång- och cykelvägar i din kommun?	6,2	6,2	6,3	6,2	6,2	6,3
...tillgången till parker, grönområden och natur?	8,4	8,5	8,4	8,3	8,2	8,5

5 Måluppfyllelse under 2020

Statsbidrag

Nämnden har i pågående projekt sökt drygt 59 miljoner kronor i statsbidrag och blivit beviljade 49 miljoner. De största utbetalningarna under året var fosforfällningarna i Järlasjön och Sicklasjön, projekteringen för Kyrkviksparken samt iordningsställande av Mensättra våtmark. Utöver det har nämnden beviljats bidrag för ytterligare projekt i Kyrkviksparken (+ skärmbassängen), två cykelvägsutbyggnader, en våtmarkskartläggning och två trafiksäkerhetsarbeten där en ny gångbana breddas/byggs ut.

Projekt	Redovisad kostnad	Sökt Bidrag	Beslut	Tidigare utbetalt	Utbetalt 2020	Kommentar
Fosforfällning i Järlasjön	8 000 000	6 000 000	4 000 000		4 000 000	
Fosforfällning i Sicklasjön		1 500 000	1 500 000		1 500 000	
Fosforfällning i Järlasjön och Sicklasjön 1:2			133 600		133 600	
Inventering av Nackas våtmarker		225 000	225 000		225 000	
Iordningsställande Mensättra våtmark		2 500 000	1 500 000		1 500 000	
Regionala Cykelstråk Västra Boo		13 000 000	9 700 000	9 700 000		Förväntat ytterligare beslut på 3,3 mkr
Dagvattenrening kyrkviksparken		3 500 000	3 500 000		1 000 000	
Kyrkviksparken		12 100 000	12 100 000			Betalas december 2023
Kyrkviksparken skärmbassängen		14 000 000	14 000 000			Betalas december 2021
GC Saltsjöbadsvägen etapp 2	7 200 000	3 600 000	1 440 000			
Borgvallaskolan/Utskogens förskola	536 000	278 000				Avslag
Helgessons väg, Tallidens fsk	380 000	204 000				Avslag
Sjöängsvägen	2 305 187	1 152 000	461 037			
Stiltjevägen	855 000	490 000				Avslag
Vintervägen	470 000	258 000				Avslag
Ulvsjövägen	897 506	448 000	179 501			
Duvnäsavägen, ca 60	462 000	244 000				Avslag
Summa	21 105 693	59 499 000	48 739 138	9 700 000	8 358 600	

5.1 Maximalt värde för skattepengarna

Nämnden arbetar kontinuerligt med att hitta rätt kvalitet och funktion på driften och underhållet av de allmänna anläggningarna, så att framtida kostnader blir så optimala som möjligt.

En statusbesiktning av all asfalt i vägnätet har genomförts, vilken kommer ligga till grund för de kommande fem årens prioritering av vilka vägytor som renoveras. Besiktningen visar att kommunen har en god asfaltsstandard. Jämfört med den senaste besiktningen från 2016 har standarden förbättrats och andelen vägyta i behov av underhåll har gått från 18% till 14%. Under året har 54 000 kvadratmeter väg fått ny asfalt.

Konstruktionsbyggnaderna har underhållits enligt gällande underhållsplaner vilket bland annat innefattar renovering av tre vägbroar och impregnering av 2000 kvadratmeter betong på brokonstruktioner.

Det årliga vägdriften har hunnit mer med underhållsarbeten än vanligt på grund av den milda vintern vilket till exempel innebär att man har bytt ut och rätat upp fler vägskyltar jämfört med tidigare år. Periodisk tillsyn av cykelutrustning såsom cykelpumpar och cykelställ, har gett gott resultat och minskad antalet felanmälningar.

Natur- och trafikprocessen har än en gång klarat miljödiplomeringen enligt Svensk Miljöbas vilket är ett kvitto på ett välfungerande arbete med att minska miljöpåverkan av den verksamhet nämnden bedriver. Under året har nämnden bland annat investerat i LED-armaturer i belysningsnätet, ställt krav på att vägsand återanvänds och jobbat med att utveckla sin kemikaliehantering.

Nämnden har under året tagit över driften och underhållet för en rad nya områden från stadsbyggnadsprocessen, bland annat bland annat Ättadalen och delar av Tollare.

Skötsel och investeringar genomförs i rätt tid till rätt kostnad.



Kommentar

Nämndens mål att kostnaderna totalt ska utgöra 5% av kommunens totala kostnader överskrids 2020. Anledningen är de ökade kapitaltjänstkostnaderna till följd av färdigställda nya anläggningar som nu tas i bruk. Den planerade höga byggtakten framöver gör att 5% målet kommer behöva justeras.

Under de senaste två åren har en översyn av projektportföljen gjorts. Gamla projekt har avslutats och ett större fokus på uppföljning har medfört att upparbetningsgraden nu har ökat och målnivån har uppnåtts.

	Indikatorer	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2020
	Andel av kommunens totala kostnader	4,9 %	5,6 %	5,6 %	5 %
	Upparbetningsgrad i investeringsprojekt		60 %	71 %	70 %

5.2 Bästa utveckling för alla

Inom arbetet med att utveckla kundbemötandet har flera insatser gjorts. Standardsvar har tagits fram för att ge medborgare snabb och komplett återkoppling samt för att effektivisera arbetet internt. Checklistor för olika ärendekategorier har också tagits fram som kundserviceenheten nu använder i sitt arbete när medborgare ringer in till kommunen. Syftet är att ge medborgarna snabba svar och/eller att möjliggöra för kundserviceenheten att skapa kompletta felanmälningar. Nämnden har också utvecklat systemfunktionalitet som möjliggör för medborgare att ha en tvåvägskommunikation via SMS gällande deras ärenden. Denna funktionalitet har varit uppskattad och utnyttjats flitigt av såväl medborgare (som nu kan göra tillägg till ärenden och ställa frågor utan att logga in på en dator) som medarbetare (som nu kan kommunicera via SMS istället för att ringa upp).

Park- och naturdriften tog emot 25 ungdomar som arbetade tre veckor vardera med allt från målning av lekplatser, bullerplank och lusthus, till slyröjning, skräpplockning och bekämpning av invasiva arter.

Kommunen har också på olika sätt arbetat med att förbättra förutsättningarna för ökat cyklande, utbyggnad av cykelinfrastruktur, underhåll och kommunikation kring cykling, liksom de cykelfrämjande projekten. Två större utbyggnadsprojekt har färdigställts och invigts, gång- och cykelvägen längs Ektorpsvägen samt det dubbelriktade regionala cykelstråket längs med Värmdövägen i Västra Boo. Dessutom har det iordningställts och byggts ut cykelställ vid nya målpunkter samt förbättrat olika cykelanordningar runt om i kommunen.

Under året kommunen deltagit i Region Stockholms och Cykelkansliets workshops i framtagande av en ny regional cykelplan. Den regionala cykelplanen kommer att fungera som en vägvisning för regionens kommuner samt sätta en standard för hur cykelplaneringen ska utvecklas regionalt de kommande åren. Under 2021 kommer Cykelkansliet skicka den uppdaterade regionala cykelplanen på remiss till samtliga kommuner.

Bra verksamhet varje dag i samspel med medborgarna.

Kommentar

Kundnöjdheten har förbättrats jämfört med föregående år, men når inte upp till nämndens mål.

Indikatorer	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2020
Medborgarna nöjda med underhåll och skötsel av gator och vägar (SCB)- mål att vara bland de 10% bästa	5 %	2 %	12 %	10 %
Medborgarna nöjda med snöröjning av gång- och cykelvägar (SCB)-mål att vara bland de 10% bästa	17 %	11 %	4 %	10 %
Medborgarna nöjda med belysningen av gång- och cykelvägar (SCB)-mål att vara bland de 10% bästa	11 %	6 %	10 %	10 %
Medborgarna nöjda med hanteringen av synpunkter och fel		2,84	2,91	3,1

5.3 Attraktiva livsmiljöer i hela Nacka

Natur- och trafiknämnden arbetar kontinuerligt med att utveckla och bibehålla attraktiv och trygga offentliga miljöer genom god skötsel, reinvesteringar och nyinvesteringar.

Utöver skogsvårdsinsatser, har en rad olika insatser gjorts under året för att förbättra standarden och utveckla anläggningarna i naturområdena. Bland annat har två motionslingorna renoverats, en ny parkering till ett naturreservat har anlagts, en balansbana för mindre barn har byggts och två ängsytor har restaurerats. En rad informationstavlor, bänkar, spänger mm har också nyanlagts eller renoverats. Inom arbetet med biologisk mångfald har en spridningsanalys tagits fram för ek- och tall och en våtmarkskartering har gjorts där syftet är att få en övergripande bild av våtmarksläget i hela kommunen.

Besöksräknarna som är placerade i Nyckelviken och Velamsund visar att antalet besök i dessa reservat har ökat med 25% under 2019 jämfört med föregående år. Om hänsyn tas till att Midsommar- respektive Valborgsfirandet ställdes in 2020, var ökningen i Nyckelviken 33%.

Natur- och trafiknämnden har tagit fram ett förslag till reservatsbestämmelser och skötselföreskrifter för ett helt nytt reservat, Rensättra naturreservat i centrala Boo, som ska beslutas av kommunfullmäktige i början av 2021. Syftet med naturreservatet, som är på 56 hektar och ligger strax nordöst om Orminge centrum, är att bevara ett tätortsnära naturområde för rekreation och friluftsliv samt att bevara områdets värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Antalet anmälningar för invasiva arter har trefaldigats mot det normala (drygt 400 stycken under 2020). En kartläggning av den invasiva arten parkslide har påbörjats och ett tjugotal bestånd har bekämpats. Också inom viltvården har antalet ärenden ökat med 50% under 2020. Skydds jakt har genomförts för bäver, vitkindad gås och storskarv. Ökningarna av mängden ärenden tros bero på att fler medborgare är ute och rör sig i skog och mark.

Inom parkverksamheten har fyra lekplatser renoverats och fått ett nytt innehåll och utformning. Lekcontainern framför stadshuset har kompletterats med ytterligare utrustning för att bli Nackas första tillfälliga park ("pop-up park"). Konstgräs har lagts på en multisportyta och två bollplaner. Nya beachvolleyplaner har i samverkan med Hästhagens IF Volleyboll byggts i Hästhagen. Ett nytt utegym har öppnats på Henriksdalsberget.

Utöver Nackas mycket uppskattade blomsterprogram och utsmyckning, som varierar med årstiderna, har blomlådorna i Fisksätra allé renoverats under hösten och perenna blomsterlökar har också planterats på fem nya platser i kommunen.

För att förbättra tryggheten för bilister på Värmdöleden, så har en gångbro över motorvägen vid Björknäs försetts med skyddsnet efter återkommande problem med stenkastning på platsen.

Attraktiva och trygga miljöer/platser som underhålls och utvecklas. Friska sjöar och ett rikt växt- och djurliv



Kommentar

I den årliga undersökningen "årets friluftskommun" tappar Nacka i rankingen 2019 och går från plats 47 till plats 74 av de 231 kommuner som deltog.

I medborgarundersökningen har NKI mätts på frågan om medborgarna är nöjda med renhållningen av parker och allmänna platser i kommunen. Nacka hamnar på plats 38 av 100 svarande kommuner, vilket är en försämring mot föregående år.

Kommunens badvatten håller hög kvalitet. Ett fåtal prover har fått anmärkningar.

Insatser i skogsvården har gjorts utifrån var behovet har bedömts varit störst. Flera större skogsskötselområden, bl.a. i Velamsund, har gjorts under året. Utöver de tio helt färdigställda områdena har insatser även gjorts i flera skogsskötselområden där delar av arbetet bedöms kunna skjutas på framtiden och därför inte har färdigställts. Sammantaget har detta inneburit att målen om 12 helt färdigställda områden inte har uppnåtts.

	Indikatorer	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2020
	Nacka kommuns ranking i den årliga undersökningen Sveriges friluftskommun. Mål att vara bland de 10% bästa	34 %	21 %	32 %	10%
	Medborgarna nöjda med renhållningen av parker och allmänna platser (SCB)-mål att vara bland de 10% bästa	27 %	34 %	38 %	10 %
	Andel energismart belysning	24 %	29 %	42 %	34 %
	Andel sjöar med god status vad gäller övergödning		63 %	67 %	75 %
	Andel godkända badvattenprover	95 %	95 %	95 %	100 %
	Antal åtgärdade områden i skogsskötselplanen			10	12

5.4 Stark och balanserad tillväxt

Framkomlighetsfrågan har fått än större fokus med anledning av den intensiva utbyggnad som nu sker i framför allt i central Nacka. En större övergripande kommunikationsinsats har inletts under hösten, och den kommer fortlöpa och vidareutvecklas under de närmaste åren. Trafikprognoser och trafikanalyser för 2021 och 2022 har tagits fram som ett kompletterande beslutsunderlag till kommunen genomförandplanering.

Under året som gått har intresset och engagemanget för cykel och cykelfrågorna fortsatt varit stort i kommunen. Antalet cykelpassager vid flera av de kommunala mätpunkterna ökat, fler än någonsin valde

cykeln och ett nytt cykelrekord slogs under 2020. I Cykelfrämjandets granskning av kommuners arbete med cykling klättrade Nacka åter i ranking och blev bästa cykelkommun i Stockholmsregionen.

Nämnden har som mål att kontinuerligt tillhandahålla lika många eller fler infartsparkeringsplatser i förhållande till pågående och kommande stadsutveckling. Totalt har kommunen i dag flera platser än årsmålet, men att kontinuerligt tillhandahålla lika många eller fler infartsparkeringsplatser har visat sig vara en prövning. Detta då stor konkurrens om ytor i kollektivtrafiknäralägen och möjliga markytor har många olika grundförutsättningar och intressenter.

Under 2020 har andelen som reser kollektivt fortsatt att minska, detta som en naturlig följd av pandemirestriktioner och uppmaningar till allmänheten under året att använda andra färdmedel. Enligt den regionala resvaneundersökningen från 2019 har andelen som väljer att åka kollektivt i Nacka minskat med 14%, och allt fler väljer istället att åka bil, cykla eller gå jämförelse med samma undersökning från 2015.

God framkomlighet och hållbart resande



Kommentar

Idag har kommunen fler infartsparkeringsplatser för bil än årsmålet, trots rådande utmaningar. Totalt har kommunen idag 1943 jämfört med målet på 1530 platser. Det får ses som positivt i en komplex verklighet men är ingen garanti för att kommunen lyckas bibehålla eller utöka antalet de närmaste åren.

Antalet cykelpassager vid flera av våra kommunala mätpunkter har ökat. Vid Nacka kommuns mest trafikerade cykelpassage har antalet förbipasserande cyklister ökat med 11,9%, jämfört med föregående år.

Infartsparkeringsplatser för cykel i kollektivtrafiknäralägen har utökats vid två platser under året, i Tippen C och Lillängen C. Totalt har kommunen idag 806 cykelparkeringar i kollektivtrafiknäralägen.

Utfallet för andel resande i kollektivtrafiken är resultatet från RVU (Regionala resvaneundersökningen) 2019, och nästa undersökning planeras genomföras 2023.

	Indikatorer	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020	Mål 2020
	Antalet infartsparkeringsplatser bil ska vara oförändrade eller öka		1 590	1 943	1 530
	Antal cykel passager Sicklavägen ska öka med 10%	801 789	763 317	872 519	839 649
	Antal infartsparkeringsplatser cykel nära kollektivtrafik		592	806	700
	Andel resande i kollektivtrafik	35 %	21 %	21 %	35 %

6 Redovisning av särskilda uppdrag

Undersöka möjligheten för etableringen av en privatfinansierad PEP-park eller liknande i

Nacka: De tre PEP-parker som planeras i Sverige byggs i Solna och delfinansieras av Fabergé, en stor fastighetsutvecklare i Solna. En PEP-park bör planeras i ett centralt läge, ex. i den kommande stadsparken, och en etablering av en PEP-park behöver ske i nära samverkan med stadsbyggnadsprocessen eftersom finansieringen behöver ske inom ramen för stadsutvecklingen. Innehållsmässigt öppnade Nacka en PEP-park 2019 i Duvnäs Utskog (Rudsjöparken) som kommunen finansierade med egna medel. Arbetet med att identifiera en lämplig plats för en PEP-park pågår.

Förbereda reningsinsatser i Järlasjön med så kallade aluminiumfällning när den nya skärmbassängen är i drift och återkomma med tidsplan och kostnadsuppskattning samt söka statligt stöd för detta.

Natur- och trafiknämnden sökte och erhöll statligt stöd och fällningar av både Järlasjön och Sicklasjön genomfördes under året. Arbetet utfördes i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten och Stockholms kommun. Syftet var att förbättra den ekologiska statusen i Järlasjön och Sicklasjön. Näringsämnet fosfor, som bidragit till övergödning och syrebrist, har fällts med aluminiumsulfat. Insatserna förväntas vara tillräckliga för att sjöarna ska nå och bibehålla god status.

7 Ekonomiskt resultat

Natur- och trafiknämnden redovisar ett resultat om -284,4 miljoner kronor, vilket är en positiv budgetavvikelse med 1,6 miljoner kronor. Det får sägas vara ett mycket bra resultat efter flera oklarheter hur kapitaltjänstkostnader ska redovisas samt nya redovisningsprinciper som kommit att tillämpas gällande gatukostnadsersättningar och exploateringsbidrag. Dessa oklarheter har också synts i nämndens helårsprognoser. I T1 var prognosen -10 miljoner kronor, i T2 +10 miljoner kronor för att nu stanna på +2 miljoner kronor. Om man ser till de olika delarna så går nämndens verksamhet med stort överskott, till stor del beroende på den milda vintern.

Vinterunderhållet visar ett överskott på 14,5 miljoner kronor, och då är det att betänka att budgeten ligger på 38 miljoner kronor varav 20 miljoner kronor i denna budget är fasta kostnader för att ha snöröjningskapacitet i beredskap samt för sandsopningen. De rörliga kostnaderna har alltså bara varit cirka 3 miljoner kronor. Därtill redovisar driften i övrigt ett överskott 7,2 miljoner kronor. Detta beror främst på att övertagande av allmänna anläggningar senarelagts, att besparingar gjorts inom parkverksamheten samt en intäkt som kommunen fått efter en uppgörelse om en restaureringsinsats som kommunen genomförde i Långsjön 2016 till följd av utsläpp från en närliggande biltvätt. Anläggningsdelen inom bygg och anläggningen redovisar ett underskott på 2,5 mkr beroende på att man inte haft tillräckligt hög beläggning av de anställda i projekt. Från och med 2021 redovisas bygg och anläggningen som en egen enhet under kommunstyrelsen, och är inte en del i nämndens ekonomiska redovisning.

Nämndens kapitaltjänstkostnader ligger mycket över budget, och har ett underskott på 18 miljoner kronor. Som nämnts tidigare har det under året varit stor osäkerhet kring hur kapitaltjänstkostnader ska redovisas samt vilka investeringar som verkligen kommer att aktiveras. Nu har det klarnat kring redovisningsreglerna och en ny projektstyrningsmodell kommer att förbättra redovisningen av investeringsprojekt.

Den trend som tagits upp i tidigare bokslut att kapitaltjänstkostnadernas andel av nämndens totala kostnader ökar håller i sig. Det är naturligt när kommunen växer och bygger många nya anläggningar. År 2020 utgör de 52% av nämndens kostnader. 2019 var motsvarande andel 43%. Visst får nämnden uppräknig för ökade kapitaltjänstkostnader, men 2020 räddas nämndens resultat av mycket låga kostnader för vinterunderhåll och att allt planerat inom parkverksamheten inte har levererats. Hade det varit en normal vinter och övertagandet av allmänna anläggningar skett enligt plan hade nämnden redovisat ett stort underskott.

Verksamhet, tkr	Ack utfall 2020			Ack budget 2020		Utfall 2019		
	Utfall intäkter	Utfall kostnader	Utfall netto	Budget netto	Budget-avvikelse	Intäkter	Kostnader	Netto
Gator, vägar, park- och naturvård	40 153	-130 857	-90 704	-97 758	7 054	22 270	-110 892	-88 622
Kapitaltjänstkostnader	1 017	-128 419	-127 402	-123 755	-3 647	16 099	-138 689	-122 590
Myndighet och huvudmänna	522	-27 139	-26 617	-23 906	-2 711	0	-25 294	-25 294
Nämnd och Nämndstöd		-1 371	-1 371	-1 705	334	0	-1 835	-1 835
Vinterunderhåll		-22 990	-22 990	-37 817	14 827		-43 353	-43 353
Naturresevat upparbetat		-1 010	-1 010	-1 000	-10		-2 700	-2 700
Gatukostnadsersättningar, nya redovisningsprinciper		-14 270	-14 270		-14 270			
Summa	41 691	-326 042	-284 351	-285 941	1 577	38 369	-322 763	-284 394

8 Investeringar

Huvuddelen av det nämnden investerar i är reinvesteringar i konstbyggnader, gator och vägar, parker samt lekplatser. Det omfattar cirka 63 % av nämndens totala investeringsbudget. Utöver detta prioriterar nämnden investeringar i trafiksäkerhet, förbättring av cykelinfrastruktur samt infartsparkeringar. År 2020 har nämnden använt 71 % av investeringsbudgeten, vilket är i nivå med det mål nämnden satt.

Tabell 1. Årets totala utfall mot årsbudget

Mnkr	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Årsbudget 2020	0	-131	-131
Ack utfall 2020	10	-136	-126
Avvikelse budget/utfall	10	-5	5

Det totala utfallet för nämndens investeringar uppgår till 126 miljoner kronor. Budgeten för 2020 var vid ingången av året 178 miljoner kronor. Denna reviderades i tertiäl I ner till 153 miljoner kronor, och i tertiäl 2 till 131 miljoner kronor.

Avvikelsen mot årsbudgeten beror till stor del av lägre framdrift än planerat i bland annat projekten för Infartsparkeringar, Sickla bro, gång- och cykelbana Mensättravägen vid Myrsjö, Saltsjöbadsvägen 2019 samt Reinvestering Fisksätra trafikplats.

Tabell 2. De tre största pågående projekt för 2020

Mnkr	Utfall 2020					
	IB	Aktiverad	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto	UB
Reinvestering gatubelysning 2020	1,3	0	0	-18,7	-18,7	-20
Reinvestering konstbyggnader 2020	1,1	14,7	5,8	-20,8	-15	-1,4
Reinvestering vägnät 2020	0	0	0	-14,8	-14,8	-14,8

De tre största pågående projekten inom nämnden är alla reinvesteringsprojekt

Reinvestering gatubelysning 2020

Projektet reinvesterar i gatubelysning och förnyar uttjänta delar av anläggningarna. Utbyte av markförlagd kabel kräver schaktning och kommunen har samförlagt med både Nacka Energi och Boo Energi. Genom reinvesteringen har kommunen fått ett säkrare, mer energisnålt och driftsäkert gatubelysningsnät. Samtliga kommundelar berörs av reinvesteringarna.

Reinvestering konstruktionsbyggnader 2020

Projektet reinvesterar i konstruktionsbyggnader såsom broar, kajer, tunnlar mm. Under 2020 har bland annat tre vägbroar samt en konstruktion (länkplatta) för ett undermarks garage under allmän väg renoverats och strandpromenaden vid Nacka strand har delrenoverats.

Reinvestering vägnät 2020

Projektet reinvesterar i vägnätet och största delen av budgeten går till att förnya yttskiktet, det vill säga att ta bort gammal skadad asfalt och lägga på ny.

Några andra projekt under 2020 som nämnden driver

Cykelpaketet

Inom ramen för löpande investeringar för förbättrad cykelinfrastruktur har ett större utbyggnadsprojekt har färdigställt under året, en gång- och cykelvägen längs Ektorpsvägen. Nämnden har även iordningställt tre cykelparkeringar med väderskydd, byggt ut flera cykelställ vid nya målpunkter och förbättrat cykelanordningar samt vägvisning runt om i kommunen. Den totala investeringskostnaden för cykelinfrastruktur under 2020 landar på cirka 3,9 miljoner kronor.

Trafiksäkerhetspaketet

Inom ramen för löpande investeringar inom trafiksäkerhet, så genomförs flera mindre säkerhetshöjande åtgärder kontinuerligt och på flera platser under ett år, så som uppförande av farthinder, busskuddar, förbättrings målning och skyltar. Några platser där det genomförts större förbättringar för gående så som breddning och belysning är bland annat vid Sjöagsvägen, Ulvsjövägen, Skogalundsvägen, Duvnåsvägen och Vintervägen. Den totala investeringskostnaden 2020 för trafiksäkerhetsåtgärder landar på ungefär 4,5 miljoner kronor.

Byggnation av utegym

2020 öppnades ett nytt utegym på Henriksdalsberget. Under 2021 planeras för byggnation av utegym i Tollare och Gröna dalen. Därefter finns inga planer på att bygga ytterligare utegym. Tillgången och spridningen av utegym bedöms vara god och tillräcklig.

Tabell 3. De tre projekten med störst avvikelse mot projektbudget

Projektnamn/nummer	Mnkr	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Regionalt cykelstråk västra Boo	Årsbudget 2020	0	-17	-17
	Ack utfall 2020		-8,5	-8,5
	Avvikelse budget/utfall	0	8,5	8,5
Projektnamn/nummer	Mnkr	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Saltsjöbadsvägen 2019	Årsbudget 2020		-8	-8
	Ack utfall 2020		-2,9	-2,9
	Avvikelse budget/utfall		5,1	5,1
Projektnamn/nummer	Mnkr	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Infartsparkeringar 2019-2020	Årsbudget 2020		-12	-12
	Ack utfall 2020		-1,7	-1,7
	Avvikelse budget/utfall		10,3	10,3

Regionalt cykelstråk västra Boo

Utbyggnaden har färdigställt i oktober 2020 i samverkan med Nacka Vatten och avfall AB som bytt ut stora delar av ledningsnätet i samband med att nytt cykelstråk byggs ut. Cykelstråket har uppnått regional cykelstandard, är 1,3 kilometer långt och sträcker sig mellan Taluddsvägen och Telegramvägen. Investeringen omfattar, utöver gång- och cykelbanan, ett helhetsgrepp om trafiksituationen på den centralt belägna vägsträckan genom Björknäs. Det innebär ett gaturum med tydligare funktioner och god överblick. Upprustningen omfattar även ny LED-belysning, uppdaterade busshållplatser och övergångsställen samt ett nytt trafikljus för säkrare skolväg. Avvikelsen mot budget beror på att budget söktes för den totala kostnaden, men att projektet senare beviljats bidrag från Naturvårdsverket som genererat en intäkt under 2019 och även kommer göra det för 2020. Projektet har även haft en gynnsam framdrift som inneburit att kostnader som planerats för 2020 inföll redan 2019.

Saltsjöbadsvägen

Projektet har förskjutit sin tidplan på grund av att ekonomin behövde ses över för att säkerställa att budgeten som söks för den första entreprenaden beräknats på rätt förutsättningar. Eftersom vissa arbeten i entreprenaden är vattenverksamhet innebär det att detta styr tidplanen för hela projektet, vattenarbeten får endast utföras under perioden 1 september till 31 Mars och därför har projekteringsstarten skjutits fram och pågår, upphandling av entreprenör beräknas ske under Mars-April.

Infartsparkeringar

Inom ramen för löpande investeringar för fler infartsparkeringar försöker kommunen få till fler platser men det är mycket svårt att hitta utrymme pga att konkurrensen är hög och bristen på kommunalägd mark försvårar utredningsprocessen. Under 2020 har 15 nya platser för bil vid Neglinge C och 70 nya platser för cykel vid Tippen C och Lilliängen C lyckats blir utbyggda. Den totala investeringskostnaden 2020 landar på ungefär 1,2 miljoner kronor.

Tabell 4. Färdigställda projekt under året

Projektnamn/nummer	Mnkr	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Reinvestering belysning 2019 /90000376	Beslutad totalbudget sen projektstart	0	-20	-20
	Ack utfall	0	-19,9	-19,9
	Avvikelse budget/utfall	0	0,1	0,1
Projektnamn/nummer	Mnkr	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Brantvägen Fisksätra /90000279	Beslutad totalbudget sen projektstart	0	-18	-18
	Ack utfall	0	- 18	- 18
	Avvikelse budget/utfall	0	0	0
Projektnamn/numemr	Mnkr	Inkomster (+)	Utgifter (-)	Netto
Reinvestering konstruktionsbyggnader 2019 /90000375	Beslutad totalbudget sen projektstart	0	-16	-16
	Ack utfall	0	-16	-16
	Avvikelse budget/utfall	0	0	0

Totalt har projekt till ett värde av 182 miljoner kronor aktiverats under året. Under de senaste två åren har en gedigen rensning av projektportföljen genomförts, och ett stort antal gamla projekt avslutats och aktiverats.

De tre största aktiveringarna:

Reinvestering belysning 2019

I projektet har 15 000 meter markförlagd kabel bytts ut, liksom 1000 meter luftförlagd kabel, 700 stycken stolpar och 1100 armaturer.

Brantvägen Fisksätra

Projektet syftade till en utbyggnad av Brantvägen vilken skulle mynna ut i en strandpromenad västerut till piren och österut till Skogsö. Projektet har varit utmanande med flera verksamheter att samordna såsom våt- och torrläggning av båtar, Saltsjöbanans trafik samt näringsidkare och allmänheten som rör sig i området.

Reinvestering konstruktionsbyggnader 2019

Inom projektet har 5 stycken broar genomgått omfattande renoveringar och 14 stycken mindre åtgärdsarbeten. Arbetet syftar till att vidmakthålla anläggningarnas normala funktion och att maximera den tekniska livslängden. Inom projektets ramar har det även utförts projekteringar inför kommande års reinvesteringsarbeten.

Övriga färdigställda projekt under året:

Renovering Nyckelvikens brygga

Den befintliga bryggan i Nyckelviken har renoverats och förstärkts. Bryggan kommer kunna trafikerats av charterbåtar, men inte av reguljära skärgårdstrafik. Nyckelvikens brygga stängdes av 2017 för att den var i så pass dåligt skick att den inte kunde anses som säker för den trafik som normalt trafikerat den. Ett investeringsbeslut togs den 25 september 2018 för att renovera bryggan under år 2019/2020

9 Kommunövergripande åtgärdsplan

Nämnden har arbetat på flera sätt för att bidra till den kommunövergripande åtgärdsplanen. Om man ser till delen om generell besparing så är det överskottet på driften med 19,5 mkr en besparing på nästan 7,5 %. Nu är den milda vintern en starkt bidragande orsak till den besparingen men även att delar i parkverksamheten inte genomförts kan ses som en besparing. Utöver dessa mer övergripande besparingar har det gjorts en mängd åtgärder i olika verksamheter. Generell återhållsamhet har gällt. Kostnader för kurser och konferens har varit mycket låga till följd av pandemin. En översyn av hur många fordon verksamheten har, och rätten till förmånsbil har tagits bort.

Arbetet med effektivare processer har drivits på flera plan. Egenregiverksamheten effektiviseras genom utveckling av effektivare arbetsätt, förbättrad planering och uppföljning samt förtydligade gränssnitt mot andra grupper och enheter. Parkeringsövervakningen har gjorts effektivare och riktlinjer för övervakningen har antagits.

I genomförandet av framtagna genomförandeplaneringen för västra Sicklaön kommer nämnden att vara en viktig del. Att ta in driftsperspektiven tidigt i planering av gator, vägar, parker och andra anläggningar är viktigt är att få anläggningar som kan underhållas på ett kostnadseffektivt sätt. I genomförandeplaneringen är det även viktigt att beakta när olika anläggningar byggs och hur det påverkar nackborna och inte minst framkomligheten. Här kommer det gemensamma arbetet inom hela territoriet och i samverkan med andra externa parter att förstärkas. För egen del har nämnden satt över vilka investeringsprojekt som är viktiga att prioritera. Nämndens investeringsvolym har minskats till 2021 med 137 miljoner kronor jämfört med 2020.

Alla delar av nämndens verksamhet omfattas av konsultprövning, och i det ingår både att överväga om en tjänst ska tillsättas med en anställning eller om det är bättre att ta in en konsult under begränsad tid och/eller att det är bättre att tillfälligt ta in en kompetens som krävs. Inom bygg och anläggning har detta arbete varit centralt under året. På flera nyckeltjänster har det anställts medarbetare istället för att ta in konsulter.

Vi lever som vi lär genom att konferenser har varit planerade utan övernattning, men på grund av Coronapandemin har inga konferenser genomförts. Planerade resor har varit med tåg, men även här har Coronapandemin gjort att nästan inga resor genomförts.

Uppföljningen har förstärkts i alla delar. På övergripande plan får nämnden månadsbokslut och i samband med tertialrapporteringen redovisas hur framdriften är i projekt. På enhets-, grupp- och enskild förvaltar nivå har också uppföljningen förstärkts med månadsvis uppföljning av hur man ligger till ekonomiskt både vad avser drift och investeringar.

I0 Intern kontroll

Nämnden antog en ny internkontrollplan i februari 2020. Inför antagandet gjorde nämnden en risk och konsekvensanalys inom respektive område, och har utifrån denna identifierat kontrollpunkter. Återrapporteringen till nämnden har skett i eget ärende tertialvis.

Område	Särskilt identifierad risk	Kontrollpunkt	Kontrollmetod och periodicitet	Ansvarig
Avtals-uppföljning	Kommunen inte får den kvalitet som avtalats/ kostnaderna blir för höga, viten tas inte ut.	Att gällande avtal följs.	Revision av två (2) avtal per tertial.	Enhetschef
Avtalstrohet	Risk att kommunen betalar högre pris än om vi hade låtit genomföra en upphandling.	Kontroll att skäl anges vid direktupphandling.	Inköpsenheten tar tertialvis fram ett underlag.	Enhetschef
Korruption/jäv	Personlig ekonomisk vinning eller personliga relationer påverkar kommunens kostnader.	Att alla medarbetare får utbildning och informationsinsatser om gällande regler.	Årlig utbildning och information för alla medarbetare.	Enhetschef
Attestrutiner	Att redovisningsreglementet inte följs avseende attest, representation och personliga eller förtroendekänsliga fakturor/utlägg.	Genomgång av betalade fakturor avseende mottagnings- och beslutsattest, bifogade underlag och rutin för attest av personliga eller förtroendekänsliga fakturor/utlägg, har kostnaden anknytning till påskrivna avtal.	Stickprovskontroll en (1) gång per år.	Enhetschef
Avgifter	Att kommunen går miste om intäkter kopplade till markupplåtelse.	Att använd och överenskommen markyta motsvarar upplåten yta.	Stickprovskontroller tre (3) gånger per tertial.	Enhetschef
Anläggnings-status	Väsentliga brister i anläggningar kan leda till olyckor eller allvarliga händelser.	Regelbundna besiktningar och kontroller. Uppdaterade underhållsplaner avseende både kortare och längre sikt.	Periodicitet för besiktningar/kontroller beroende av typ av anläggning. Underhållsplaner uppdateras årligen.	Enhetschef

Under åren har sex större avtal inom belysningsunderhåll, klottersanering, parkunderhåll och vinterväghållning genomlyst för att säkerställa att avtalsvillkor följs och att kvaliteten är den som avtalats. Inom parkverksamheten har ett behov av en mer strukturerad kontroll framkommit. I övrigt har inga brister identifierats.

Alla inköp utanför avtal på belopp större än 50 000 kronor har granskats. Avtalstroheten är generellt mycket hög. Ett fåtal brister har identifierats där inköp har gjorts på avtal som löpt ut eller på fel avtal. För tre områden; fordonsreparationer, svetsjänster och marksten, har ett eventuellt behov av att göra en upphandling identifierats.

En utbildning kring korruption och jäv har hållits för samtliga tjänstemän och arbetsledare.

Stickprovskontroller har genomförts genom att 30 fakturor på driftbudgeten och 30 fakturor inom projektverksamheten har granskats per månad. Kontrollen har inte visat på några brister kring behörighet för genomförda attester, däremot har ett fåtal brister upptäckts gällande underlag till fakturorna.

Stickprovskontroller har genomförts för sex markupplåtelse under året. Kontrollerna visade att upplåten yta inte alltid motsvarade använd yta, men att det då korrigerades snabbt och utan att medföra en ökad intäkt för markupplåtelse. Av den anledningen bedöms risken låg -att kommunen går miste om intäkter, och kontrollpunkten tas bort inför nästa år.

Under året har besiktningar och kontroller utförts enligt plan. Verksamheten har god kännedom om

anläggningarnas och samt en god underhållsplanering. Ett område, bergsskärningar, har identifierats där kontrollverksamheten behöver förbättras.

II Sjukfrånvaro

Nämnden har inte ansvar för personalen som verkar inom nämndens ansvarsområde. Det ansvaret ligger inom kommunstyrelsen.

Muntlig Tertial information
Investeringsprojekt Natur och
trafiknämnden

4

NTN 2020/62

2021-02-02

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/62

Natur- och trafiknämnden

Muntlig Tertial information Investeringsprojekt Natur och trafiknämnden

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden noterar informationen till protokollet.

Sammanfattning av ärendet

Enheterna ger muntlig information om status för vissa av Natur och trafiknämndens investeringar.

Redovisning motioner, initiativ och medborgarförslag 2020

Motioner 2020

NTN 2020/304	Motion – Inrätta bemannad parklek i Braxenparken och utred vidare behov av bemannade parklekar i kommunen (V)	2021	2020-11-30
NTN 2020/277	Motion – Fossilfri fordonsflotta senast 2030 (S)	2021	2020-11-04
NTN 2020/235	Motion – Strategi för kommunens laddinfrastruktur	20201110 NTN § 191 noterar	2020-09-29
NTN 2020/177	Motion – Öka säkerheten för bilister under gångbroar	20201020 NTN § 170 noterar	2020-06-18
NTN 2020/176	Motion – Tidigarelägg satsningar på gång- och cykelbanor	20201110 NTN § 191 noterar	2020-06-18
NTN 2020/155	Motion – Svalare stadsmiljö	20201110 NTN § 192 noterar	2020-06-03

Politikerinitiativ 2020

NTN 2020/316	Politikerinitiativ parkering Velamsund		2020-12-08	
NTN 2020/289	Politikerinitiativ Åtgärder för att göra lekplatsen vid Tollare torg säker		2020-11-17	
NTN 2020/210	Politikerinitiativ - fartdämpande åtgärder för cyklister (KD)	§ 171, 20201020	2020-08-25	Natur- och trafiknämnden noterar att Trafikverket är väghållare. Ett arbete med ny vägplan pågår och kommunen har dialog med Trafikverket kring utformningen för ökad trafiksäkerhet. Politikerinitiativet är därmed besvarat. Natur- och trafiknämnden beslutar att enheten i dialog med Trafikverket även lyfter behovet av omedelbara trafiksäkerhetsåtgärder för gång och cykel i väntan på den kommande ombyggnationen.
NTN 2020/171	Politikerinitiativ Odlingslotter	§ 211 20201215	2020-06-12	Natur- och trafiknämnden beslutar att ca 30 000 kronor av redan beslutat driftbudget används för att kunna erbjuda odlingspaket på allmän plats till privatpersoner 2021. Om försöket avlöper väl kommer denna typ av odling

				bli en del av kommunens verksamhet framöver. Politikerinitiativet är därmed färdigbehandlat.
NTN 2020/134	Politikerinitiativ Tillgänglighetsanpassade badplatser i samtliga kommundelar	§ 105, 20200616	2020-05-12	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.
NTN 2020/72	Politikerinitiativ Åtgärder för ökad trafiksäkerhet på Saltsjöbadsvägen vid Morningside	§ 106, 20200616	2020-03-23	Natur- och trafiknämnden noterar att det redan pågår ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i politikerinitiativet
NTN 2020/71	Politikerinitiativ återvinning av lastpallar (KD)		2020-03-23	Noterar att NVOA gör redan detta.
NTN 2020/66	Politikerinitiativ Parkering Skyttevägen	§88 20200519	2020-03-10	Natur- och trafiknämnden anser att politikerinitiativet är besvarat med bedömningen att det inte är lämpligt att anlägga parkering på Skyttevägen men att viss uppställning av fordon kan ske tills vidare. Natur- och trafiknämnden ger Trafikenheten i uppdrag att upplysa såväl parkeringsbolaget som berörda föreningar om innebörden av beslutet.
NTN 2020/43	Politikerinitiativ - Alternativa, lugna cykelvägar över Sicklaön (L)	2§ 65, 20200422 bifall	2020-02-19	uppdra åt trafikenheten att utreda möjligheten till att tillhandahålla en eller flera alternativa cykelvägar.
NTN 2020/42	Politikerinitiativ - utred nyttoparkering	§ 107, 20200616	2020-02-19	Noterat
NTN 2020/3	Politikerinitiativ simbanor kommunala badplatser L	§ 124, 20200825	2020-01-08	Avslag

Medborgarförslag 2020

NTN 2020/323	Medborgarförslag om förbud mot fyrverkerier		Handläggning	2020-12-23
NTN 2020/322	Medborgarförslag om tillträdesväg till Glasbrukssjön, Björknäs		Handläggning	2020-12-22
NTN 2020/298	Medborgarförslag- Strandpromenad Bastusjön		Handläggning	2020-11-27
NTN 2020/296	Medborgarförslag gällande vinterbelysning i lekparken	2021 § 5	Avslag	2020-11-27

NTN 2020/287	Medborgarförslag - belysning vid fotbollsplanen i Kolarängen i Älta	2021 feb	Handläggning	2020-11-17
NTN 2020/279	Medborgarförslag gällande Ältaberget/Telegrafberget		Handläggning	2020-11-06
NTN 2020/276	Medborgarförslag om linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö Boo	2021 feb	Handläggning	2020-11-03
NTN 2020/275	Medborgarförslag om en hundrastgård nära Finntorp/Ekudden/Järla Sjö		Handläggning	2020-11-03
NTN 2020/270	Medborgarförslag gällande att anlägga Eknäs Padelcenter i Nacka kommuns regi	2021 § 6	Avslag	2020-10-27
NTN 2020/263	Medborgarförslag om Belysning lekplats och fotbollsplan Kolarängen	2021 feb	Handläggning	2020-10-21
NTN 2020/254	Medborgarförslag om ett utegym i Lilla Björknäs		Handläggning	2020-10-12
NTN 2020/253	Medborgarförslag gällande belysning i spåret runt Långsjön		Handläggning	2020-10-09
NTN 2020/250	Medborgarförslag om bättre skyltning vid cykelvägen, nära Storängens busshållplats	15 dec § 214	Natur- och trafiknämnden ger trafiknämnden i uppdrag att se över skyltningen för cykeltrafik i området kring Storängens busshållplats. Medborgarförslaget är därmed behandlat.	2020-10-06
NTN 2020/247	Medborgarförslag om förändring kring övergångsställen runt Järla skola	15 dec § 212	Natur- och trafiknämnden noterar att inom ramen för pågående stadsutbyggnad längs Vikdalsvägen och Värmdövägen pågår arbeten som gör att intentionerna medborgarförslagen uppnås. Medborgarförslagen är därmed behandlade.	2020-10-05
NTN 2020/246	Medborgarförslag om övergångsställe vid Henriksdalsviadukten	15 dec § 213	avslå medborgarförslaget	2020-10-05
NTN 2020/245	Medborgarförslag om övergångsställe på Vikdalsvägen	15 dec § 212	Natur- och trafiknämnden noterar att inom ramen för pågående stadsutbyggnad längs Vikdalsvägen och Värmdövägen pågår arbeten som gör att intentionerna medborgarförslagen uppnås. Medborgarförslagen är därmed behandlade.	2020-10-05
NTN 2020/244	Medborgarförslag angående nytt övergångsställe	15 dec § 212	Natur- och trafiknämnden noterar att inom ramen för pågående stadsutbyggnad längs Vikdalsvägen och Värmdövägen pågår arbeten som gör att intentionerna medborgarförslagen uppnås.	2020-10-05

			Medborgarförslagen är därmed behandlade.	
NTN 2020/243	Medborgarförslag angående upprustning av ångbåtsbrygga Visborgs minne	2021 § 7	Avslag, inte kommunal mark	2020-10-05
NTN 2020/234	Medborgarförslag: cykelramp vid Båthöjden i Fisksätra	2021 § 8	Avslag	2020-09-28
NTN 2020/230	Medborgarförslag om lekpark i nacka strand.	15 dec § 217	Noterar – pågår redan	2020-09-16
NTN 2020/229	Medborgarförslag om anläggning av Frisbeegolfbana	15 dec § 216	Avslag	2020-09-14
NTN 2020/225	Medborgarförslag om trappa vid vändplan på Skymningsvägen i SaltsjöBoo	15 dec § 215	Natur- och trafiknämnden beslutar att anlägga en gångväg från vändplanen på Skymningsvägen ned till Sockenvägen.	2020-09-08
NTN 2020/222	Medborgarförslag om badplats i Älta	2020-11-10 § 195	Natur- och trafiknämnden avslår förslaget. De tre anlagda badplatserna som finns i Älta är tillräckligt för området.	2020-09-08
NTN 2020/220	Medborgarförslag - gång- och cykelbro över vid Järlaleden (väg 260) mellan Sickla industriväg och Sickla Allé	2020-10-20 § 178	Natur- och trafiknämnden beslutar avslå förslaget om att bygga en gång- och cykelbro på Järlaleden mellan Sickla industriväg och Sicka allé.	2020-09-07
NTN 2020/219	Medborgarförslag - Privatfinansierade bänkar	2020-11-10 § 193	Natur- och trafiknämnden avslår medborgarförslaget då det är kommunens ansvar att ordna de allmänna platserna. Det är inte lämpligt att enskilda intressen får ges utrymme på det som ska vara till för allmänheten	2020-09-07
NTN 2020/204	Medborgarförslag utegym på Baggensudden i nära anslutning till Dalenbadet	2020-10-20 § 173	Natur- och trafiknämnden anser att de befintliga utegymmen i kommunen tillgodoser behovet av denna typ av anläggning	2020-08-13
NTN 2020/203	Medborgarförslag om utegym i Lilla Björknäs	2020-10-20 § 174	Natur- och trafiknämnden anser att de befintliga utegymmen i kommunen tillgodoser behovet av denna typ av anläggning	2020-08-12
NTN 2020/185	Medborgarförslag gällande närmiljön i Nacka kommun	2020-10-20 § 175	Natur- och trafiknämnden noterar att kommunen redan arbetar med frågan inom ramen för beslutad budget	2020-07-09
NTN 2020/179	Medborgarförslag - Trafiksituationen kring Insjön	2020-10-20 § 179	Natur- och trafiknämnden beslutade att ge trafikenheten i uppdrag att på prov införa sänkt hastighet till 40 km/h på Värmdövägen på sträckan Lillebovägen – Gamla Skärgårdsvägen. att planerad översyn vad gäller säkerheten vid berörda övergångsställen genomförs. att digital fartdisplay	2020-06-24

			kan används för att öka efterlevnaden av tillåten hastighet.	
NTN 2020/160	Medborgarförslag om prydsträd till Tollare Torg	2020-10-20 § 172	Natur- och trafiknämnden beslutar att avslå medborgarförslaget. Det träd som står på platsen är en del av gestaltningen av torget samt friskt och välmående	2020-06-05
NTN 2020/159	Medborgarförslag om att öppna upp servicehuset i Storängen för föreningsverksamhet	2020-10-20 § 177	Natur och trafiknämnden noterar att Nacka Vatten och avfall ansvarar för servicehuset. Då det innehåller en vattenanläggning är det inte möjligt att öppna upp för andra verksamheter.	2020-06-04
NTN 2020/146	Medborgarförslag om byggnation av beachvolleybollplan vid Gamla allén	2020-08-25 § 129	Natur- och trafiknämnden beslutar att avslå förslaget om att anlägga en beachvolleybollplan på grusplanen vid Gamla Allen utifrån tidigare beslut om att anlägga en konstgräsplan för 7- manns spel på platsen.	2020-05-28
NTN 2020/145	Medborgarförslag om byggnation av beachvolleybollplan vid Långsjön	2020-11-10 § 194	Natur- och trafiknämnden avslår förslaget. Det finns redan fyra allmänna beachvolleybollplaner i Hästhagen.	2020-05-28
NTN 2020/143	Medborgarförslag Plogga stationer	2020-10-20 § 176	Natur- och trafiknämnden beslutar att ge enheten för drift offentlig utemiljö i uppdrag att på prov placera ut 2-3 Ploggarstationer på lämpliga platser i kommunen och att påsarna lämpligen inte bör vara gjorda av plast.	2020-05-22
NTN 2020/139	Medborgarförslag om separerad cykel- och gångbana vid Sickla allé	2020-08-25 § 125	Natur- och trafiknämnden beslutar att avslå förslaget om separering av befintligt gång- och cykelstråk på Sickla alle.	2020-05-20
NTN 2020/129	Medborgarförslag om skottramp för hockey i Gröna Dalen	2020-08-25 § 132	Natur- och trafiknämnden avslår förslaget om att anlägga en skottramp för hockey i Gröna dalen. En sådan anläggning hör hemma inom idrottsområden. Därmed är medborgarförslaget färdigbehandlat	2020-05-06
NTN 2020/128	Medborgarförslag beachvolleybollplaner för träning och tävling i Nacka	2020-06-16 § 116	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.	2020-05-06

NTN 2020/127	Medborgarförslag om aktivitetsyta i Lännersta	20200825 § 131	Natur- och trafiknämnden avslår medborgarförslaget utifrån tidigare beslut om att området ska förbli äng. Beslutet togs efter reaktioner från boende när förslaget om att anlägga ett utegym på platsen presenterades.	2020-05-06
NTN 2020/121	Medborgarförslag konstgräs på grusplanen vid Lilla Björknäsvägen	2020-08-25 § 128	Natur och trafiknämnden har redan beslutat att grusplanen vid Lilla Björknäsvägen ska få konstgräs.	2020-05-04
NTN 2020/117	Medborgarförslag om fler soptunnor/papperskorgar i Nyckelvikens naturreservat	2020-08-25 § 130	Natur- och trafiknämnden avslår medborgarförslaget. Det finns redan tillräckligt med papperskorgar i Nyckelviken	2020-04-29
NTN 2020/110	Medborgarförslag om upprustning/renovering av tennisbana vid Nacka Sjukhus.	2020-06-16 § 110	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	2020-04-24
NTN 2020/102	Medborgarförslag om trafikflödet på Sickla Allé	2020-08-25 § 126	Natur- och trafiknämnden beslutar att avslå förslaget.	2020-04-20
NTN 2020/91	Medborgarförslag om Cykelparkering och vård Älta IP	2020-06-16 § 111	Natur- och trafiknämnden noterar att det redan pågår ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i medborgarförslaget	2020-04-08
NTN 2020/75	Medborgarförslag om utformning av Skutviken i Skogsö Naturreservat	2020-08-25 § 133	Natur och trafiknämnden noterar att kommunens inriktning är att möjliggöra varvsverksamhet vid Skutviken, och att det därmed inte är aktuellt att pröva det förslag som framförs i medborgarförslaget	2020-03-26
NTN 2020/69	Medborgarförslag gällande förlängning av trottoar vid Lännerstavägen/Soldatvägen	2020-05-19 § 89	Natur- och trafiknämnden beslutar att uppdra trafikenheten att utreda förlängning av gångvägen på Lännerstavägen till korsningen Soldatvägen.	2020-03-18
NTN 2020/48	Medborgarförslag - Anlägg strandpromenad runt Järla sjö	2020-08-25 § 127	Natur- och trafiknämnden avslår förslaget om att anlägga strandpromenad på bryggor runt Järlasjön. Det finns möjlighet att gå runt sjön på befintliga stigar och vägar och kommunen kommer se över möjligheten att göra dessa mer tillgängliga.	2020-02-21
NTN 2020/47	Medborgarförslag - Bredda bron över Sickla kanal	20200422 § 68	Natur och trafiknämnden avslår förslaget om att bygga om eller bygga en ny bro i samband med fjärrvärmeutbyggnad eftersom det redan finns en förbindelse över kanalen som motsvarar kommunens behov.	2020-02-21

NTN 2020/37	Medborgarförslag om padelbanor för spontanspel	200422 § 67	Natur- och trafiknämnden avslår medborgarförslaget att anlägga padelbanor för spontat spel på allmän plats. Padelbanor har höga driftkostnader och kommunen behöver prioritera befintliga anläggningstyper.	2020-02-14
NTN 2020/24	Medborgarförslag Belysning Tryffelväg	2020-03-24 § 48	Natur- och trafiknämnden avslår medborgarförslaget eftersom det strider mot föreskrifterna i naturreservatet.	2020-02-03

TRAFIK PROJEKT

Investeringar trafiksäkerhetsarbeten 2018-2019 (avslutas)

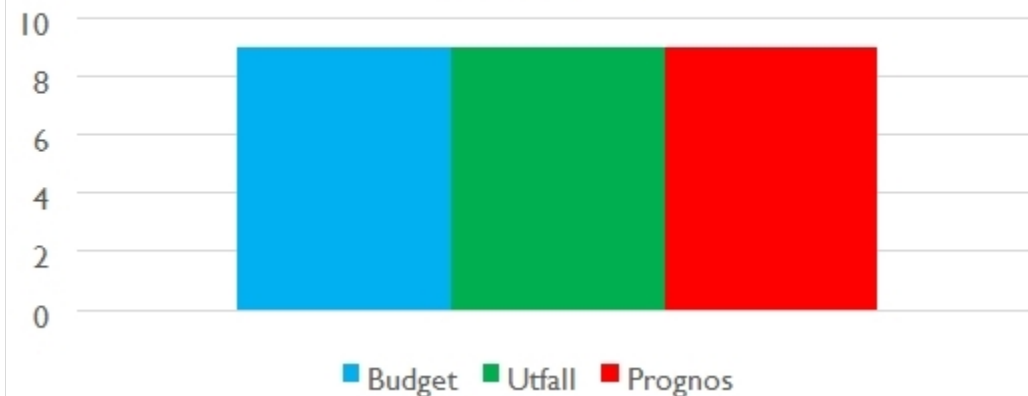
Lägesrapport

- **Norrholmsvägen** – bygge av gångbana (statlig medfinansiering)
- **Skyttevägen** – bygge av gångbana
- **Kvarnholmsvägen (vilans fsk)** – Bygge av gångbana
- **Kvarnholmsvägen 54** – Höjt upp ög
- **Stockholmsvägen / Neglinge torg** – avsmalning vid korsning med mittrefug
- **Hägervägen** – hastighetsdämpande åtgärder vid befintliga ög
- **Saltsjöbadsvägen** – tre st platåupp
- **Utskogsvägen vid bhpl Kungshamn** – bygge av en bit gångbana samt upphöjt ög
- **Talluddsvägen** – Bygge av gångbana samt upphöjt ög
- **Talluddsvägen/lilla björknäsvägen** – Avsmalning vid ög
- **Möjavägen** – höjt upp ög
- **Strandpromenaden** – förlängning av gångbana
- **Ringvägen, Da Vinci skolan** – höjt upp ög
- **Gustavsviksvägen/Eriksviksvägen** – avsmalning vid fsk
- **Bågspännarvägen** – gångbana från värmdövägen till fsk
- **Ljuskärsvägen** – höjt upp ög
- **Saltsjöpromenaden 14** – höjt upp ög

Nästa steg

- Avsluta projektet

Ekonomi



Övergripande tidplan

Övergripande tidplan

Projektstart	2018-01
Projektavslut	2021 - Q1
Öppen för allmänheten	2021-03

Investeringar trafiksäkerhetsarbeten 2020-2021

Lägesrapport

- **Ulvsjövägen** - bygge av 200 m lång gångbana (statlig medfinansiering 20%)
- **Sjöängsvägen** - bygge av 450 m gångbana, ny beläggning, ny belysning (statlig medfinansiering 20%)
- **Vintervägen** - breddning av befintlig gångbana, ny belysning, ny beläggning
- **Duvnäs vägen** vid ringparken - breddat befintlig gångbana samt byggt om korsningen.
- **Boo gård skola** - byggt om avlämningsplatsen.
- **Skogalundsvägen** - breddning av gångbana samt ny beläggning

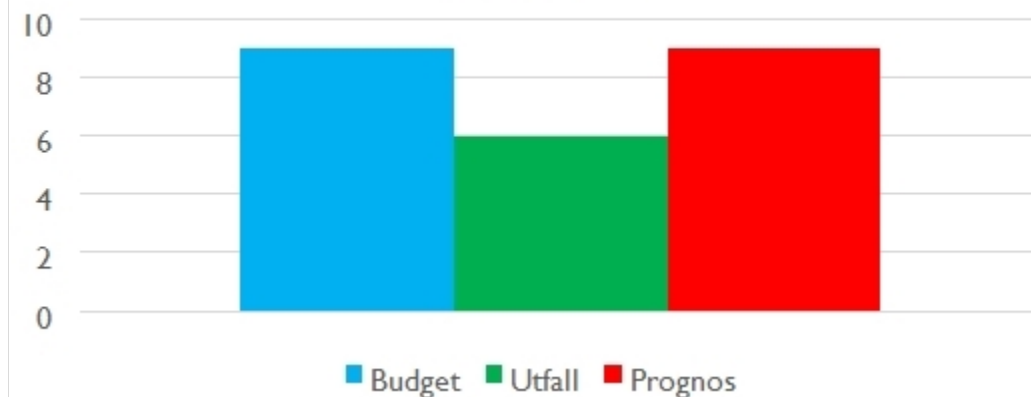
Nästa steg

Inväntar svar från drift gällande tidsplan för de objekt trafik önskar att drift ska genomföra under 2021

Större projekt planerade för 2021

- **Planiavägen** – Jensen Education – *uppkommen investeringsbehov!*
- **Hasseluddsvägen** – Bygge av gångbana samt ög
- **Lännerstavägen** – Bygge av gångbana från Soldatvägen (medborgarförslag)
- **Kärrstigen** – breddning av gångbana, ny beläggning, ny belysning
- Utbetalning av statlig medfinansiering. **Sjöängsvägen** 20% (461 037kr) samt **Ulvsjövägen** 20% (179 501kr). Kommer att betalas ut till projekt *Trafiksäkerhet 2020-2021* under 2021.

Ekonomi



Övergripande tidplan

Övergripande tidplan

Projektstart	2020-01
Projektavslut	2021 - 12
Öppen för allmänheten	2021

Infartsparkeringar 2019-2020

Lägesrapport

- Antal nya infartsparkeringsplatser för bil som färdigställda år 2020: 415 (400 p-platser Nacka forum och 15 p-platser Neglinge station – *obs inga direkta kostnader för detta investeringsprojekt*).

Varav det totala antalet 31 dec 2020: 1943

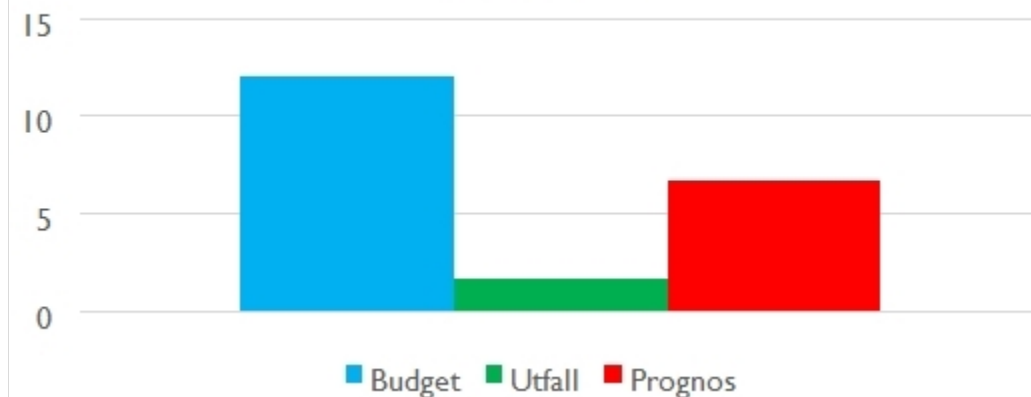
- Under 2020 har vidare utredning av platser för utbyggnation av p-platser för både bil och cykel genomförts. Handlingsplanen för framtida infartsparkeringar revideras kontinuerligt av trafikenheten.

- Målsättningen om att upprätthålla samma antal infartsparkeringsplatser som på totalen i kommunen fortsätter att uppnås.

Nästa steg

- Under 2021 planeras befintlig infartsparkering i Hasseludden, på Smiths väg och Hasseluddsvägen att byggas ut.
- Under 2021 planeras några infartsparkeringsplatser att anläggas på Barnhemsvägen.
- Under 2021 kommer utredning av utökning av p-platser på Björknäs infartsparkering samt Solsidan station att fortsätta liksom utredning av nya cykelparkeringar.
- Målsättningen är att öka eller upprätthålla samma antal infartsparkeringar som på totalen.

Ekonomi



Övergripande tidplan

Övergripande tidplan

Projektstart	2019-01
Projektavslut	
Öppen för allmänheten	

Infartsparkeringar 2019-2020

Utmaningar...

- Svårighet att hitta platser pga rådande mark- och ägarförhållande samt förutsättningar, t.ex. att bristen på kommunalmark försvårar utredningsprocessen. Den interna konkurrensen är hög vad gäller större markytor.
- Pågående stadsbyggnadsprojekt, särskilt i centrala Nacka (t.ex. FUT och projekt Värmdövägen), ersätter inte de p-platser som försvinner inom ramen för deras etablering och byggområde. (... kräver ytterligare utredning för ersättningsplatser för att nå NTN's mål).
- Viktigt är att parkeringsplatserna kompletterar rådande och framtida kollektivtrafik, vilket kräver god samverkan med Region Stockholm och en mer strategisk plan/princip.

Inriktning framåt...

- Enligt nuvarande planering har vi tagit höjd för investeringar i infartsparkeringar för ca 7mkr under 2021-2022 (ca 100 platser).
 - Föreslår en omfördelning av ca 5mkr –till ex. investeringar som rör trafiksäkerhetsåtgärder vid skolor, tillgänglighetsanpassningar och övrig parkering.
 - Alternativ ett återlämnande av tidigare beslutade investeringsmedel.

DRIFT OFFENTLIG UTEMILJÖ PROJEKT

Saltsjöbadsvägen 2019

Lägesrapport

- Projektet är uppdelat i 3 etapper där:
Etapp 1 är mellan Fisksättravägen/Krabbvägen- pausat
Etapp 2 är mellan Östervik/Erstaviksvägen (stall kompass) belysning ingår i etapp 2
Etapp 3 är belysning mellan Drevinge gård och Duvnäs

Aktiviteter:

- Framtagande av förfrågningsunderlaget för etapp 2 är i slutskedet och en upphandling beräknas göras i Mars 2021
- Statlig medfinansiering är beviljat med 1,5 mnkr för etapp 2, 2021
- Utökad budget med 5 mnkr är sökt och beviljad 2020 för etapp 2 och 3
- En naturinventering har utförts på etapp 3 och ligger till grund för valet av teknisk lösning gällandes belysning
- Servitutsavtal är tecknat med Fastighetsägaren för Erstavik för gångväg etapp 2

Nästa steg

- Etapp 1 är pausat tills vidare men kommer att återupptas när projekten Fisksätra entré och Fisksätra södra är i produktions skedet
- Etapp 2 upphandling av entreprenör beräknas kunna starta i Mars, Arbeten kan utföras till stora delar av etappen, men den del som omfattas av tillstånd för vattenverksamhet kan endast utföras under perioden första september till sista mars vilket skjuter fram tidplanen för färdigställandet.
- Etapp 3 Teknisk lösning har tagits fram och driftentreprenören skall utföra detta

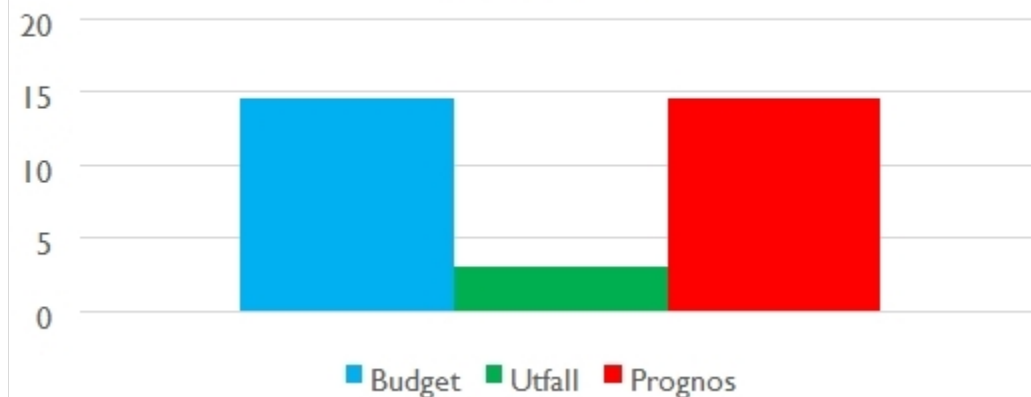
Risker

Försening i produktion pga vattenverksamhet (arbeten får endast utföras mellan 1 September-31 Mars). Risk för arbeten i vatten anses som liten.

Åtgärd

Utföra de aktiviteter som ej är vattenverksamhet under sommarhalvåret samt att följa myndighetens beslut

Ekonomi



Övergripande tidplan

Övergripande tidplan

Projektstart	2019-04-30
Projektavslut	Ej klart beror på om etapp 1 skall ingå vidare.
Öppen för allmänheten	Etapp 2-3 2021-12

Utegyms 2019-2020

Lägesrapport

- Slutförda aktiviteter: Sveab har byggt ett utegym på Henriksdalsberget. Slutbesiktad 2020-07-05 och öppnat.
- Pågående aktiviteter: Entreprenör upphandlas till Tollare utegym
- Kommande beslut: Upphandling av entreprenör till Tollare utegym.
- Färdigställandetid: Tollare utegym beräknas vara klart till sommaren 2021. Medborgardialogen visade att Tollareborna är positiva till förslaget.
- Innan beslutet om placeringen i Tollare fattades prövades ett förslag med placering på Lännerstaängen Där gav medborgardialogen övervägande negativ respons så nämnden beslutade om att placera utegymmet i Tollare istället.

Nästa steg

- Handla upp entreprenör för utbyggnad Tollare Utegyms

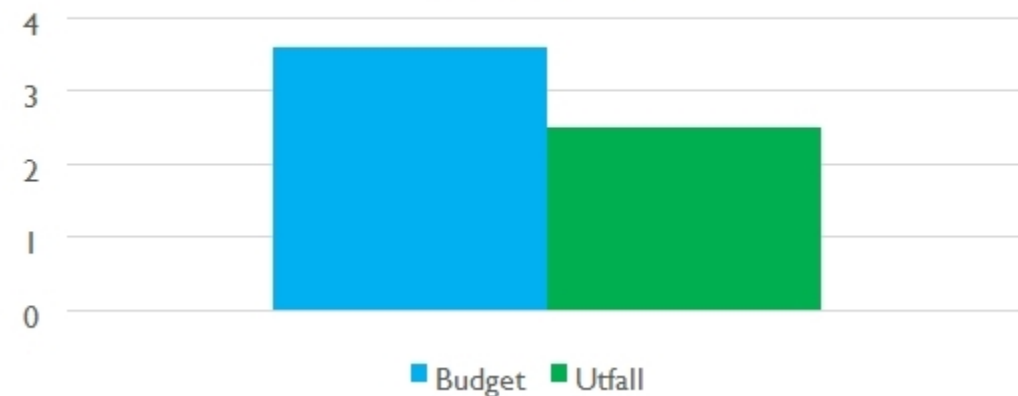
Risker

Kostnaden för utbyggnaden överstiger kvarvarande budget

Åtgärd

I första hand hanteras ett eventuellt överdrag inom budgeten för projektet "utegym 2021"

Ekonomi



Övergripande tidplan

Övergripande tidplan

Projektstart	2019-03-05
Projektavslut	
Öppen för allmänheten	Henriksdalsberget 2020 Tollare 2021

UTEGYM I NACKA

MER INFORMATION PÅ KOMMUNENS HEMSIDA



Utegyms 2021

Lägesrapport

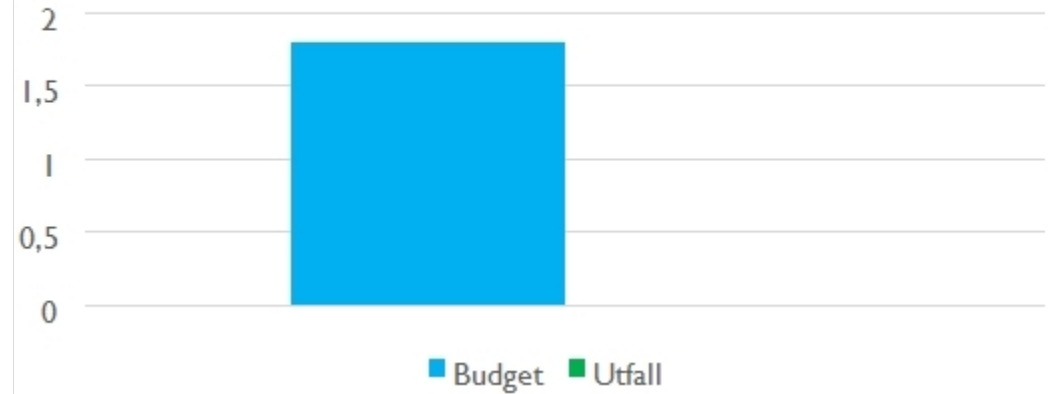
- Enligt NTN 2018/182§177 finns investeringsmedel för att bygga ett utegym 2021.
- I förstudien som NTN tog fram 2015 är alla förslagen utom ett utbyggda och det är förslaget att placera ett utegym i Gröna dalen nära Fisksätra.

Nästa steg

- Föreslå att nämnden fattar beslut om placering

Risker	Åtgärd

Ekonomi



Övergripande tidplan

Övergripande tidplan

Projektstart	2021 - Q1
Projektavslut	
Öppen för allmänheten	2022

Ramar och förutsättningar för
att inleda upphandling av
Investeringsprojekt
lekplatser/utegym

5

NTN 2021/28

2021-01-29

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2021/28

Natur- och trafiknämnden

Ramar och förutsättningar för att inleda upphandling av Investeringsprojekt lekplatser/utegym

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att inleda upphandling av investeringsprojekt lekplatser/utegym i enlighet med inköpsenhetens och enheten för drift offentlig utemiljö tjänsteskrivelse daterad den 29 januari 2021.

Sammanfattning av ärendet

Den planerade upphandlingen omfattar upprustning och utbyggnad av lekplatserna Henriksdalsberget, Koltrastvägen i Älta, Harrgatan i Fisksätra samt nybyggnation av ett utegym i Tollare. Uppdraget ska utföras inom den redan beslutade budgetramen. Natur- och trafiknämnden har tidigare fattat beslut om investeringar och genomförandebeslut.

Annonsering planeras under februari månad och kontrakt förväntas tecknas i april. Uppstart av uppdraget kommer att ske i vår, så att arbetena kan utföras under sommaren 2021.

Målet med upphandlingen är att objekten ska rustas upp och byggas ut med så liten störning som möjligt för allmänheten och till en konkurrenskraftig kostnad.

Ärendet

Bakgrund och syfte med upphandlingen

Nacka kommun har över 100 allmänna lekplatser och det finns en plan för vilka som behöver upprustas eller förnyas. Samtidigt har ett antal utegym byggts de senaste åren. Den planerade upphandlingen omfattar upprustning och utbyggnad av lekplatserna Henriksdalsberget, Koltrastvägen i Älta, Harrgatan i Fisksätra, samt ett nytt utegym i Tollare. Eftersom kompetenskraven och säkerhetsbestämmelserna för dessa anläggningar är snarlika så är det lämpligt att samma entreprenör utför dessa arbeten.

Entreprenadarbetet ska konkurrensutsättas genom en publik upphandling enligt lagen om offentlig upphandling (LOU).

Omfattning

De tre befintliga lekplatserna kommer att rivas och återuppbyggas med kraven på lekvärde och säkerhet. Nybyggnationen av utegymmet omfattar både utrustning och belysning. Arbetena förväntas pågå i ungefär ett år.



Mål med avtalet

Målet med upphandlingen är att upprustningen och utbyggnaden av objekten ska utföras kostnadseffektivt och att byggtiden på varje objekt blir så kort som möjligt.

Upphandlingsförfarandet

Det förväntade värdet på kontraktet är under tröskelvärdet på 54 938 615 kr, därför föreslås upphandlingen genomföras genom ett förenklat förfarande. Detta innebär att alla leverantörer har rätt att delta. Deltagande leverantörer ska lämna anbud och det är möjligt att förhandla med en eller flera anbudsgivare.

Roller och ansvar

Namn	Befattning	Roll
Kristina Petterqvist	Enhetschef, enheten för drift offentlig utemiljö	Avtalsägare
Charlotte Svedlund	Projektledare/ Enheten för drift offentlig utemiljö	Projektledare
Pia Helgodt	Projektledare Enheten för bygg och anläggning	Projektmedlem
Johan Grünewald	Inköpare	Inköpsansvarig

Tidsplan

Process	Klart
Behovsanalys	Januari 2021
Marknadsanalys	Januari 2021
Annonsering	Februari 2021
Utvärdering	Mars 2021
Tilldelningsbeslut	April 2021
Kontraktsskrivning	April 2021
Avtalstid	April 2021 – April 2022

Krav på leverantör och entreprenad

För att entreprenaden ska uppnå god kvalitet krävs kompetens och erfarenhet av att anlägga lekplatser. Därför föreslås att krav på tidigare erfarenheter i form av referensuppdrag för anläggning av lekplatser som ställs i upphandlingen. Detta ökar möjligheten att en kompetent och erfaren entreprenör kan antas för uppdraget.



I upphandlingen föreslås det ett krav på att anbudsgivarens omsättning ska vara mer än två gånger så högt som det uppskattade värdet av upphandlingen (i enlighet med LOU 14 kap. 4 §). Kravet på omsättning i denna upphandling föreslås vara 15 miljoner kronor år 2018 och 2019, detta för att säkerställa att entreprenören har tillräcklig kapacitet för att klara uppdraget.

Anbudsgivaren föreslås ha en sådan ekonomisk ställning och kapacitet att kontraktet kan fullgöras. Detta innebär att de ska ha en godkänd rating i en kreditupplysning.

Vitesklausuler som kan återopas vid brister i utförandet föreslås ingå i avtalet.

Om entreprenören missköter sitt uppdrag föreslås även att villkor för att häva kontraktet ingå i avtalet.

Leverantörsuppföljning

Projektledaren kommer att ansvara för uppföljningen av entreprenaden. Uppföljningen kommer att ske genom uppmätning av upparbetade mängder vilka ligger till grund för entreprenadens ersättningsmodell. Arbetet på plats kommer att följas upp av kommunens byggleddare.

Miljö och hållbarhet

Ur ett livscykelperspektiv innebär ett kontinuerligt underhåll av lekplatserna att lekvärde och säkerhetskrav kan upprätthållas.

Miljökrav kommer att ställas på entreprenören utifrån Nacka kommuns bilaga Miljökrav vid utförande av byggtreprenader, daterad 2019-11-28, där det bland annat ställs krav på entreprenörens miljöarbete, miljöklassning på fordon och maskiner samt miljökrav på drivmedel.

Marknadsanalys och inköpsstrategi

Upphandlingen genomförs som en entreprenad då detta bedöms vara mest kostnadseffektivt.

Det finns ett antal entreprenörer som arbetar med denna typ av entreprenader. Kraven i upphandlingsdokumentet utformas för att möjliggöra för anbud från flera entreprenörer.

Utvärdering

Utvärdering av anbudsgivare kommer att göras genom att entreprenörerna kommer att få prissätta en mängdförteckning. Utvärderingen kommer att ske mot lägsta pris och möjlighet till förhandling med anbudsgivarna finns. Förhandlingarna syftar till att förtydliga krav och lösningar samt att förbättra anbuden. Syftet med en sådan utvärdering är att den anbudsgivare som uppfyller de ställda kraven och har lämnat lägst pris vinner avtalet.



Risker

Om upphandlingen inte genomförs kan inte Natur och trafiknämndens investeringsprojekt utföras. Många av kommunens lekplatser och utegym är välfrekventerade.

Ekonomiska konsekvenser

Medel för projektet beviljades i investeringsbeslutet för lekplatser 2020, § 307 Dnr KFKS 2017/19 och § 290 Dnr KFKS 2018/68 samt investeringsbeslutet för utegym 2019–2020, § 307 Dnr KFKS 2017/19.

Konsekvenser för barn

Syftet med upprustningen av de kommunala utemiljöerna är att uppnå en säker och stimulerande miljö för barn och vuxna som vistas där.

Handlingar i ärendet

Miljökrav vid utförande av byggentreprenader, daterad 2019-11-28

Kristina Petterqvist
Enhetschef
Enheten för drift offentlig utemiljö

Charlotte Svedlund
Projektledare
Enheten för drift offentlig utemiljö

Johan Grünewald
Inköpare
Inköpsenheten

Miljökrav vid utförande av byggentreprenader

Förutsättningar och tillämpning

Detta dokument innehåller miljökrav avseende ett projekts byggskede. Syftet med dokumentet är att samordna, effektivisera och underlätta ett enhetligt, strukturerat och kostnadseffektivt kravställande vid utförande av entreprenader i stadsbyggnadsprojekt inom projektchefsområdena Nacka stad. Dokumentet vänder sig till projektledare, delprojektledare, miljöresurser och andra aktörer som har ett ansvar eller åtagande i arbetet med att säkerställa att relevanta miljökrav ställs och följs upp.

Med miljökrav vid utförande av entreprenader avses krav kopplat till miljöpåverkan i projekts byggskede avseende yttre miljö, såsom natur- och kulturmiljö, störningar för närboende, energi och drivmedel, utsläpp, resursförbrukning, kemiska produkter, material och avfall. Dokumentet omfattar inte arbetsmiljö och inte heller miljökrav som avser ett projekts planerings- eller projekteringsskede. Kraven i dokumentet är utformade för att harmonisera med miljökrav från andra stora byggherrar såsom Trafikverket, Region Stockholm samt Stockholm stad.

Dokumentet innehåller dels generella miljökrav, och dels exempel på plats- och objektspecifika miljökrav samt råd (*i kursiv text*) kring utformandet av sådana krav. De generella kraven bör ställas i samtliga projekt och de plats- och objektspecifika kraven bör ställas i de fall de är relevanta för det aktuella projektet. Vilka krav som faktiskt används i det aktuella projektet avgörs av projektets innehåll och omfattning samt platsens förutsättningar och beslutas av projektledaren i samråd med projektets miljöresurs.

Kraven i detta dokument är utformade för att ställas direkt på entreprenören. Huvudentreprenören ansvarar för att kommunicera och följa upp att kraven följs av eventuella underentreprenörer. Kraven kan ställas i förfrågningsunderlag för total- eller utförandeentreprenader eller, efter samråd med byggherren, biläggas exploateringsavtal eller markgenomförandeavtal.

Detta dokument kommer att uppdateras i takt med att krav revideras och tillkommer. Revideringar och uppdateringar initieras av MiS-gruppens medlemmar eller miljösamordnaren för projektchefsområdena Nacka stad. Miljösamordnaren för projektchefsområdena ansvarar för att uppdateringar genomförs.

Innehåll

Generella krav.....	3
1 Entreprenörens miljöarbete.....	3
2 Tillstånd och myndighetskontakter/anmälningar	4
3 Skydd för kringboende, verksamheter och trafikanter	5
4 Energi och klimat	5
5 Fordon och arbetsmaskiner	6
6 Kemiska produkter, varor och material.....	7
7 Resurser och avfall	8
Objekt- plats- och/eller entreprenadspecifika krav	9
8 Buller och stomljud	9
9 Natur- och kulturmiljö	11
10 Länshållningsvatten	12
11 Jord- och bergmassor	13
12 Rivningsarbeten	15
13 Referenser till krav	16
Bilaga 1 Redovisning och rapportering av miljöarbetet.....	17
Bilaga 2 Krav på innehåll i kemiska produkter, varor och material	20
Bilaga 3 Mall avstegsansökan kemiska produkter, varor och material	21
Bilaga 4 Trafikverkets förbudslista	22
Bilaga 5 Termer och definitioner.....	24

Miljökrav vid utförande av byggentreprenader

Generella krav

1 Entreprenörens miljöarbete

1.1 Miljöledning i entreprenörens verksamhet

Entreprenören ska bedriva ett systematiskt miljöarbete som minst omfattar följande ingående delar:

1. Miljöpolicy
 - som är antagen av företagets ledning
 - som innehåller åtagande om att uppfylla bindande krav och en ständigt förbättrad miljöprestanda.
2. Mål och handlingsplaner för betydande miljöaspekter och miljörisker.
3. Rutiner för:
 - Hantering av betydande miljöaspekter och miljörisker.
 - Egenkontroll och uppföljning av miljöarbetet
 - Hantering av avvikelser, korrigerande och förebyggande åtgärder
 - Beredskap och agerande vid nödlägen

Punkterna 1-3 ska vara relevanta för den offererade delen av företagets verksamhet. Det systematiska miljöarbetet ska vara dokumenterat och på anmodan kunna redovisas för Byggherren.

1.2 Miljöplan för entreprenaden

Där så är möjligt bör nedan krav på miljöplan samt avvikelse från denna samordnas med liknande krav på projekt-, kvalitets- och/eller arbetsmiljöplan respektive hantering av avvikelser från dessa.

Entreprenören ska innan arbeten påbörjas på plats presentera en skriftlig objektsanpassad miljöplan för Byggherren där följande punkter minst ska ingå:

1. En namngiven miljöansvarig och en namngiven miljökontaktperson för entreprenaden.
2. En redovisning av i entreprenaden identifierade betydande miljöaspekter och miljörisker.
3. En beskrivning av vilka miljökraven är och hur de ska uppnås inom entreprenaden. Följande ska minst ingå i beskrivningen:
 - a) Generella miljökrav.
 - b) Objektspecifika miljökrav (miljökrav som är specifika utifrån det arbete som ska utföras och platsens förutsättningar), inklusive tillämpliga krav i miljölagstiftning, miljötillstånd eller myndighetsbeslut.
 - c) Entreprenörens åtgärder för att uppfylla miljökrav samt för att förebygga miljöpåverkan och miljörisker inom ramen för entreprenaden.
 - d) En identifiering och värdering av miljörisker samt åtgärdsplan för att minimera riskerna.
 - e) Hur miljökompetensen säkerställs, dvs vilken kompetens som finns med hänsyn till miljökraven och vilken kompetens som finns tillgänglig på plats.
 - f) Hur miljöplanen och miljökraven ska kommuniceras med personal, egen såväl som inhyrd.
 - g) Hur uppföljning sker för att säkerställa att arbete sker i enlighet med miljöplanen samt att miljökraven uppfylls.

Miljöplanen ska godkännas av Byggherren innan arbetet påbörjas.

Entreprenören ska hålla miljöplanen aktuell och anmäla eventuella avvikelser från denna till Byggherren. Uppdatering och hantering av avvikelser ska ske i samråd med Byggherren och dokumenteras.

Entreprenören ansvarar för att miljöplanen efterlevs av alla som arbetar inom entreprenaden inklusive inhyrd personal och anlitade underentreprenörer.

1.3 Miljöolyckor och avvikelser

Entreprenören ska upprätta en nödlägesberedskapsplan/rutin vid miljöolycka (t.ex. oljeläckage) som redovisar vilka nödlägen/miljöolyckor som kan komma att uppstå samt hur de ska hanteras. Organisation, befogenheter och ansvar ska framgå av nödlägesrutinen.

Nödlägesrutinen ska anslås på tydligt ställe på arbetsplatsen.

Personal ska ha utbildning och tillgång till nödvändig utrustning för att kunna genomföra åtgärder enligt planen.

Vid avvikelse från lagkrav eller projektets miljökrav ska avvikelse rapporteras till Byggherren. Vid miljöolycka eller vid avvikelse från lagkrav ska även tillsynsmyndigheten vid Nacka kommun (miljöenheten) meddelas.

1.4 Uppföljning, kontroll och granskning

1.4.1 Entreprenörens egenkontroll

Entreprenören ska löpande utföra egenkontroller för stämning av att miljöarbetet styrs i enlighet med krav i tillämpliga lagar och föreskrifter, krav som ställs i avtalet och i eventuella myndighetsbeslut. Genomförda egenkontroller ska på begäran redovisas för Byggherren.

Arbetsmoment som kräver särskild egenkontroll avseende miljö till följd av myndighetsbeslut ska godkännas av Byggherren innan arbetet påbörjas. (Sådana arbeten kan vara grundvattenpåverkande och bullrande arbeten, hantering av länshållningsvatten, hantering av förorenade massor och sanering och rivning av miljö- och hälsostörande material.)

1.4.2 Miljöronder

Miljöronder ska genomföras minst månadsvis. Syftet med ronderna är att kontrollera att Entreprenörens miljöarbete sker i enlighet med gällande krav och rutiner samt att identifiera risker och möjligheter. Entreprenören kallar och protokollför. Byggherren ska kallas och protokollen ska delges berörda och förvaras tillgängliga för Byggherren.

1.4.3 Revisioner

Byggherren ska ha rätt att genomföra revisioner med avseende på miljökrav. Har entreprenören anlitat underentreprenörer ska Byggherren ha samma rätt och tillträde hos dem.

Byggherrens revisioner fritar inte entreprenören från sitt miljöansvar. Entreprenören ska under avtalstiden tillhandahålla erforderliga resurser och allmänt vara Byggherren behjälplig i samband med anmälda eller oanmälda uppföljningar av miljökrav.

Byggherren ska ha rätt att delta när oberoende part, på entreprenörens eller annans initiativ, utför revision av entreprenörens miljöledningssystem samt ta del av alla resultat av revisionen. Entreprenören ska senast 1 månad före sådan revision meddela Byggherren tid och plats för revisionens utförande. Byggherren ska ha rätt att ta del av entreprenörens interna revisionsrapporter.

1.5 Redovisning och rapportering

Dokumentation, som styrker att ställda miljökrav uppfylls, ska finnas tillgänglig hos Entreprenören.

Entreprenören ska tillhandahålla handlingar och uppgifter i enlighet med *Bilaga 1 – Redovisning och rapportering miljö*.

2 Tillstånd och myndighetskontakter/anmälningar

Säkerställ att ansvarsfördelning för tillstånd som kan bli aktuella för entreprenaden är tydligt redovisad i förfrågningsunderlag (AF-delen). Nedan ges exempel som vägledning.

Exempel på tillstånd som byggherren ansvarar för: lagakraftvunnen detaljplan, tillstånd enligt miljöbalken, bygglov för etablering, marklov respektive markåtkomst samt efterbehandling av förorenad mark.

Exempel på tillstånd som entreprenören ansvarar för: bygglov för uppställning av bodar, anmälan av kross, schakt och öppningstillstånd, polistillstånd enligt lokala ordningsföreskrifter, polistillstånd för bullrande arbeten enligt kommunens ordningsstadga, materialupplag, utrymme för platstillverkning, bygglov för eventuell etablering och skyltning utöver vad som anges ovan, tillstånd från kommunen för tillfällig krossanläggning, sprängstillstånd mm.

3 Skydd för kringboende, verksamheter och trafikanter

Arbete ska bedrivas i enlighet med krav i *Lokal ordningsstadga* samt *Hälsoskyddsföreskrifter* för Nacka kommun. Föreskrifterna innebär bland annat att arbetet ska bedrivas så att trafikanter, allmänheten, boende, fastighetsägare samt övrig verksamhet ska skyddas från störningar i form av nedsmutsning, damm, stänk, lukt eller ljus.

Det åligger entreprenören att vidta åtgärder för att förebygga störningar. Exempel på åtgärder är bevattning vid dammande arbetsmoment, däckvätt och gaturengöring.

Om möjligt, inkludera aktuella skyddsåtgärder i mängdförteckning för att detta ska vara kalkylerbart för entreprenören.

4 Energi och klimat

Material som används i entreprenaden ska uppfylla krav på miljöprestanda och miljövarudeklaration enligt tabell 1 nedan.

Tabell 1. Klimatkrav på material

Material	
Armeringsstål vid tillverkning (A1-A3) ^{1,2}	≤ 0,75 kg CO ₂ /kg stål
Konstruktionsstål vid tillverkning (A1-A3)	Krav på miljövarudeklaration typ III (EPD) för väg- och broräcken inklusive vajerräcken, pålar och spont samt rostfria konstruktions-stålprodukter
Cement/Betong (A1-A3) ^{3,4}	≤ 0,70 kg CO ₂ /kg cement Entreprenören ska vid anmodan kunna redovisa certifierade miljövarudeklarationer typ III (EPD) för den anläggningsbetong som använts inom entreprenaden.

1. Enligt EN 15804. 2. Rostfri och galvaniserad armering är undantagen där sådan armering krävs i konstruktionen.

3. Kustområden och områden som uttryckligen kräver betong framtagna för korrosiv miljö är undantagna från detta krav.

4. Kraven avser inte färdiga betongprodukter. Krav på dessa kan tillkomma.

Entreprenören ska identifiera, genomföra och följa upp minst en åtgärd för att minska klimatpåverkan, utöver de klimatkrav som ställs på el, drivmedel och material. Åtgärden ska riktas mot de aktiviteter som bedöms ha störst klimatpåverkan i projektet. Åtgärden, inklusive plan för genomförande och uppföljning ska beskrivas i miljöplanen.

Asfalt med lägre klimatpåverkan eftersträvas. Överväg att specificera andra åtgärder för att minska entreprenadens klimatpåverkan riktade mot de aktiviteter som bedöms ha störst klimatpåverkan (CO₂-utsläpp).

5 Fordon och arbetsmaskiner

5.1 Drivmedel

Drivmedel ska uppfylla krav och kriterier enligt tabell 5 nedan.¹:

Krav på drivmedel	Klimatpåverkan från drivmedel
<ul style="list-style-type: none"> Alkylatbensin (SS 155461:2008 och SFS 2011:319 §5) Bensin MK1 (SS-EN 228:2013 och SFS 2011:319 §4) Dieselbränsle MK1 (SS 155435:2016 och SFS 2011:319 §8) E85 (SS 155480:2012) ED95 (SS 155437:2015) Fordonsgas (SS-EN 16723-2:2017) RME/FAME (SS-EN 14214:2012+A1:2014) Syntetiska dieselbränslen (EN 15940:2016) <p>Alkylatbensin ska användas för motorerna i bensindrivna arbetsmaskiner och arbetsredskap i de fall dessa inte är försedda med katalytisk rening.</p> <p>Utöver ovan listade drivmedel är det även tillåtet att använda el samt vätgas.</p>	<p>Minst 20 % av den samlade energi-användningen, avseende fordon och arbetsmaskiner, ska bestå av el från förnybara energikällor² och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikt.</p> <p>I de fall biodrivmedel används för att uppfylla eventuella klimatkrav måste det, för det aktuella drivmedlet, finnas ett hållbarhetsbesked utfärdat av Energimyndigheten i enlighet med Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.</p>

Tabell 5. Krav på drivmedel

Använda mängder och kvaliteter av el och drivmedel till fordon och arbetsmaskiner ska vid anmodan kunna redovisas.

5.2 Fordon och arbetsmaskiner

Lätta respektive tunga fordon samt arbetsmaskiner ska uppfylla krav enligt tabell 6 nedan.

Notera att i upphandlingar som görs från och med år 2020 kommer kraven att höjas.

Lätta fordon	Tunga fordon	Arbetsmaskiner
<ul style="list-style-type: none"> Personbilar med högre utsläpp av koldioxid än 200 g/km ska inte användas. Lätta lastbilar med högre utsläpp av koldioxid än 250 g/km ska inte användas. Lätta fordon som är äldre än 8 år ska inte användas. <p><i>Kraven enligt ovan omfattar inte lätta tvåvägsfordon.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Tunga fordon ska uppfylla Euro-klass V eller senare Euro-krav. <p>För transport av geoteknisk utrustning så får även direkt-importerade fordon från USA som saknar Euroklass användas. Dessa direkt-importerade fordon får inte vara äldre än 12 år, tillverkningsåret oräknat.</p> <p><i>Kraven enligt ovan omfattar inte tunga tvåvägsfordon, tunga spårfordon och spridarbilar för tankbeläggning.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Motorerna i dieseldrivna arbetsmaskiner som omfattas av EU:s regelverk ska uppfylla kraven enligt Steg IIIA eller senare Steg-krav. Motorerna i bensindrivna arbetsmaskiner som omfattas av EU:s regelverk ska uppfylla kraven enligt Steg II eller senare Steg-krav. Motorerna (under 19 kW) i arbetsmaskiner som inte omfattas av EU:s regelverk får vara högst 6 år gamla. <p><i>Kraven enligt ovan omfattar inte tunga tvåvägsarbetsmaskiner och spårgående arbetsmaskiner.</i></p>

Tabell 6. Krav på Lätta fordon, tunga fordon samt arbetsmaskiner.

¹ Vid användande av ovanstående drivmedel ansvarar fordons/maskinägaren för att motortillverkaren har givit godkännande för att använda aktuellt drivmedel. För tunga fordon som uppfyller Euro VI ska fordonet även vara typgodkänt för aktuellt drivmedel.

² Förnybara energikällor – se termer och definitioner

För arbetsmaskiner som har genomgått motorbyte eller uppgraderats gäller krav samt redovisning i enlighet med *Gemensamma miljökrav för entreprenader 2018* utgiven av Trafikverket, Stockholms stad m.fl.

Använda fordon och arbetsmaskiner, som berörs av kraven, ska dokumenteras och vid anmodan kunna redovisas i en förteckning innehållande:

- Fordon: fordonstyp, märke, modell, registreringsnummer och utsläppsklass (Euroklass).
- Arbetsmaskiner: maskintyp, märke, modell, tillverkningsår, serie- eller typbeteckning, motoreffekt, utsläppsklass om tillämpligt (Stegklass).

6 Kemiska produkter, varor och material

6.1 Innehåll av farliga ämnen

Entreprenören ska säkerställa att alla *kemiska produkter*³ som används i entreprenaden respektive alla inbyggda *material* och *varor*⁴ är fria från ämnen som är skadliga för människors hälsa och/eller miljön (så kallade riskminsknings- eller utfasningsämnen).

Som stöd för att identifiera och verifiera att *kemiska produkter*, *material* och *varor* är fria från miljö- och hälsoskadliga ämnen samt för att tillämpa produktvalsprincipen ska tabell i *Bilaga 2 - Krav på innehåll i kemiska produkter, varor och material* användas.

I de fall det inte är möjligt att välja *kemiska produkter*, *material* och *varor* som är fria från miljö- och hälsoskadliga ämnen ska produktvalsprincipen tillämpas för att hitta det miljömässigt bästa alternativet. Sådana *kemiska produkter*, *material* och *varor* får endast användas efter Byggherrens godkännande samt upprättande av avstegsansökan i enlighet med mall i *Bilaga 3 – Mall avstegsansökan kemiska produkter, varor och material*.

Material och *varor* för vilka det saknas tillgänglig information om ingående ämnen får endast användas efter Byggherrens godkännande samt upprättande av avstegsansökan i enlighet med mall i Bilaga 3.

6.2 Dokumentation av kemiska produkter, varor och material

Entreprenören ska hålla en förteckning över de *kemiska produkter* (även bränslen, smörjmedel och hydrauloljor) som används i entreprenaden och de *material* och *varor* som byggs in. Förteckningen ska innehålla namn, leverantör, faroklass (endast *kemiska produkter*), mängd samt grupp enligt kriterier i tabell i Bilaga 3. Förteckningen ska lämnas till Byggherren på begäran.

Entreprenören ska på begäran kunna redovisa byggvarudeklarationer för använda varor och material samt säkerhetsdatablad för använda kemikalier samt upprättade avstegsansökningar.

Användning av kemiska injekterings- /tätningemedel ska beskrivas i entreprenörens miljöplan.

6.3 Förvaring och hantering av kemiska produkter, drivmedel, mm

Kemiska produkter ska vara tydligt märkta så att alla som kan komma i kontakt med dem vet vad de innehåller samt om särskilda skyddsåtgärder behöver vidtas vid användning. Säkerhetsdatablad ska finnas tillgängliga på arbetsplatsen för alla kemiska produkter som används eller förvaras.

Skyddsåtgärder ska vidtas så att mark och vatten inte förorenas vid förvaring och hantering av kemiska produkter, drivmedel, olja, farligt avfall eller dylikt. Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras så att obehöriga inte kommer åt dem. Förvaring ska ske på tät, hårdgjord yta och lagringsplatsen ska förses med regnskydd. Om kemikalierna är i flytande form ska de antingen förvaras invallade eller i ett uppsamlingstråg. Invallningen eller tråget ska rymma minst halva den lagrade volymen, dock minst den största behållarens volym.

³ *Material* respektive *vara*- se termer och definitioner

⁴ Anmälan enligt miljöbalken om efterbehandling enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

Cisterner ska vara dubbelmantlade och skyddade från påkörning. Mobila cisterner ska vara ADR-godkända, påkörningsskyddade och typgodkända av Sveriges provnings- och forskningsinstitut (SP). Stationära tankar ska vara dubbelmantlade eller invallade samt placeras skyddat.

Service- och tankningsställen för arbetsmaskiner och arbetsfordon ska säkras med avseende på spill till mark. Beredskap för att ta hand om spill och olyckshändelser ska finnas på arbetsstället samt i alla fordon och arbetsmaskiner.

7 Resurser och avfall

7.1 Resursoptimering och förebyggande av avfall

Entreprenören ska ha ett systematiskt arbets sätt för att säkerställa att resurser används på ett effektivt sätt och att mängden avfall minimeras. Arbets sättet ska redovisas i miljöplanen

Mängden avfall som uppstår i entreprenaden ska mätas och redovisas månadsvis senast inom en månad från att avfallet transporterats bort. Som redovisning gäller våglistor från mottagare.

Av våglistor ska framgå:

- Avfallsets ursprungsplats
- Datum och tidpunkt för mottagningen
- Transportör
- Det avlämnade fordonets registreringsnummer eller kod
- Avfallsslag
- Fordonets vikt vid in-/utpassage och slutvikt för avfallet

7.2 Sortering av avfall

Avfall ska sorteras på arbetsplatsen. Sortering av bygg- och rivningsavfall ska göras minst enligt basnivå i *Sveriges Byggindustriers Resurs- och avfallsriktlinjer vid byggande och rivning* (se tabell 5 nedan).

Avfall ska förvaras i uppmärkta kärl för att underlätta sortering. Farligt avfall ska sorteras och förvaras läckageskyddat och inlåst.

Vid avsteg från fraktioner angivna i tabell 5 nedan ska skälen kunna motiveras och avstegen ska godkännas av Byggherren innan arbetena påbörjas. De fraktioner för källsortering som planeras ska redovisas i entreprenörens miljöplan.

Fraktioner	Kommentarer
<ul style="list-style-type: none"> • Utsorterade produkter och material för återanvändning (gäller rivning) • Farligt avfall (olika slag separeras) • El-avfall (olika slag separeras) • Trä • Brännbart • Plast för materialåtervinning • Gips • Skrot och metall • Mineraliska massor • Schaktmassor • Asfalt • Mineralull • Glas • Wellpapp • Pappersförpackningar 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Uppdelning i färre fraktioner än angivet i denna tabell eller användning av fraktionen blandat avfall för eftersortering ska särskilt motiveras och godkännas skriftligt av beställaren.</i> • <i>Brännbart avfall måste sorteras ut vid källan om inte förutsättningarna på platsen gör att det är omöjligt.</i> • <i>Mängden avfall som deponeras ska minimeras.</i> • <i>Anpassa sorteringsmöjligheterna efter skede i byggprocessen.</i> • <i>Samtliga pallar av standardformat ska återanvändas. De kan t.ex. returneras enligt Retursystem Byggpall (www.byggpall.se) eller till leverantören.</i> • <i>Kabeltrummor bör returneras till leverantören.</i> • <i>Träförpackningar som inte ingår i system för återanvändning sorteras tillsammans med annat träavfall.</i> • <i>Gips och mineralull sorteras ut i separata fraktioner oavsett om de ska materialåtervinnas eller deponeras</i> • <i>Äldre plast från rivning innehåller ofta ämnen som är problematiska och inte bör materialåtervinnas. Om innehållet är känt och godkänt från ECHA är materialåtervinning ett möjligt alternativ. Plast från</i>

<ul style="list-style-type: none"> • Glasförpackningar • Plastförpackningar • Metallförpackningar 	<i>rivning som inte är farligt avfall eller som inte sorteras ut för materialåtervinning sorteras som brännbart.</i>
--	--

Tabell 5. Fraktioner för sortering av avfall. Fraktionerna motsvarar basnivå enligt Sveriges byggindustriers Resurs- och avfallsriktlinjer vid byggande och rivning.

För information om vad respektive fraktion får innehålla samt för stöd vid planering av fraktioner för källsortering och hantering av avfall se *Avfallsfraktioner och skyltning – bruttolista* som finns på Sveriges Byggindustriers webbsida.

7.3 Tillstånd för transport och behandling av avfall

Entreprenören ska säkerställa att anlitate avfallsentreprenörer och saneringsentreprenörer har erforderliga tillstånd för transport och behandling av avfall.

Entreprenören ska dokumentera, spara i och vid uppmaning från Byggherren skriftligen kunna redovisa följande information:

- transportdokumentation för varje sändning av farligt avfall,
- transportörens tillstånd att transportera farligt avfall,
- mottagningsintyg från mottagningsanläggningen
- mottagningsanläggning/ars tillstånd för mottagande av avfall respektive farligt avfall,
- den mängd avfall som uppkommer årligen i verksamheten, de slag av farligt avfall som uppkommer samt de anläggningar som olika slag av farligt avfall transporteras till.

Objekt- plats- och/eller entreprenadspecifika krav

8 Buller och stomljud

8.1 Luftburet ljud

Bullerkrav och skyddsåtgärder

Tydliggör gällande bullerkrav i miljödom alternativt använd krav i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) i tabell 2 nedan. Tydliggör ansvarsfördelning mellan byggherre och entreprenör gällande kostnad för bullerskyddsåtgärderna.

Entreprenören ska innehålla de krav för *utomhusvärden* som anges i tabell 2 nedan. Entreprenören ska vidta nödvändiga bullerskyddsåtgärder så att ljudkraven innehålls. Bullerskyddsåtgärder ska i första hand ske vid bullerkällan.

Byggherren beslutar om inomhusvärden enligt tabell 2 ska tillämpas, med hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Arbeten som, trots bullerbegränsande åtgärder, riskerar att överskrida riktvärdena i tabell 2 ska förläggas till helgfri måndag – fredag kl. 07.00 – 19.00. Samråd ska alltid ske med Byggherren innan sådana arbeten får påbörjas.

Tabell 2. Ljudkrav för luftburet ljud från byggbuller utomhus och inomhus [6].

Område	Helgfri må-fre		Lö, sö och helgdag		Samtliga dagar	
	Dag	Kväll	Dag	Kväll	Natt	
	07-19	19-22	07-19	19-22	22-07	
	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Fmax}
Bostäder för permanent boende och fritidshus						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
<i>Inomhus (bostadsrum)</i>	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Vårdlokaler						-

<i>Utomhus (vid fasad)</i>	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	
<i>Inomhus</i>	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA
Undervisningslokaler						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	60 dBA	-	-	-	-	-
<i>Inomhus</i>	40 dBA	-	-	-	-	-
Arbetslokaler för tyst verksamhet⁶						
<i>Utomhus (vid fasad)</i>	70 dBA	-	-	-	-	-
<i>Inomhus</i>	45 dBA					

⁶ Med arbetslokaler menas lokaler för ej bullrande verksamhet med krav på stadigvarande koncentration eller behov att kunna föra samtal obesvärat, exempelvis kontor.

Undantag från bullerkrav

I de fall byggherren anser att det är lämpligt kan undantag från bullerkrav läggas till i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15). Det kan vara aktuellt t.ex. då bullrande arbeten utförs under en kortare period. Se nedan undantag.

I de fall verksamhet pågår endast del av period kan den ekvivalenta ljudnivån beräknas för den tid under vilken verksamheten pågår - t.ex. under en sekvens/cykel för byggaktiviteter med intermittert buller (pålning, spontning, borring etc).

För verksamhet med begränsad varaktighet, högst två månader, t ex spontning och pålning, tillåts 5 dBA högre värden.

Vid enstaka kortvariga händelser, högst 5 minuter per timme, accepteras upp till 10 dBA högre nivåer under dagtid.

I de fall verksamheten är av begränsad art och även innehåller kortvariga händelser får höjningen av riktvärdet uppgå till sammanlagt högst 10 dBA.

Bullerutredning

Tydliggör ansvarsfördelning för eventuell genomförande av bullerutredning. Vid stora entreprenader och/eller totalentreprenader kan det vara lämpligt att entreprenören ansvarar för detta. Vid mindre och/eller utförandeentreprenader ska bullerskyddsåtgärder projekteras och anges i mängdförteckning. Vid bullerutredning, ange tidsspänn för när entreprenören ska meddela byggherre. Vid miljödöm kan 6 veckor vara lämpligt för att meddela tillsynsmyndighet. I annat fall kan perioden vara kortare. Tydliggör vem som bekostar eventuella bullerskyddsåtgärder.

Entreprenören ska innan arbetena startas och löpande under projektets gång bedöma om det finns risk för överskridande av bullerkraven. Vid risk för överskridanden ska entreprenören innan berörda arbeten påbörjas göra en bullerutredning och där visa för Byggherren hur man avser att klara kraven för luftburet ljud samt redovisa planeringen av sin egenkontroll.

I utredningen ska det framgå om, när och var överträdelse av bullerkraven riskeras vid närliggande byggnader. Åtgärder för förhindrande av överträdelse ska beskrivas. Innan bullrande arbeten kan påbörjas ska Byggherren godkänna den bullerutredning som är kopplad till aktuella arbeten.

Mätningar

Tydliggör om entreprenör eller byggherre ansvarar för bullermätningar. I de fall entreprenören ansvarar för bullermätningar kan nedan krav vara aktuella. Ange i mängdförteckning hur många bullermätningar som kan behövas utföras så att entreprenören får rätt förutsättningar att prissätta detta korrekt i sina anbud.

⁶ Kemisk produkt – se termer och definitioner

Kontrollmätning av luftburet ljud utförs av Byggherren. Regelbundna genomgångar av uppmätta stomljuds nivåer görs mellan Byggherre och entreprenör.

Alternativt

Entreprenören ska verifiera genom mätning att aktuella bullervärden innehålls.

Entreprenören ska mäta ljudnivåer för varje etableringsområde i minst X representativa mätpunkter vid fasad på närmaste bebyggelse. Mätpunkterna väljs i samråd med Byggherren.

Mätningar ska genomföras vid start av nya bullrande arbetsmoment och vid nytt geografiskt läge för arbetsmomenten.

Bullermätningar ska förutom det som sägs ovan även genomföras regelbundet dock minst 1 gång/vecka vid bullrande arbeten.

Mätningar ska dokumenteras och redovisas till Byggherren. Överskridanden ska rapporteras omgående till Byggherren.

Bullerberäkningar och bullermätningar bör utföras av en person som har erforderlig kunskap om beräknings- eller mätmetodik för att tillräcklig noggrannhet i bedömningsunderlaget ska tillförsäkras.

Åtgärder

Om utförda kontrollmätningar visar att ljudkrav överskrids och orsakar störningar i omgivningen gäller följande:

- Om det bullrande arbetet utförs under helgfri måndag-fredag kl. 07-19 ska entreprenören vidta bullerdämpande åtgärder senast under nästa arbetsdag.
- Om det bullrande arbetet utförs utanför helgfri måndag-fredag kl. 07-19 måste detta godkännas av Byggherren.

8.2 Stomljud

Ange krav på stomljud endast i de entreprenader där detta kan bli aktuellt såsom tunneldrivning, borrhning och skrotning. Ange klockslag för när stomljudsalstrande arbeten får genomföras samt tidsspann för när entreprenör ska meddela byggherre.

Stomljudsalstrande arbeten får endast utföras helgfri måndag – fredag kl. 07.00 – 19.00. Entreprenören ska innehålla de inomhusvärden som anges för den aktuella tiden i tabell 2.

Innan arbete påbörjas som riskerar att medföra överskridande av inomhusvärdena för tiderna i tabell 2 ska samråd ske med Byggherren. Entreprenören ska på samrådet redovisa planering av stomljudsalstrande arbeten (period, frekvens, överskridanden). Byggherren samråder med tillsynsmyndigheten kring planerade överskridanden.

Kontrollmätning av stomljud utförs av Byggherren. Regelbundna genomgångar av uppmätta stomljuds nivåer görs mellan Byggherre och entreprenör.

9 Natur- och kulturmiljö

9.1 Skydd av vegetation

Specificera lagskyddade områden, fridlysta arter och annan skyddsvärd naturmiljö som kan påverkas av arbetena. Exempelvis hänvisning till reservatsföreskrifter och hur entreprenören ska förhålla sig till dem.

Specificera krav och åtgärder gällande skydd av träd och/eller annan skyddsvärd naturmiljö. Säkerställ att skydd av träd och ekologiskt skyddsvärda objekt redovisas i mängdförteckning som antal och yta samt att aktuell kod i mängdförteckningen hänvisar till ritningar där träd, buskar områden som ska skyddas är inritade. Eventuella ritningar över etablerings- och arbetsområdena med naturvärden som ska skyddas ska finnas i teknisk beskrivning. På så sätt ges entreprenören rätt förutsättning att prissätta detta korrekt i sina anbud.

Vägledning kring krav som kan ställas i administrativa föreskrifter respektive teknisk beskrivning finns i AMA AF respektive AMA anläggning.

9.2 Skydd av fornminne

Specificera i förfrågningsunderlag/avtal de fornminnen och andra skyddsvärda objekt och kulturmiljö som kan påverkas av arbetena samt krav och åtgärder gällande skydd av byggnadsminnen och/eller annan skyddsvärd kulturmiljö. Redovisa skyddsåtgärder i mängdförteckning samt hänvisa till ritningar där skyddsvärda objekt och kulturmiljöområden som ska skyddas är inritade. På så sätt ges entreprenören rätt förutsättningar att prissätta detta korrekt i sina anbud.

Vägledning kring krav som kan ställas i administrativa föreskrifter respektive teknisk beskrivning finns i AMA AF respektive AMA anläggning.

10 Länshållningsvatten

Plan för länshållningsvatten

All hantering av dagvatten från arbetsområden samt länshållningsvatten från schakter och processvatten ska planeras. Planeringen ska ske i samråd med Nacka vatten och avfall.

Tydliggör ansvarsfördelning för att utforma en plan för hantering av länshållningsvatten. Där så är möjligt bör planen tas fram under projektering och krav på hantering integreras i förfrågningsunderlag. Tydliggör anslutningspunkter, gällande gränsvärden, mängd vatten, krav på utrustning, etc. För mer information se "Länshållet vatten, anvisningar för hantering av länshållet vatten i Nacka kommun" på Nacka kommuns hemsida respektive "Stockholm vatten och avfalls riktlinjer för länshållningsvatten" på Stockholm vatten och avfalls hemsida.

I de fall information om hantering av länshållningsvatten inte framgår av förfrågningsunderlag bör krav ställas på att entreprenör utformar en plan för hantering av länshållningsvatten under entreprenaden.

All hantering av dagvatten från arbetsområden samt länshållningsvatten från schakter och processvatten ska planeras. Planeringen ska ske i samråd med Nacka vatten och avfall, kontaktperson N N.

En plan för hantering av länshållningsvatten ska redovisas inom ramen för entreprenörens upprättade miljöplan. Planen ska lämnas till Nacka vatten och avfall minst 5 veckor före byggstart.

Länshållningsvatten från entreprenaden ska avledas till dag- eller spillvattennät utifrån specifikationer från ledningsägaren (*specificeras*). Länshållningsvatten i samband med sprängning ska ledas till spillvattennät.

Allt vatten som leds till dag- eller spillvattennätet ska uppfylla ledningsägarens krav. Entreprenören ansvarar för att skriva avtal med ledningsägaren och uppfylla dennes krav. Inför anslutning ska Stockholm Vatten eller annan ledningsägare på plats anvisa påkopplingspunkter.

Vid de tillfällen då länshållet vatten kan komma att infiltreras eller släppas direkt till recipient ska tillsynsmyndigheten (miljöenheten), Nacka kommun, kontaktas.

Överskridanden och nödlägen

Vid överskridanden av angivna krav i enlighet med teknisk beskrivning ska Byggherren samt Nacka vatten och avfall informeras inom ett dygn i en avvikelserapport. Entreprenören utreder orsaken och utarbetar ett förslag till åtgärd för att reducera dessa halter eller komplettera reningsanläggningen. Förslag redovisas till Byggherren för samråd om åtgärd. Åtgärder för att klara uppställda krav ansvarar entreprenören för. Byggherren har rätt att avbryta arbetena vid överskridande.

Vid nödläge ska entreprenören stoppa pumparna för att undvika utpumpning vid ett större oljeläckage.

Provtagning, mätning och analys

Provtagning och eventuell flödesmätning av utgående vatten ska utföras enligt ledningsägarens och Byggherrens krav i teknisk beskrivning/mängdförteckning. Provtagaren ska uppfylla kraven enligt SNFS 1990:11, MS:29 "Kungörelse med föreskrifter om kontroll av vatten vid ackrediterade laboratorier m.m."

En allmän kontroll ska genomföras dagligen på reningsanläggningar och fördröjningsmagasin för att säkerställa att de har god funktion. Då ska även mängden sediment i sedimentationsanläggningen kontrolleras och vid behov slamsugas.

Analys ska utföras av ackrediterat laboratorium.

Entreprenören ska dokumentera och på anmodan kunna uppvisa

- avledd volym länshållningsvatten respektive utsläppt volym dagvatten via reningsanläggning
- antal prover dag- och länshållningsvatten, antal avvikelser dag- och länshållningsvatten, samt
- analysrapporter vatten

För mer information se Länshållet vatten, anvisningar för hantering av länshållet vatten i Nacka kommun på Nacka kommuns hemsida respektive Stockholm vatten och avfalls riktlinjer för länshållningsvatten på Stockholm vatten och avfalls hemsida.

11 Jord- och bergmassor

11.1 Planering av masshantering

Återvinning av schaktmassor som uppstår vid entreprenadarbeten bidrar till bättre resurshållning, minskade transporter och minskar avfallsmängden i projektet. Förutom föroreningsnivån så är det också avgörande om schaktmassorna betraktas som avfall eller inte för vilka regler som ska tillämpas vid återvinning.

Utred tidigt om möjlighet och behov finns för återvinning av schaktmassor inom arbetsområdet eller om det är möjligt att samordna masshanteringen för olika entreprenader inom större projekt eller samarbeta med angränsande projekt inom kommunen. (Om schaktmassor återanvänds utanför arbetsområdet bör detta utredas så att massor hanteras enligt lagstiftning (MB)).

Undersök om marken är förorenad i god tid innan produktionsarbetet påbörjas. Detta är för att i förväg kunna bedöma behovet av sanering av marken och möjligheten till återanvändning av massorna. Miljöteknisk markundersökning ska genomföras vid projektering. Planerad markanvändning avgör vilka halter av föroreningar som är tillåtna enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark.

Om undersökningen visar att föroreningar finns i området bör miljöenheten vid Nacka kommun meddelas och en plan för hantering av förorenade massor samt eventuell sanering tas fram. För vidare hantering av förorenade massor se avsnitt 9.2-9.4..

Jord- och bergmaterial som återanvänds internt eller köps in ska provtas i samråd med Byggherren så att dess försurande förmåga på grund av sulfider framgår.

Hantering och transport av massor ska redovisas inom ramen för Entreprenörens upprättade miljöplan. Entreprenören ska i planen även beskriva sitt arbetssätt om oförutsedda markföroreningar påträffas.

Mer information om definition av massor som avfall

Schaktmassor som uppkommer i samband med entreprenadarbeten, så som entreprenadberg, lera eller fyllningsmassor omfattas inte av något krav på miljöprovning eller redovisning. Det är endast om massorna i sin vidare hantering betraktas som avfall som provning är aktuellt, antingen genom tillstånd från en miljöprovningmyndighet eller genom en anmälan till den kommunala miljömyndigheten.

Uppgrävda massor som inte ska användas inom arbetsområdet definieras som avfall och omfattas av avfallsbestämmelserna i miljöbalken. Vid återvinning av schaktmassor som betraktas som avfall måste återvinningen, liksom vid all avfallsåtervinning, prövas hos en myndighet antingen genom tillstånd från en miljöprövningsmyndighet eller genom en anmälan till den kommunala miljömyndigheten.

Uppschaktade jord- och bergmassor är under vissa förutsättningar undantagna från kraven i avfallsförordningen. Jord och annat naturligt material som har grävts ut i samband med entreprenadarbeten undantas från förordningens krav om det är säkerställt att: massorna inte är förorenade; massorna kommer att användas för byggnation i sitt naturliga tillstånd på den plats där grävningen utfördes; och användningen inte skadar eller innebär någon olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Vid återvinning av schaktmassor som inte betraktas som avfall gäller inte någon prövningsplikt utan innehavaren har rådighet över återanvändningen av massorna så länge som de uppfyller kraven i miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Säkerställ att rapporter och resultatet från tidigare undersökningar finns med i förfrågningsunderlag samt att underlag om eventuellt saneringsbehov förmedlats till Entreprenören. Förtydliga kring föroreningsituationen i mängdförteckningen. Det som beskrivs i mängdförteckningen ska vara kalkylerbart.

11.2 Påträffande av oförutsedda föroreningar

Vid schaktning ska Entreprenören vara vaksam på jord- och bergmassor och länshållningsvatten som avviker från normalt i fråga om lukt och utseende. Då Entreprenören påträffar oförutsedda föroreningar i mark och vatten ska schaktarbetet omedelbart avbrytas och åtgärder vidtas för att förhindra vidare spridning till omgivningen. Byggherren och Miljöenheten vid Nacka kommun ska genast meddelas för beslut om vidare hantering och skyddsåtgärder.

Vid misstanke om stenkolstjära i beläggningen vid ombyggnad eller rivning av väg- och gatuöverbyggnader ska entreprenören genast meddela Byggherre samt miljöenheten vid Nacka kommun för klarläggande av omfattning och val av åtgärd. Byggherren ansvarar för att underrätta samt anmäla efterbehandling av förorenad mark till Miljöenheten Nacka kommun. Entreprenören ska bistå med underlag kring påträffad förorening.

Kontaktuppgifter och blankett för upplysning om mark eller vattenförorening finns på Nacka kommuns hemsida. <https://www.nacka.se/arbete-foretagande/tillstand-regler-och-tillsyn/miljo-halsoskydd/fororenad-mark-och-vatten-anmalningar/>

11.3 Föroreningsundersökning i mark och grundvatten

Om tidigare undersökningar finns bör resultatet tydliggöras i projektet och användas vid planering av nya provtagningar. Nedan krav kan användas då kompletterande provtagningar ska genomföras om oförutsedda föroreningar påträffas i mark. Tydliggör ansvar framtagning av provtagningsplan respektive genomförande av provtagning.

Föroreningsundersökning ska ske efter samråd med Byggherren. Kompletterande provtagningar på massor som avses schaktas eller i schaktgropar ska utföras vid misstanke om föroreningar. Provtagningsprogram för föroreningsundersökning tas fram av entreprenören och godkänns av Byggherren och miljöenheten vid Nacka kommun.

Entreprenören ansvarar för provtagningsarbeten samt för laboratorie- och fältanalyser för klassning av jordmassorna. Byggherren utvärderar analysresultat och genomför riskbedömning samt avgör slutligen massornas användbarhet alternativt saneringsbehov efter samråd med tillsynsmyndigheten.

Provtagning ska utföras i enlighet med SGFs fälthandbok för undersökningar av förorenade områden, rapport 2:2013. Den som utför provtagningarna ska ha godkänts i utbildning för provtagning enligt Nordtest eller motsvarande utbildning.

Analys av prover ska genomföras på ackrediterat laboratorium.

12 Rivningsarbeten

Rivningsarbeten kan kräva rivningslov, bygglov eller anmälan till byggnadsnämnden. Tydliggör ansvar för att söka/inneha erforderliga tillstånd.

För alla rivningsåtgärder gäller miljöbalkens krav på hantering av uppkommet avfall. Inför rivning ska en materialinventering av byggnaden utföras, om det inte anses vara uppenbart onödigt. Materialinventeringen syftar till att identifiera om det finns farliga ämnen, komponenter och material, var i byggnaden de finns och vilka mängder som kan förväntas.

Säkerställ att information från genomförd materialinventering tas med i förfrågningsunderlag. Kravställ att entreprenören ska upprätta en avfallshanteringsplan som redogör för hur identifierat avfall kommer att hanteras vid rivningen samt hur eventuellt saneringsarbete kommer att genomföras.

Vid entreprenader som omfattar rivning av väg- och gatuöverbyggnader ska entreprenören delges information om beläggningen misstänks innehålla stenkolstjära och om asfalten ska sorteras för återvinning eller farligt avfall. Eventuell provtagning ska framgå av mängdförteckningen.

Entreprenören ska vid rivning inneha erforderliga tillstånd för detta arbete. Tillstånd ska kunna uppvisas på begäran.

Om entreprenören under rivningsarbeten påträffar material eller produkter som kan bli farligt avfall, utöver vad som identifierats vid materialinventeringen, ska detta anmälas till byggherren och Nacka kommun omgående.

Erforderliga skydd ska anordnas av entreprenören. Saneringsåtgärder, som till exempel borttagande av fogar och halkfria golv innehållande PCB eller rensning av avloppsrör som innehåller kvicksilver, ska anmälas till kommunen.

Vid misstanke om farliga ämnen och ska materialet behandlas som farligt avfall tills motsatsen är bevisad genom till exempel provtagning och analys.

Vid upptäckt av asbest ska entreprenören söka tillstånd från Arbetsmiljöverket för yrkesmässig hantering och rivning av asbest.

För krav på sortering respektive tillstånd för transport och mottagning av avfall se kapitel 7.

13 Referenser till krav

Trafikverket, Stockholm stad, m.fl. *Gemensamma miljökrav för entreprenader*, 2018

<http://trvdokument.trafikverket.se/Versioner.aspx?spid=3650&dokumentId=TDOK%202012%3a93>

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting, *Riktlinjer miljö*, 2017.

Trafikverket, *Bruttolista och anvisning Miljökrav i AF, E4 Förbifart Stockholm*

Nacka kommun, *Lokal ordningsstadga för Nacka kommun*,

<https://www.nacka.se/4a0ce3/globalassets/kommun-politik/dokument/foreskrifter/lokal-ordningsstadga-for-nacka-kommun.pdf>

Nacka kommun, *Lokala hälsoskyddsföreskrifter för Nacka kommun*

<https://www.nacka.se/499ed3/globalassets/kommun-politik/dokument/foreskrifter/lokala-halsoskyddsforeskrifter.pdf>

Naturvårdsverket, *Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser*.

https://www.naturvardsverket.se/Documents/foreskrifter/nfs2004/NFS2004_15.pdf

Nacka vatten och avfall AB, *Anvisningar för länshållet vatten*

<https://www.nacka.se/492e7a/globalassets/boende-miljo/dokument/dagvatten/lanshallet-vatten.pdf>

Stockholm vatten och avfall. *Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer för länshållningsvatten*. 2018.

<http://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/pdf1/informationmaterial/vatten/tips-och-riktlinjer/lanshallningsvatten.pdf>

Nacka kommun, *Informera miljöenheten när du upptäcker en förorening*, <https://www.nacka.se/arbete-foretagande/tillstand-regler-och-tillsyn/miljo-halsoskydd/forerenad-mark-och-vatten-anmalningar/>

Sveriges byggindustrier. *Resurs- och avfallsriktlinjer vid byggande och rivning*. 2019.

https://publikationer.sverigesbyggindustrier.se/sv/energi-miljo/resurs-och-avfallsriktlinjer-vid-byggan__1264

Sveriges byggindustrier. *Avfallsfraktioner och skyltning – bruttolista*.

https://publikationer.sverigesbyggindustrier.se/sv/energi-miljo/resurs-och-avfallsriktlinjer-vid-byggan__1264

SIS, *ISO 14001:2015*

Trafikverket. *Trafikverkets förbudslista*.

https://www.trafikverket.se/contentassets/a18b292288f148a3bfcd936a0826b935/trafikverkets_forbudslista_180508.pdf

Bilaga 1 Redovisning och rapportering av miljöarbetet

Entreprenören ska rapportera följande data:

Handlingar och uppgifter som ska tillhandahållas	Rapportering:
<p>1.1 Miljöledning i entreprenörens verksamhet Ett dokumenterat systematiskt miljöarbete som omfattar de delar som specificeras i kap 1.1</p>	Ska finnas hos entreprenör och överlämnas på förfrågan
<p>1.2–1.5 Arbetssätt för genomförande och uppföljning av miljöarbete i entreprenaden</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektanpassad miljöplan (i enlighet med krav i kap 1.2, 4 och 11) • Driftinstruktioner som omfattar miljöaspekter. • Dokumenterad rutin/plan för nödlägesberedskap vid miljöolyckor. • Kontrollprogram för uppföljning av miljöarbetet (enligt krav i kap 1.4.1) • Protokoll från skydds- och miljöronder och genomförda egenkontroller • Revisionsrapporter • Dokumenterade avvikelserapporter för avsteg från krav och rutiner • Dokumentation, som styrker att ställda miljökrav uppfylls, 	<p>Miljöplan ska godkännas innan arbeten påbörjas och ska därefter hållas aktuell och finnas tillgänglig.</p> <p>Protokoll, revisionsrapporter, avvikelser etc tillhandahålls i anslutning till rond, revision samt inträffad avvikelse</p> <p>Övrig dokumentation ska finnas tillgänglig hos Entreprenören</p>
<p>1.3 Vid inträffade avvikelser, tillbud, olyckor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tillbud- och olycksrapporter avseende miljö • Avvikelse- och tillbudsrapporter inklusive avvikelserapporter från interna revisioner 	Direkt efter inträffad avvikelse, tillbud eller olycka. Sammanställning redovisas vid årsskifte samt entreprenadslut
<p>2. Tillstånd och anmälningar</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kopior på sökta och erhållna tillstånd samt dess beslut/domar 	Ska lämnas till Byggherren på begäran före aktuell verksamhet påbörjas
<p>3. Natur och kulturmiljö</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planerade åtgärder/arbetssätt för skydd av natur- och kulturmiljö 	Planerade åtgärder/arbetssätt för skydd av natur- och kulturmiljö kan vara del av miljöplan
<p>4. Energi och klimat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verifikat att inköpt el är miljömärkt • Miljövarudeklarationer för anläggningsbetong mm (enligt krav i tabell 1). 	Dokumentation som styrker att krav uppfylls ska finnas hos entreprenör och överlämnas på förfrågan
<p>5. Skydd för kringboende, verksamheter och trafikanter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planerade åtgärder/arbetssätt för att förebygga störningar 	Planerade åtgärder/arbetssätt för att förebygga störningar ska var del av miljöplan

<ul style="list-style-type: none"> Egenkontrollrutiner för miljö och hälsa, med dokumentation Resultat från miljöronder 	
<p>6. Buller, stömljud och vibrationer</p> <ul style="list-style-type: none"> Riskbedömning av om gränsvärden kan komma att överstigas Utredning inkl planerade åtgärder/arbetssätt för att klara kraven samt planerad egenkontroll Resultat från kontrollmätningar Överskridanden av gränsvärden 	<p>3 veckor innan planerade bulleralstrande arbeten</p> <p>Godkänns innan arbeten påbörjas</p> <p>Överlämnas på förfrågan</p> <p>Överskridanden rapporteras direkt</p>
<p>7. Kemiska produkter, varor och material</p> <ul style="list-style-type: none"> Förteckning över samtliga produkter och varor som används i enlighet med krav i kap 7. Bedömning av produkter utifrån kriterier i bilaga 2 Miljövarudeklarationer och säkerhetsdatablad Avvikelse rapporter för kemiska produkter, varor och material som inte uppfyller kriterier för <i>Tillåtna</i> enligt bilaga 2. 	<p>Dokumentation ska finnas hos entreprenören och överlämnas på förfrågan</p> <p>Vid entreprenadslut</p>
<p>8. Länshållningsvatten</p> <ul style="list-style-type: none"> Avledd volym länshållningsvatten respektive utsläppt volym dagvatten via reningsanläggning Antal prover dag- och länshållningsvatten, Antal avvikelser dag- och länshållningsvatten, Analysrapporter vatten 	<p>Dokumentation ska finnas hos entreprenören och överlämnas på förfrågan</p> <p>Avvikelse rapporteras direkt</p>
<p>9. Jord och bergmassor</p> <p><i>Kommande</i></p>	
<p>10. Resurser och avfall</p> <ul style="list-style-type: none"> Arbetssätt för förebyggande av avfall och resursminimering Statistik över mängd avfall (i ton, exklusive massor) indelat i alla förekommande fraktioner Intyg, kvitton och transportdokument som redogör för fraktioner avfall, mängder, vem som transporterat samt vilken anläggning som mottagit avfallet. 	<p>I miljöplan som presenteras innan arbeten påbörjas. Ska hållas uppdaterad och tillhandahållas på förfrågan.</p> <p>Månadsvis samt entreprenadslut</p> <p>Uppvisas på förfrågan</p>
<p>11.1 Drivmedel</p> <ul style="list-style-type: none"> Förteckning över använda drivmedel och mängder samt kvaliteter Sammanställning som visar andel drivmedel från förnybara källor 	<p>Förteckning ska finnas hos entreprenör och uppvisas /tillhandahållas på förfrågan.</p>

<p>11.2 Fordon och arbetsmaskiner</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intyg som verifierar att krav på fordon och maskiner efterlevs • Förteckning över använda fordon och arbetsmaskiner med innehåll enligt krav i kap 12.2 	<p>Förteckning ska finnas hos entreprenör och uppvisas /tillhandahållas på förfrågan. Vid entreprenadslut</p>
<p>Övrigt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eventuella ytterligare projektspecifika data utifrån ställda projektspecifika krav • Resultatsammanställning från eventuella utredningar och provtagningar, exempelvis provtagning av massor • Provtagningsprotokoll, analysresultat, mätresultat 	<p>Vid entreprenadslut Direkt efter färdigställt resultat</p>

Bilaga 2 Krav på innehåll i kemiska produkter, varor och material

Tabell 1 nedan ska användas för att identifiera och verifiera att *kemiska produkter, material* och *varor* är fria från miljö- och hälsoskadliga ämnen samt för att tillämpa produktvalsprincipen vid val av kemiska produkter, varor och material.

Kategorier	Verifiering (Produkt uppfyller kriterier enligt nedan)
<p>1. "Tillåtna"</p> <p>I första hand ska <i>kemiska produkter, material</i> och <i>varor</i> väljas som <u>inte</u> innehåller riskminsknings- eller utfasningsämnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trafikverkets kriterier för grupp A, - Bedömning BASTA i bastaonline. - Bedömningen "Rekommenderas" eller "Accepteras" i Byggvarubedömningen, alternativt - Bedömningen "A", "B" eller "C+" i SundaHus
<p>2. "Riskminskning"</p> <p>Om det inte är möjligt att uppfylla kriterier enligt punkt 1 "Tillåtna", får <i>kemiska produkter, material</i> och <i>varor</i> användas som innehåller riskminskningsämnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trafikverkets kriterier för grupp B, alternativt - Bedömning BETA i bastaonline.
<p>3. "Utfasning"</p> <p>Om det inte heller är möjligt att uppfylla kriterier för enligt punkt 2. "Riskminskning" får övriga <i>kemiska produkter, material</i> och <i>varor</i> användas, förutsatt att de inte innehåller ämnen på Trafikverkets förbudslista* i halter lika med eller över respektive ämnes egenskapskriterier</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trafikverkets kriterier för grupp C
<p>4. "Förbud"</p> <p><i>Kemiska produkter, material</i> och <i>varor</i> får inte användas om de innehåller ämnen på Trafikverkets förbudslista* halter lika med eller över respektive ämnes egenskapskriterier, Grupp D.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Trafikverkets kriterier för grupp D

Tabell 1. Kategorier för bedömning av kemiska produkter, varor och material. *Trafikverkets förbudslista finns på Trafikverkets hemsida samt finns i bilaga 4 som information.

Avvikelse från krav på innehåll

Kemiska produkter, material och *varor* som inte uppfyller kriterier enligt kategori 1 *Tillåtna* ovan, eller för vilka det saknas tillgänglig information om ingående ämnen, får endast användas efter Byggherrens godkännande samt upprättande av avstegsansökan med information enligt mall i Bilaga 3.

Bilaga 3 Mall avstegsansökan kemiska produkter, varor och material

Denna mall är upprättad för att hantera avsteg mot krav enligt *Miljökrav vid utförande av entreprenader* kapitel 7 Kemiska produkter, varor och material.

Avsteg mot krav är om vald produkt inte uppfyller kriterier för "tillåtna" i Bilaga 3, tabell 1 *Miljökrav vid utförande av entreprenader* alternativt att information saknas för att verifiera att kriterierna för "tillåtna" är uppfyllda. Ifylld avstegsansökan lämnas till Byggherren.

Projektnamn		
Byggherre		
Datum		
Namn		
Företag		
Information om kemisk produkt, vara eller material		
Produktnamn		
Tillverkare		
Mängd som ska användas		
Placering av produkt		
Användningsområde		
Kategori enl tabell 1, bilaga 3		
Verifiering av kategori (bedömning enligt system)		
Varför produkten är ett avsteg		
Anledning till att produkten önskas användas		
Motivering till användning		
Grund för avsteg		
Tillgänglig dokumentation (tex säkerhetsdatablad, produktblad, byggvarudeklaration)		
Alternativa produkter eller metoder som undersökts		
	Alternativ 1	Alternativ 2
Produktnamn (metod)		
Tillverkare		
Kategori enl tabell 1, bilaga 3		
Verifiering av kategori (bedömning enligt system)		
Anledning till varför produkten/metoden inte valdes		
Att beakta vid hantering (fylls i för kemiska produkter)		
Beskriv risker vid hantering samt riskreducerande åtgärder		
Ange krav på skyddsutrustning		
Ange krav på omhändertagande av avfall och sanering vid olycka		

Bilaga 4 Trafikverkets förbudslista

Trafikverkets Förbudslista

Ämnen i varor, material och kemiska produkter (TDOK 2012:22 ver.6 och TDOK 2010:310 ver.6)

Ämne	CAS	Tillåtna användningsområden för material och varor	Tillåtna användningsområden för kemiska produkter
Akrylamid	79-06-01		
Antracen	120-12-7		
Antracenolja	90640-80-5, 90640-81-6, 91995-15-2	Kreosotsliprar Asfaltsbeläggning	Kreosot för impregnering av sliprar Bitumen för asfaltsbeläggning
Arsenik och dess föreningar	Samtliga		
Bensen	71-43-2		Drivmedel miljöklass 1 får innehålla halter av ämnet enligt Drivmedelslag 2011:319
Bisfenol A	80-05-7		
Bly och dess föreningar	Samtliga	Enligt direktiv 2011/65/EU och direktiv 2006/66/EG Sprängkapslar	Slamfärg i miljöer med särskilda krav på kulturmiljöhänsyn
Borsyra	10043-35-3, 11113-50-1		
Ftalater			
-Bensylbutylftalat (BBP)	85-68-7		
-Dibutylftalat (DBP)	84-74-2		
-Di(2-etylhexyl)ftalat (DEHP)	117-81-7		
-Disobutylftalat (DIBP)	84-69-5		
Hexabromcyclododekan (HBCDD)	25637-99-4, 3194-55-6, 134237-51-7, 134237- 50-6, 134237-52-8		
Hexaklorbensen (HCB)	118-74-1		
Kadmium och dess föreningar	Samtliga	Enligt direktiv 2011/65/EU och direktiv 2006/66/EG	
Kortkedjiga klorparaffiner (SCCP)	Flera ex. 85535-84-8		
Krom (VI) föreningar	Samtliga	Enligt direktiv 2011/65/EU	
Kvicksilver och dess föreningar	Samtliga	Enligt direktiv 2011/65/EU	
Natriumborater	1303-96-4, 12179-04-3, 1330-43-4		
Nonylfenol	Samtliga, ex 25154-52- 3,104-40-5, 90481-04-2, 84852-15-3		
Nonylfenoletoxilater	Samtliga, ex 26027-38- 3, 9016-45-9, 127087- 87-0, 37205-87-1, 68412-54-4		
Organiska fosfater			
-Tri (2-kloroetyl)fosfat (TCEP)	115-96-8		
Pentaklorfenol (PCP)	87-86-5, 131-52-2		
Perfluorerade ämnen			
-Perfluoroktylkarboxylat (PFOA)	Alla perfluorokarboxylater med kolkedjor längre än 6 kol (C6)		
-Perfluoroktylsulfonat (PFOS)	Alla perfluorosulfonater med kolkedjor längre än 6 kol (C6)		
Polybromerade difenyletrar (PBDE)	Samtliga, ex. 1163-19-5, 32534-81-9, 32536-52-0		
Tennorganiska föreningar	Samtliga		
Kemiska bekämpningsmedel			

-Biocidprodukter	Samtliga	Får användas i impregnerade trä- och byggnadsmaterial om konserveringsmedlet är godkänt för aktuellt användningsområde enligt NTR-standard.	Får användas: -för småskalig bekämpning av skadedjur exempelvis råttor och getingar -som träsnyddsmiddel -för slemförebyggande åtgärder -som antifoulingprodukter -som konserveringsmedel i vattenbaserade produkter -som desinfektionsmedel för mänsklig hygien
-Växtskyddsmedel	Samtliga		Får användas inom ramen för vegetationsregleringsprogrammet för järnväg samt för bekämpning av jätteloka. ¹
Klorfluorkarboner (CFC)	Samtliga		
Dinitrotoluen	Samtliga, ex 25321-14-6, 121-14-2, 606-20-2		
Glykoletrar			
-2-Etoxietanol	110-80-5		
-2-Metoxietanol	109-86-4		
-2-Etoxietylacetat	111-15-9		
-2-Metoxietylacetat	110-49-6		
Halonföreningar			
-Halon 1211	353-59-3		
-Halon 1301	75-63-8		
-Halon 2402	124-73-2		
Klorfluorkolväten (HCFC)	Samtliga		
Benso(a)pyren	50-32-8	Kreosotliprar Asfaltsbeläggning	

Naturligt förekommande metaller upptagna på förbudslistan får förekomma i halter nära genomsnittliga bakgrundsnivåer.

¹ Jätteloka (*Heracleum mantegazzianum*) finns upptagen på EU:s förteckning som invasiv främmande art. Förteckningen finns i genomförandeförordning (EU) 2016/1141.

Bilaga 5 Termer och definitioner

Listan över definitioner ska anpassas för att omfatta de termer som används i kravdokumentet.

Arbetsmaskiner

Med arbetsmaskin avses en mobil maskin, en transportabel industriell utrustning eller ett mobilt fordon med eller utan karosseri som inte är avsett att användas för transporter på väg eller bana av personer eller gods och som drivs med hjälp av förbränningsmotor.

Med arbetsmaskin avses bland annat de mobila maskiner som definieras i lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner.

Avvikelse

Ett icke uppfyllande av krav.

Biodrivmedel

Biodrivmedel är flytande drivmedel som framställts av förnybar råvara, till skillnad från fossila bränslen som är en ändlig, icke-förnybar råvara.

Byggherre

Den som för egen räkning utför eller låter utföra byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader.

EPD

Environmental Product Declaration; miljövarudeklaration.

Egenkontroll

Egenkontroll är ett begrepp som innebär att en verksamhetsutövare själv ska kontrollera att verksamheten följer de regler och krav som styr verksamheten.

Entreprenad

Entreprenad är ett löfte att, till ett i förväg uppgjort pris mellan en Byggherre och en entreprenör, utföra ett arbete eller leverans inom en viss tid (ref. LOU 2016:1145).

Se definition totalentreprenad resp. utförandeentreprenad nedan.

Fordon

Med fordon avses en anordning på hjul, band, medar eller liknande som är inrättad huvudsakligen för färd på marken och är avsedd för person- och godstransporter.

Fordonsgas

Fordonsgas kan vara en blandning av fossil och förnybar gas dvs naturgas och/eller biometan.

Förnybara energikällor

Med förnybara energikällor avses biobränsle, geotermisk energi, solenergi, vattenkraft, vindkraft och vågenergi enligt Lag (2011:1200) om elcertifikat.

Generella miljökrav

Generella krav är krav som alltid ställs av Byggherren oavsett projektstorlek och plats.

Hållbarhetsbesked

Ett intyg om att biodrivmedel och flytande biobränslen anses som hållbara och uppfyller de hållbarhetskriterier som anges i Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.18

Inbyggda kemiska produkter, material och varor

Inbyggda kemiska produkter, material och varor är sådana som byggs in i anläggningen för att permanent ingå i bruks- och användningsfasen av anläggningen. Kemiska produkter som förbrukas eller material och varor som används tillfälligt under byggskedet är inte inbyggda.

Juridiskt miljöansvarig

Utgör en del av organisationens verksamhetsansvar och styrs av arbetsordningar och delegeringar. Verksamhetsansvaret omfattar såväl planering, projektering, byggande, underhåll och drift av verksamheten.

Verksamhetsutövare är den eller de juridiska (företag, organisation etc. eller fysiska (människa) personer som ansvarar för verksamheten eller del av sådan.

Kemisk produkt

Kemisk produkt är ett kemiskt ämne eller en beredning av kemiska ämnen som inte är en vara. Definition enligt Miljöbalken (1998:808) 14 kap 2§.

Känsligt område

Ett känsligt område är ett område där miljökvalitetsnormerna (MKN) riskerar att överskridas, exempelvis halterna av de ämnen som regleras inom luftkvalitetsförordningen (2010:477), eller ett område som kräver särskilda försiktighetsåtgärder på grund av risk för förorening av känsliga naturmiljöer, som vattenförekomster av betydelse för vattenförsörjning eller känsliga våtmarker.

Lätta fordon

Lätta fordon är delvis ett begrepp för personbilar och lätta lastbilar (och lätta bussar). Lätta fordon är fordon som i trafikregistret är angivna som fordonskategori M1 och N1 samt har ett emissionsgodkännande enligt EG nr 715/2007 (i g/km). Totalvikten för Lätta fordon är normalt sett under 3,5 ton.

Material och varor

En vara är ett föremål som under produktionen får en särskild form, yta eller design, vilken i större utsträckning än dess kemiska sammansättning bestämmer dess funktion. Definition enligt Reach, kapitel 2.

Material finns inte definierat i lagstiftningen. Med material avses bulkmaterial som varor kan byggas upp av, till exempel trä, stål och plast.

Miljöaspekt

Delar av en organisations aktiviteter/verksamhet eller produkter eller tjänster som påverkar eller kan påverka miljön. En betydande miljöaspekt är en miljöaspekt som har eller kan ha en eller flera typer av betydande miljöpåverkan. (ISO 14001:2015)

Miljökontaktperson

En eller flera personer utsedda av entreprenören för att kunna svara på beställarorganisationens frågor om miljöaspekter i aktuellt projekt.

Miljömärkt el

Med miljömärkt el avses el producerad med hjälp av förnybara energikällor definierat i direktiv 2009/28/EG, artikel 2 a1, dvs. vindenergi, solenergi, aero termisk energi (luftvärme), geotermisk energi, hydrotermisk energi (vattenvärme), havsenergi, vattenkraft, biomassa, deponi gas, gas från avloppsreningsverk samt biogas.

Miljöplan

Handling som anger de särskilda miljöpåverkande åtgärderna inom områden som arbetsmetodik, val av byggmaterial, materialhantering, källsortering och omhändertagande av avfall för att säkerställa ett ökat skydd av miljön (Källa: AMA).

Mål och handlingsplaner

Mål och handlingsplaner är begrepp som kommer från standarder för ledningssystem (i detta fallet ISO 14001) och ett systematiskt miljöarbete där uppfyllelse av ställda mål och ständig förbättring är avhängigt en åtgärdsplan.

Märkningspliktig kemisk produkt

Märkningspliktig kemisk produkt är en produkt som har farosymbol och/eller riskfras (enligt KIFS 2005:7), alternativt ny CLP-märkning (enligt Förordning (EG) nr 1272/2008) med faropiktogram och/eller faroangivelse under avsnitt 2 eller 15 i säkerhetsdatabladet (i enlighet Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006).

Objektspecifika miljökrav

Ett miljökrav som har med platsen och det som ska anläggas att göra.

Produktvalsprincipen

Produktvalsprincipen (substitutionsprincipen) finns i Miljöbalkens 2 kapitel 4 §. Principen innebär att man så långt som möjligt ska undvika att sälja eller använda sådana kemiska produkter som kan befaras medföra risk för människa eller miljö om de kan ersättas med sådana produkter som kan antas vara mindre farliga.

Reduktionsplikt

Reduktionsplikt innebär att drivmedelsleverantörer ska se till att den bensin och diesel som de säljer bidrar en viss minskning av klimatpåverkan (Ref. Lag 2017:1201).

Systematiskt arbetssätt

I ett systematiskt arbetssätt är processer och rutiner identifierade, beskrivna och fastställda. Detta innebär att rutiner beskriver bestämda tillvägagångssätt för att aktiviteter ska utföras och hur ansvaret är fördelat i verksamheten. Ett systematiskt arbetssätt är integrerat i organisationen och genomsyrar arbetet med t.ex. planering, budgetering, riskhantering och uppföljning.

Systematiskt miljöarbete

Ett systematiskt miljöarbete är ett begrepp som kommer från standarder för ledningssystem (i detta fallet ISO 14001) och betyder ett strukturerat arbete över tid dvs undersöka, genomföra och följa upp verksamheten på ett sådant sätt att miljökrav efterlevs, negativ miljöpåverkan förebyggs och miljöprestanda uppnås.

Totalentreprenad

En totalentreprenad karaktäriseras av att Byggherren upphandlar en entreprenör som själv utför, eller låter för egen räkning utföra, projekteringen samt byggandet.

Tunga fordon

Tunga fordon är delvis ett begrepp för tunga lastbilar och tunga bussar. Tunga fordon är fordon som i trafikregistret är angivna som fordonskategori M1, M2, M3, N1, N2 och N3 samt har ett emissionsgodkännande enligt 595/2009 (i g/kWh). Totalvikten för Tunga fordon är normalt sett över 3,5 ton.

Utförandeentreprenad

En utförandeentreprenad karaktäriseras av att Byggherren utfört projekteringen (tar fram bygghandlingar såsom ritningar och beskrivningar) och därefter upphandlar en entreprenör som åtar sig att utföra arbetet som framgår av handlingarna.

Revisionskrivelse A, 2020-11-
25 - Granskning av
verksamhetsstyrning och
målstyrning

7

NTN 2020/302

2021-01-29

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/302

Natur- och trafiknämnden

Revisionskrivelse A, 2020-11-25 - Granskning av verksamhetsstyrning och målstyrning

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar stadsledningskontorets förslag till yttrande.

Sammanfattning av ärendet

Revisorerna har gjort en granskning av hur kommunstyrelsen och några nämnde arbetar med verksamhets- och målstyrning. Natur- och trafiknämnden får goda omdömen i granskningen vad avser planering, genomförande, omfattning och överensstämmelse mellan indikatorer och val av mätmetod. Nämnden rekommenderas att säkerställa målen är realistiska i ett kortsiktigt perspektiv. I förslaget till yttrande framhåller nämnden att det är viktigt att ha målet att vara bland de 10 % bästa, även där utfallet ligger en bra bit under mål-värdet. Det ger en tydlighet i var nämnden behöver öka sitt arbete för att nå målen. Att sänka ambitionsnivån skulle sända fel signaler.

Natur- och trafiknämnden antar stadsledningskontorets förslag till yttrande.

Ärendet

Revisorerna har gjort en granskning av hur kommunstyrelsen samt ett antal nämnder arbetar med verksamhets- och målstyrning. Natur- och trafiknämnden hör till en av de granskade nämnderna. Av revisionskrivelsen framgår att nämnden får goda omdömen. Nämnden har en planeringsprocess som omfattar hela organisationen och överensstämmelsen mellan indikatorer och mätmetod för dessa är god. Vidare framhålls att nämnden även formulerat mål och följer upp dessa på enhetsnivå samt att det sker en uppföljning av fokusområdena som helhet. På ett område föreslås nämnden att utveckla sitt arbete med målvärden. Det gäller för de indikatorer där nämnden har satt som mål av vara bland de 10 % bästa kommunerna. Detta mål ska inte tolkas som att behöver uppnås på kort sikt om utgången är ogynnsamt. Det långsiktiga målet bör vara att överensstämna med det övergripande målet.

I revisionskrivelsen från kommunfullmäktiges revisorer ombeds nämnden yttra sig över revisionens rekommendation att nämnden ska säkerställa målen är realistiska i ett kortsiktigt perspektiv. I förslaget till svar framhåller nämnden att det är viktigt att använda fullmäktiges mål om att vara bland de 10 % kommunerna. Nackaborna ska vara trygga med att nämnden levererar tjänster som är bland de 10 % bästa och har en stark



strävan att förbättra sig där utfallet är sämre. Av yttrande framgår vidare för två av fem indikatorer där nämnden använder målet om 10 % bästa, så nås detta mål. För en indikator nås målet nästan.

Ekonomiska konsekvenser

Inga ekonomiska konsekvenser kopplade till förslaget till yttrande.

Konsekvenser för barn

Inga direkta konsekvenser för barn och unga.

Handlingar i ärendet

Förslag till yttrande

Revisionskrivelse a 2020-11-25

Revisionsrapport 4 2020 verksamhetsstyrning / målstyrning Nacka kommun

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör

Ulrika Forsberg
Controller

Revisorerna

Till: Kommunstyrelsen, miljö- och stadsbyggnadsnämnden, natur- och trafiknämnden samt äldrenämnden

För kännedom: Kommunfullmäktige

Granskning av verksamhetsstyrningen/målstyrningen

Vi revisorer har låtit EY genomföra en granskning med syftet att bedöma om miljö- och stadsbyggnadsnämnden, natur- och trafiknämnden samt äldrenämnden, arbetar ändamålsenligt med verksamhetsstyrningen/målstyrningen.

Vår sammanfattande bedömning är att nämnderna i allt väsentligt arbetar i enlighet kommunfullmäktiges reglemente för mål- och resultatstyrning. Det finns flera förtjänster i det arbetssätt som tillämpas i kommunen men det finns också utvecklingsområden.

Fullmäktiges reglemente för mål- och resultatstyrning förutsätter att KF fastställer de övergripande målen för hela den kommunala verksamheten samt därefter i dialog med nämnderna fastställer de nämndspecifika målen och den ekonomiska ramen för respektive nämnd. Nämnderna har sedan ett stort mått av frihet att besluta om hur målen ska nås.

Vi anser det viktigt att nämnderna har den rådighet som reglementet medger och därmed på ett nämndspecifikt sätt kan välja arbetsmodell för hur målen ska uppnås. Vi finner denna ordning väl avvägd och transparent vad gäller var ansvar ligger och kan utkrävas.

Nämnderna har inte gjort en dokumenterad riskanalys av måluppfyllelsen för 2020. I budgetprocessen inför 2021 ställs dock krav på att detta ska göras, genom det nyligen reviderade reglementet för intern kontroll. Vi ser positivt på att kommunen stärker riskanalysarbetet kopplat till måluppfyllelsen.

Komplexiteten i politiskt styrda organisationers uppdrag kan i vissa fall göra det svårt att hitta lämpliga resultatindikatorer. Det är dock väsentligt att i möjligaste mån säkerställa en rimlig koppling mellan nämndernas fokusområden och resultatindikatorer – särskilt om resultatindikatorerna har stor betydelse för bedömningen av måluppfyllelsen. Därtill bör målen både vara realistiska och utvecklingssträvande. Granskningen visar att kopplingen mellan fokusområde och resultatindikator kan stärkas och att målen i vissa fall är orealistiska. I andra fall har de inte uppdaterats.

Frågan om det eventuellt behövs övergripande riktlinjer för hur utvärdering av måluppfyllelse ska ske överlämnar vi till kommunstyrelsen att överväga.

Vi rekommenderar:

a) miljö- och stadsbyggnadsnämnden att:

- ▶ Säkerställa att det genomförs en riskanalys kopplad till måluppfyllelsen.
- ▶ Säkerställa en god överensstämmelse mellan fokusområde och resultatindikatorer samt se till att målen är realistiska och uppdaterade.
- ▶ Säkerställa att resultatindikatorerna inte medför oavsiktliga styreffekter.

b) natur- och trafiknämnden att:

- ▶ Säkerställa att nämndens mål är realistiska i ett kortsiktigt perspektiv.

c) äldrenämnden att:

- ▶ Säkerställa att det genomförs en riskanalys kopplad till måluppfyllelsen.
- ▶ Säkerställa en god överensstämmelse mellan fokusområde och resultatindikatorer samt se till att målen är uppdaterade.

Vi önskar svar på rekommendationerna från berörda nämnder/styrelse senast 2021-02-22.

För revisorerna i Nacka kommun


Yvonne Wessman
Ordförande


Lars Berglund
Vice ordförande

Bilaga: Revisionsrapport 4/2020 Granskning av verksamhetsstyrning/målstyrning

Kommunfullmäktiges revisorer

Yttrande över revisionsrapport nr 4 2020 granskning av verksamhetsstyrning och målstyrning

Natur och trafiknämnden har ombetts yttra sig över revisionens rekommendation att nämnden ska säkerställa målen är realistiska i ett kortsiktigt perspektiv. Av revisionskrivelsen framgår att detta gäller för de indikatorer där nämnden har satt som mål av vara bland de

10 % bästa kommunerna. Det mål torde inte tolkas som att det ska behövas uppnås på kort sikt om utgångsläget är ogynnsamt. Det långsiktiga målet bör vara att överensstämja med det övergripande målet. Nämnden har följande svar:

Kommunfullmäktige har fastställt att kommunen ska vara bland de 10 % bästa vad gäller kvalitet och de 25 % mest kostnadseffektiva. Nämnden menar att det viktigt att ha dessa procentsatser som målvärden, även i de fall där utgångsläget är sämre. Att gapet mellan utfall och målvärden för en indikator visar att nämnden behöver lägga mer kraft inom dessa områden. Nackaborna ska vara trygga med att nämnden levererar tjänster som är bland de 10 % bästa och har en stark strävan att förbättra sig där utfallet är sämre.

Om man ser till utfallet för de indikatorer där nämnden använder målet att vara bland de 10 % bästa uppnås målet för tre av sex indikatorer. För en indikator når nämnden nästan målet och för två indikatorer är resultat sämre. I ett av fallen av vara bland de 10 % bland Sveriges friluftkommuner har nämnden beslutat att inte ta med den indikator i mål och budget för perioden 2021 – 2023. Den andra indikatorn är att medborgarna ska vara nöjda med renhållningen i parker och på allmänna plats. Här är utfallet att kommunen bland de 40 % bästa. Att här sänka ambitionsnivå till att kanske vara bland de 30 % bästa för att utgångsläget är sämre tycker inte nämnden sänder rätt signaler. Nackaborna är rätt att kräva att kommunens parker och allmänna platser ska bland de 10 % bästa när det gäller renhållning. Därför ska nämnden ha som målsättning att vara bland de 10 % bästa.

Hans Peters

Mats Bohman



Ordförande natur- och trafiknämnden

Trafik och fastighetsdirektör

Nacka kommun

Granskning av
verksamhetsstyrning/målstyrning



Building a better
working world

1. Sammanfattning och rekommendationer	3
2. Inledning	4
2.1. Bakgrund.....	4
2.2. Syfte och revisionsfrågor	4
2.3. Revisionskriterier.....	4
2.4. Ansvariga nämnder	5
2.5. Genomförande	5
2.6. Avgränsning	5
3. Utgångspunkter för granskningen	6
3.1. Kunskapsöversikt.....	6
3.2. Kommunens ramverk för målstyrning	8
3.3. Vår förståelse av mål- och resultatstyrningens effektkedja	9
4. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden.....	10
4.1. Planeringen sker i samverkan mellan nämnd och tjänstepersoner	10
4.2. Nämndens målstyrning utgår från tio fokusområden.....	10
4.3. Målstyrningen förankras på enhets- och individnivå	12
4.4. Uppföljning sker huvudsakligen vid tertial- och årsbokslutsrapportering	13
4.5. Vår bedömning.....	13
5. Äldrenämnden	14
5.1. Verksamhetsstyrningen sker i två parallella processer	14
5.2. Kopplingen mellan fokusområde och indikatorer behöver stärkas	15
5.3. Målstyrningen förankras tydligt på enhetsnivå.....	16
5.4. Uppföljning sker på både enhets- och nämndnivå	16
5.5. Vår bedömning.....	17
6. Natur- och trafiknämnden.....	18
6.1. Planeringsprocessen involverar hela organisationen.....	18
6.2. Överensstämmelsen mellan fokusområden och mätmetod är god	19
6.3. Indikatorer formuleras även på enhetsnivå.....	19
6.4. Uppföljning sker av fokusområdet som helhet	20
6.5. Vår bedömning.....	20
7. Sammanfattande bedömning	20
8. Svar på revisionsfrågor	23
9. Källförteckning	25

1. Sammanfattning och rekommendationer

På uppdrag av de förtroendevalda revisorerna har vi genomfört en granskning med syftet att bedöma om äldrenämnden, miljö- och stadsbyggnadsnämnden samt natur- och trafiknämnden arbetar ändamålsenligt med målstyrningen. Vår sammanfattande bedömning är att nämnderna i allt väsentligt arbetar i enlighet kommunfullmäktiges reglemente för mål- och resultatstyrning. Det finns flera förtjänster i det arbetssätt som tillämpas i kommunen men det finns också utvecklingsområden, både på kommunövergripande nivå och på nämndnivå.

Mål och indikatorer tas fram i dialog mellan nämnderna och enheterna. Denna process borgar för målstyrningens relevans och att den landar väl i verksamheten. Vidare finns strukturer för att kanalisera målstyrningen från strategisk till operativ nivå. Det genomförs även ändamålsenlig analys och uppföljning av indikatorerna, vilket stärker nämndernas förutsättningar att vidta åtgärder vid avvikelser.

Nämnderna har inte gjort en dokumenterad riskanalys av måluppfyllelsen för 2020. I budgetprocessen inför 2021 ställs dock krav på att detta ska göras, genom det nyligen reviderade reglementet för intern kontroll. Vi ser positivt på att kommunen stärker riskanalysarbetet kopplat till måluppfyllelsen.

Komplexiteten i politiskt styrda organisationers uppdrag kan i vissa fall göra det svårt att hitta lämpliga resultatindikatorer. Det är dock väsentligt att i möjligaste mån säkerställa en rimlig koppling mellan nämndernas fokusområden och resultatindikatorer – särskilt om resultatindikatorerna har stor betydelse för bedömningen av måluppfyllelsen. Därtill bör målen både vara realistiska och utvecklingssträvande. Granskningen visar att kopplingen mellan fokusområde och resultatindikator kan stärkas och att målen i vissa fall är orealistiska. I andra fall har de inte uppdaterats utifrån tidigare utfall.

Nämnderna har olika utgångspunkter för att bedöma måluppfyllelsen. Det finns i nuläget inga gemensamma riktlinjer för hur bedömningen ska göras.

Utifrån granskningens iakttagelser rekommenderar vi kommunstyrelsen att:

- ▶ Utvärdera om det finns skäl att införa gemensamma övergripande riktlinjer kring hur utvärderingen av måluppfyllelse ska ske.

Utifrån granskningens iakttagelser rekommenderar vi miljö- och stadsbyggnadsnämnden att:

- ▶ Säkerställa att det genomförs en riskanalys kopplad till måluppfyllelsen.
- ▶ Säkerställa en god överensstämmelse mellan fokusområde och resultatindikatorer samt se till att målvärdena är realistiska och uppdaterade utifrån tidigare utfall.
- ▶ Säkerställa att resultatindikatorerna inte medför oavsiktliga styreffekter.

Utifrån granskningens iakttagelser rekommenderar vi äldrenämnden att:

- ▶ Säkerställa att det genomförs en riskanalys kopplad till måluppfyllelsen.
- ▶ Säkerställa en god överensstämmelse mellan fokusområde och resultatindikatorer samt se till att målvärdena är uppdaterade utifrån tidigare utfall.

Utifrån granskningens iakttagelser rekommenderar vi natur- och trafiknämnden att:

- ▶ Säkerställa att nämndens målvärden är realistiska i ett kortsiktigt perspektiv.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Nacka kommuns mål- och resultatstyrning består av fyra övergripande mål som kommunfullmäktige fastställt. Nämnderna ska inför kommunfullmäktiges beslut om mål och budget föreslå fokusområden. Utifrån dessa ska respektive nämnd även ta fram förslag till resultatindikatorer med målnivåer för de tre kommande åren. Nämnderna ska även besluta om hur målen ska uppnås och följas upp.

Mål- och resultatstyrningen utgör en väsentlig del av Nacka kommuns styrning. För att fullmäktiges övergripande mål ska få styreffekt krävs att nämnderna genomför ändamålsenliga aktiviteter för att uppnå målen, tar fram resultatindikatorer som på ett adekvat sätt mäter måluppfyllelsen och fattar beslut om lämpliga målvärden. Utan en fungerande målstyrningskedja riskerar fullmäktiges målstyrning att bli verkningslös.

2.2. Syfte och revisionsfrågor

Granskningen syftar till att ge revisorerna underlag för att bedöma om utvalda nämnder arbetar ändamålsenligt med målstyrningen.

Granskningen ska besvara följande revisionsfrågor:

- ▶ Är satta resultatindikatorer och målvärden styrande?
 - Är resultatindikatorerna utformade på ett sätt så att de mäter det som de är avsedda att mäta?
 - Är målvärdena för resultatindikatorerna rimliga utifrån tidigare års resultat och rådande omständigheter?
- ▶ Har nämnden gjort en riskbedömning avseende vilka mål och uppdrag som kan vara svåra att uppnå och genomföra?
- ▶ Har nämnden säkerställt en ändamålsenlig planering av åtgärdernas/aktiviteternas genomförande?
- ▶ Genomför nämnden åtgärder/aktiviteter som är i linje med fullmäktiges mål och fokusområden?
- ▶ Följs måluppfyllelsen och genomförda åtgärder/aktiviteter upp i nämnden och vidtas åtgärder utifrån resultaten?
- ▶ I de fall målen inte nås vidtas då tydliga åtgärder från nämnden?
- ▶ Fungerar målstrukturen på ett sätt som stödjer styrningen och ledningen på operativ nivå?

2.3. Revisionskriterier

Med revisionskriterier avses bedömningsgrunder som används i granskningen för analyser, slutsatser och bedömningar. Revisionskriterierna kan hämtas ifrån lagar och förarbeten eller interna regelverk, policyer och fullmäktigebeslut. Kriterier kan också ha sin grund i jämförbar praxis eller erkänd teoribildning.

I denna granskning utgörs revisionskriterierna av:

- ▶ Kommunallagen (2017:725)
- ▶ Nacka kommuns reglemente för mål- och resultatstyrning

- ▶ Fullmäktiges mål och budget 2020–2022
- ▶ Tillämplig forskning (redovisas i kapitel 3)

2.4. Ansvariga nämnder

Granskningen avser i huvudsak miljö- och stadsbyggnadsnämnden, natur- och trafiknämnden samt äldrenämnden. Utifrån ett övergripande kommunperspektiv berörs även kommunstyrelsen.

2.5. Genomförande

Granskningen genomförs genom dokumentstudier och intervjuer med ett urval av ansvariga tjänstepersoner och nämndledamöter. För att välja ut lämpliga intervjupersoner har ett så kallat "referensurval" genomförts, vilket är en av de vanligaste icke-randomiserade urvalsmetoderna inom samhällsvetenskaplig forskning.¹ Utifrån granskningens syfte har ansvarig direktör identifierat lämpliga intervjupersoner för granskningen. Fördelen med denna metod är att interna personers expertkunskap om förvaltningsorganisationen kommer till användning vid urvalstillfället. En potentiell risk är att den som ger förslag väljer ut personer med liknade synsätt som dem själva. Denna risk bedömer vi i det här fallet vara marginell. För ett antal intervjupersoner har en annan urvalsmetod tillämpats. Dessa har valts ut utifrån deras roll i organisationen.

Samtliga intervjuade har beretts möjlighet att faktagranska rapporten, för att säkerställa att den bygger på korrekta uppgifter och uttalanden. Rapporten är kvalitetssäkrad internt på EY av Anja Zetterberg.

2.6. Avgränsning

Granskningen är avgränsad till kommunens mål- och resultatstyrning. Det är i sammanhanget viktigt att understryka att mål- och resultatstyrningen enbart utgör en av flera styrinstrument som kan tillämpas i styrningen av offentlig verksamhet. Exempelvis kan styrning också utövas genom resurstilldelning, fastställande av regler och riktlinjer, samt särskilda uppdrag. Därmed är frånvaro av mål- och resultatstyrning inte detsamma som avsaknad av styrning. Granskningen gör således inte anspråk på att bedöma den fullständiga styrningen i enskilda verksamheter eftersom det kräver en helhetsbedömning av samtliga styrformer.

¹ Se t.ex. Tansey, O. 2007. Process Tracing and Elite Interviewing: A case for Non-probability Sampling. *Political Science and Politics*. 40:4, s. 765-772.

3. Utgångspunkter för granskningen

Huvuddelen av Sveriges kommuner tillämpar någon variant av mål- och resultatstyrning. Det finns emellertid inget krav på att kommuner ska använda mål- och resultatstyrning och ännu mindre är det reglerat hur denna styrform bör tillämpas. Det som är reglerat i kommunallagen är att nämnderna, var och en inom sitt ansvarsområde, ska se till att verksamheten bedrivs i enlighet med del mål och riktlinjer som fullmäktige har bestämt. I den här granskningen kan således våra bedömningar inte enbart utgå från kommunallagen. Enligt god revisions sed får dock revisionskriterier även utgå från styrdokument antagna av kommunfullmäktige samt forskning.

Följande kapitel ger en övergripande bild av hur mål- och resultatstyrningen har vuxit fram nationellt, vad den syftar till, vilka risker som är förenade med styrformen och kommunens lokala regelverk för målstyrning. Redogörelsen bygger på förvaltningspolitisk forskning, statliga offentliga utredningar och kommunens egna styrdokument.

I sammanhanget bör påpekas att den samhällsvetenskapliga forskningen för det mesta är oförmögen att leverera slutsatser som utan reservationer kan generaliseras till andra studieobjekt. Därför behöver erfarenheter av mål- och resultatstyrning från andra sammanhang användas med viss försiktighet.

3.1. Kunskapsöversikt

3.1.1. Mål- och resultatstyrning – en del av *new public management*

För att förstå målstyrningen bör vi inledningsvis göra en kort tillbakablick på Sveriges förvaltningspolitiska utveckling. Under efterkrigstiden ökade den offentliga sektorns åtaganden och resurser. Som en naturlig följd växte även den offentliga förvaltningen under denna tid. På 1970- och 80-talen riktades kritik mot den offentliga sektorn som uppfattades som byråkratisk och ineffektiv. Till följd av detta sjösattes under 1990-talet ett antal reformer av den statliga styrningen med syftet att effektivisera förvaltningen och tydliggöra det demokratiska ansvarsutkrävandet.

Flera av reformerna som genomfördes under denna tid inryms under det begrepp som brukar benämnas som *new public management* (NPM). Några av de reformer som sjösattes var decentraliserat beslutsfattande samt införandet av mål- och resultatstyrning.² Tanken var att politikerna skulle formulera mål, följa upp resultaten och därefter vidta åtgärder. Förvaltningen å andra sidan, fick genom mål- och resultatstyrningen större frihet att välja *hur* verksamheten skulle utformas för att nå målen.³

3.1.2. Vilket är syftet med mål- och resultatstyrning?

Mål- och resultatstyrning kan betraktas som två separata styrmedel. Styrning genom mål och styrning genom resultat är intimt förknippade men den ena styrformen är inte betingat den andres förekomst. För enkelhetens skull betraktar vi i denna granskning mål- och resultatstyrning som ett gemensamt styrmedel. När syftet bakom användningen av denna styrform ska förklaras finns dock skäl att göra en uppdelning dem emellan.

Formuleringen av mål bygger på förhoppningen om att *förenkla* styrningen av verksamheter med komplexa uppdrag. Utifrån målen ges medarbetarna *motivation* att utveckla verksamheten samt *prioritera* tillgängliga resurser. När styrningen sker utifrån mål istället för

² Inom organisationsforskningen brukar det framhållas att decentralisering förutsätter mål- och resultatstyrning och vice versa.

³ Se SOU 2018:47 och SOU 2019:43.

uppdrag eller annan detaljstyrning kan beslutsfattandet om hur verksamheten ska bedrivas *decentraliseras* till en nivå med djupare verksamhetsexpertis.

Anledningen till att organisationer följer upp resultat varierar givetvis på vem man och i vilket sammanhang det görs. Det finns dock ett antal fundamentala skäl som ofta anförs till stöd för resultatuppföljningen. Resultatstyrningen bidrar till att *synliggöra* hur väl organisationen presterar. Utifrån den informationen kan beslutsfattare *kontrollera* att underordnade agerar i enlighet med givna instruktioner. Organisationen kan också använda informationen till *lärande* och därefter omvandla kunskapen till *förbättringar* i verksamheten. Informationen kan också användas som underlag vid *fördelningen* av resurser i budgetprocessen. Vidare kan resultatuppföljningen användas som ett sätt att *motivera* till utveckling samt signalera vilka resultat som är betrakta som värda att *fira*. Slutligen används resultatuppföljningen i *legitimerande* syfte, genom att åskådliggöra för överordnade instanser, media och medborgare att organisationen gör ett betydande jobb och därmed förtjänar sina tilldelade resurser.⁴

3.1.3. Erfarenheter som visar på styrformens baksidor

I takt med att användningen av mål- och resultatstyrning ökat i offentlig sektor har också styrmedlets avigsidor uppmärksamrats. Kritiken har under senare tid fått tydligt fotfäste i den allmänna förvaltningspolitiska debatten. Inom forskningen har dock mål- och resultatstyrningens utlovade förtjänster varit ifrågasatta under en längre tid.⁵

Politiskt styrda organisationer har ofta komplexa uppdrag med många intressenter att förhålla sig till. Därav är det nära tillhands för ledningen att formulera många och skiftande mål för verksamheten, med avsikten att mål- och resultatstyrningen ska spegla hela den verksamhet som bedrivs. Dessutom kan avsaknaden av ett mål för en verksamhet uppfattas som ett tecken på avsaknad av politisk styrning. Att en verksamhet omfattas av ett mål signalerar att området är politisk prioriterat. Risker är dock att detta leder till en inflation av mål. Ett stort antal mål ger snarare en svagare styrkraft än en starkare, vilket brukar kallas för *detaljeringsparadoxen*. För varje mål som läggs till urholkas styrkraften i redan befintliga mål. Ju fler mål, desto otydligare blir signalen till verksamheten kring vad som egentligen är politiskt prioriterat. Med många mål finns dessutom risken att verksamheten kan företa sig i princip vad som helst, eftersom nästan alla möjliga tänkbara aktiviteter kan sägas omfattas av ett eller annat mål.

Ett vida uppmärksammat problem med mål- och resultatstyrning är *uppdragsglidning*. Detta problem står delvis i kontrast till detaljeringsparadoxen eftersom det understryker risken av att uppdrag inte prioriteras om det inte omfattas av ett mätbart mål. Uppdragsglidning innebär att prioriteringar tenderar att skifta från de uppdrag som inte mäts, till de uppdrag som mäts och följs upp. Det kan få till följd att de områden som är svåra att mäta, prioriteras i lägre uträkning.

Komplexiteten i politiskt styrda organisationers uppdrag kan i vissa fall göra det svårt att hitta lämpliga resultatindikatorer. Resultatindikatorer som på ett bristfälligt sätt speglar de resultat som uppnåtts är snarare att betrakta som *uppskattningar* än faktiska reflektioner av verksamhetens resultat. Att använda uppskattningar av resultat är riskfyllt eftersom det riskerar att ge missvisande information om verksamhetens prestationer.

Framtagandet av målen är ett viktigt moment för att styrningen ska få avsedd effekt. Om målen inte uppfattas som relevanta för de som ska följa dem, det vill säga

⁴ Behn, Robert (2003).

⁵ Texten bygger på Susanna Alexius (2017). Att styra uppdrag mot mål och resultat – En forskningsöversikt.

förvaltningsorganisationen, är risken att målen tappar styrkraft. Ett sätt att undgå detta är att *integrera förvaltningen i framtagandet av mål* och resultatindikatorer. Det behöver dock ske en avvägning kring hur stort inflytande som överlämnas till förvaltningen. För att balansera den politiska styrningen mot professionens verksamhetsexpertis kan man låta den politiska ledningen formulera övergripande mål, som i ett senare led konkretiseras av förvaltningen i form av egna mål eller aktiviteter.

Slutligen visar tidigare erfarenheter av mål- och resultatstyrning att den information som styrinstrumentet genererar inte alltid används. Mål- och resultatstyrningen tjänar i dessa fall inget annat syfte än att skänka legitimitet till organisationen, till priset av *ökad administration*.

3.2. Kommunens ramverk för målstyrning

3.2.1. Styrmodellen utgör ramverket för nämndernas styrning

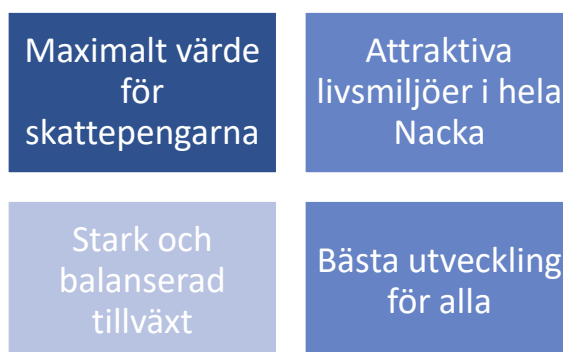
Nackas styrmodell är antagen av kommunfullmäktige och utgör det ramverk, vilket nämnderna har att förhålla sig till i sin styrning. Styrmodellen består av fem delar: en vision, värdering, ambition, övergripande mål och styrprinciper. Flera av dessa delar har bäring på utformningen av nämndernas målstyrning.

Nackas vision är öppenhet och mångfald. Det innebär att vara nyfiken på nya idéer och att kommunen ska vara transparent. Den grundläggande värderingen handlar om förtroende och respekt för människors kunskap och egen förmåga samt för deras vilja att ta ansvar. Värderingen speglar tron på att människor kan och vill själva, att de fattar rationella beslut utifrån sin situation och sina behov.

Kommunens ambition är att "vara bäst på att vara kommun" och slår fast att Nacka ska ägna sig åt sina kärnupdrag samt att verksamheterna ska hålla en hög kvalitet. Med en ambition som är av jämförande art tillkommer vikten av att resultat mäts och jämförs med andra. Att Nacka ska vara bäst på att vara kommun är konkretiserat till att kommunen ska vara bland de 10 procent bästa i kommunala jämförelser⁶ och vara bland de 25 procent mest kostnadseffektiva kommunerna i landet per verksamhetsområde.

Styrningen av verksamheten ska utgå från fyra principer. Av kommunens fyra styrprinciper är det en som har särskild bäring på mål- och resultatstyrningen, vilken är att ansvar och befogenheter ska ligga på lägsta effektiva nivå.

Den sista delen i ramverket är kommunens övergripande mål, vilka beskrivs i figuren nedan. De övergripande målen konkretiseras för respektive nämnd i fokusområden och indikatorer. Nämndernas fokusområden och indikatorer beskrivs i kommande kapitel.



⁶ Ambitionen om att tillhöra de 10 procent bästa kommunerna avser samtliga möjliga verksamhetsområden.

3.2.2. Formerna för målstyrningen definieras i reglemente

Grunderna för kommunens målstyrning framgår av kommunfullmäktiges reglemente för mål- och resultatstyrning. Målstyrningen består av övergripande mål med fokusområden och rambudget för respektive nämnd samt resultatuppföljning avseende måluppfyllelse och ekonomiskt utfall.



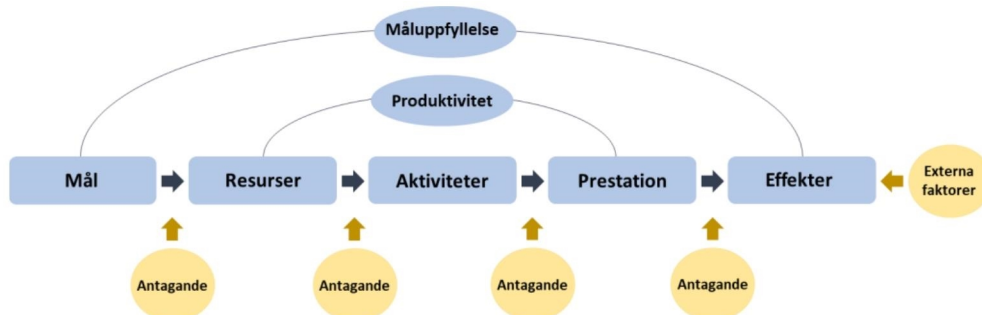
Kommunfullmäktige beslutar om övergripande mål utifrån visionen, värderingen och ambitionen. Inom ramen för de övergripande målen och nämndernas ansvarsområden fastställer kommunfullmäktige nämndernas fokusområden, utifrån nämndernas förslag.

Utifrån de identifierade fokusområdena ska varje nämnd ta fram förslag till resultatindikatorer. Med resultatindikator avses resultatmått som kan användas för att bedöma framgång i förhållande till de övergripande målen och vad nämnden inom dessa har identifierat som fokus. Nämnden ska för varje resultatindikator föreslå målnivå för de tre närmaste åren. Nämnderna ska besluta om hur målen ska uppnås och följas upp. Måluppfyllelsen ska följas upp i tertial- och helårsbokslutet. Det finns däremot inga krav på hur måluppfyllelsen ska bedömas.

I kommunen används verksamhetssystemet Stratsys för administrering och uppföljning av målstyrning på verksamhetsnivå. Det är upp till respektive nämnd att besluta om i vilken utsträckning systemet ska användas i den egna verksamheten.

3.3. Vår förståelse av mål- och resultatstyrningens effektkedja

Målstyrningens underliggande logik kan förenklat beskrivas enligt figuren nedan. Figuren visualiserar effektkedjan avseende hur mål omsätts i verksamheten och mynnar ut i effekter. För att uppnå målen behöver verksamheten tillsätta resurser för att genomföra aktiviteter. Det kan exempelvis röra finansiella medel eller tid. Genomförda aktiviteter resulterar i någon form av prestation. Det kan till exempel vara expedierade ärenden, rapporter eller inspektioner. Det som presterats resulterar i sin tur i effekter. Effekter kan både vara omedelbara samt långsiktiga och genomgripande.



Det finns i regel många felkällor från att ett mål formuleras till att den förväntade effekten realiserar. En god måluppfyllelse bygger på antaganden, både kring externa och interna faktorer. Lite förenklat kan man säga att rörelse till höger i effektkedjan innebär större extern påverkan. Hur betydande externa faktorer är beror också på hur målen är formulerade: mål som är formulerade långt ut på effektkedjan, exempelvis på samhällsnivå, påverkas i regel av flera faktorer än dem som nämnden har rådighet över, medan rådigheten är större för mål

som ligger inom den egna verksamheten. Det finns också mål som snarare rör prestationer än effekter, vilket innebär lägre påverkan från externa faktorer.

För att målen ska realiseras krävs att samtliga steg i kedjan utförs och att antagandena håller. En del av att säkerställa de förväntade effekter är att analyserna riskerna som potentiellt kan störa effektkedjan samt vidta åtgärder som mildrar dessa risker. Enligt kommunens reglemente för intern kontroll som antogs i juni 2020 ingår att identifiera risker som kan påverka verksamhetens möjlighet att nå kommunfullmäktiges fastställda mål. Det tidigare reglementet för intern kontroll, som var gällande under den tidpunkt då nämnderna antog sina internkontrollplaner för 2020, innehöll inte samma krav på nämnderna.

4. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden fullgör, i den mån uppgifterna inte åligger kommunstyrelsen eller annan nämnd, kommunens uppgifter inom plan- och byggnadsväsendet. I detta ingår bland annat att upprätta förslag till detaljplaner, fullgöra uppgifter enligt plan- och bygglagen samt fullgöra de uppgifter som åligger kommunen som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken och livsmedelslagen.

4.1. Planeringen sker i samverkan mellan nämnd och tjänstepersoner

Inför varje nytt år revideras nämndens mål- och resultatstyrning. Arbetet genomförs i samband med kommunens budgetberedning, när uppgifter om utfallet för innevarande år inte är tillgängligt. Det innebär att nivån på målvärden i regel behöver fastställas utifrån föregående års resultat, i detta fall 2018 års resultat.

I samband med planeringen av kommande verksamhetsår träffas nämnden och representanter från enheterna i workshoppar. Vid dessa tillfällen diskuteras formuleringen av fokusområden, resultatindikatorer och målvärden. Arbetet med att utveckla målstyrningen betraktas som ständigt pågående och en lärandeprocess. Intervjuade i nämnden anser att det överlag råder enighet kring frågor kopplade till målstyrningen. Intervjuade uppger också att samspelet mellan nämnden och tjänstemannaorganisationen är välfungerande.

I samband med kommunens budgetberedning lämnar nämnden sitt förslag på fokusområden, resultatindikatorer och målvärden till kommunstyrelsen, som bereder ärendet vidare till kommunfullmäktige. Den 29 januari 2020 beslutade nämnden att på egen hand fastställa ytterligare fokusområden och indikatorer för året. Dessa anknyter till kommunfullmäktiges övergripande mål.

Det genomförs ingen riskanalys kopplat till målstyrningen i den bemärkelsen att det explicit anges vilka antaganden som ligger till grund för en god måluppfyllelse eller vilka interna och externa risker som kan rubba dessa antaganden. Av det följer att det inte heller har planerats aktiviteter med mildrande effekt på riskerna. Däremot genomförs det andra typer av riskanalyser kontinuerligt i det ordinarie arbetet, enligt miljö- och bygglovsdirektör. Riskanalys av måluppfyllelse görs även vid nämndens planeringsworkshoppar och specifikt när målvärden bestäms.

4.2. Nämndens målstyrning utgår från tio fokusområden

För miljö- och stadsbyggnadsnämnden mynnade planeringsarbetet ut i tio fokusområden och 32 resultatindikatorer. Kommunfullmäktige har fastställt tio av dessa resultatindikatorer och resterande har antagits av nämnden på egen hand. Vi har, för de resultatindikatorer som använts under flera år, analyserat målvärdena i relation till tidigare års målvärden och utfall samt hur väl fokusområden och resultatindikatorer överensstämmer. Nedan kommenterar vi ett urval av fokusområden och indikatorer.

Som tidigare nämnts hade nämnden inte tillgång till 2019 års utfall vid tidpunkten för beredningen till kommunfullmäktiges mål och budget 2020. De senaste tillgängliga uppgifterna om utfall är således från 2018. Noterbart är att ambitionen (målvärdet) för två av nämndens resultatindikatorer understiger 2018 års utfall, det vill säga det senast kända utfallet för nämnden vid budgetberedningen. Bland nämndens målvärden finns även exempel på det motsatta förhållandet, nämligen målvärden som i det närmaste kan betraktas som ouppnåeliga. Ett exempel är resultatindikatorn *mediantiden för detaljplaner för förnyelseområden*. Sedan 2017 har utfallet aldrig understigit 100 månader. Trots det har målet under samtliga av dessa år varit 36 månader. Enligt uppgift är inte målet ouppnåeligt men förutsätter förbättringsåtgärder. Dessutom påverkas utfallet av faktorer utom planens kontroll – både kommunstyrelsen samt miljö- och stadsbyggnadsnämnden ansvarar för planprocessen. Exempelvis kan externa utredningar förlänga handläggningstiden för handläggningsprocessen som helhet. Nämnden har i år föreslagit att komplettera indikatorn med effektiv handläggningstid, det vill säga ett mått som exkluderar den tid som ligger utanför planens kontroll.

Indikator	Mål/utfall 2017	Mål/utfall 2018	Mål/utfall 2019	Mål 2020
Andel verksamheter inom miljötillsynen som genom egna insatser påverkat sin taxenivå (sänkt avgift).	15% / 8 %	10 % / 14 %	10 % / 14 %	10 %
Mediantid detaljplaner för förnyelseområden (månader)	36/110	36/102	36/104	36

När verksamhetsåret ska sammanfattas i verksamhetsberättelsen görs en utvärdering av nämndens måluppfyllelse. Utvärderingen görs utifrån utfallet av nämndens resultatindikatorer. För att bedömningen av måluppfyllelsen ska spegla verksamhetens faktiska prestation är det, utifrån given utvärderingsmetod, väsentligt att resultatindikatorerna mäter det som fokusområdet avser. Granskningen visar att resultatindikatorerna i vissa fall speglar fokusområdet väl medan kopplingen i andra fall kan ifrågasättas.

Nacka utvecklas med hög kvalitet, stor variation och i samklang med nackabornas intressen. Framtagna detaljplaner stödjer en utveckling av bostäder, infrastruktur och näringslivet i Nacka. Nackaborna är delaktiga i stadsutvecklingsprocessen.

Ett exempel på där kopplingen mellan mätmetod och fokusområde kan ifrågasättas är nämndens fokusområde som beskrivs ovan. Berörda resultatindikatorer mäter mediantiden för olika handläggningsprocesser, bland annat bygglovsärenden, planbesked och detaljplaner. Det är tveksamt om resultatindikatorerna fångar det som beskrivs i fokusområdet. Mediantiden för utvalda handläggningsprocesser mäter varken medborgarnas delaktighet i stadsutvecklingsprocessen eller om kommunen utvecklas med hög kvalitet och stor variation. Det mäter inte heller i vilken grad framtagna detaljplaner stödjer en utveckling av bostäder, infrastruktur och näringsliv. Enligt uppgift är resultatindikatorerna kopplade till att Nacka utvecklas i samklang med Nackabornas intressen, vilket är en del av fokusområdet.

Myndighetsutövningen är effektiv, rättssäker, serviceinriktad och kundorienterad.

För fokusområdet ovan är det tydligare hur resultatindikatorerna svarar mot fokusområdet. Fokusområdet ställer krav på att myndighetsutövningen är effektiv, rättssäker, serviceinriktad och kundorienterad. Eftersom de två sistnämnda värdeorden i det närmaste kan betraktas

som synonymer kan fokusområdet sägas kretsa kring tre nyckelbegrepp. Rättssäkerheten och servicen mäts genom index för kundnöjdhet och andelen överprövade plan-, bygglov- och miljöärenden som ändrats i sista instans. Däremot mäts inte myndighetsutövningens effektivitet.

Två av nämndens resultatindikatorer rör livsmedelskontrollen samt miljötillsynen, och mäter andelen verksamheter som genom egna insatser reducerat sin avgift. För handläggarna finns två möjliga sätt att påverka utfallet: ge rådgivning som bidrar till att förbättra aktörernas egenkontroll eller göra "generösare" bedömningar av riskerna i verksamheterna. Om resultatindikatorn skapar ett handlade i enlighet med det senare fallet riskeras rättssäkerheten i myndighetsutövningen. Enligt intervjuuppgift upplevdes målet bland livsmedelsinspektörerna som ett ifrågasättande av deras professionella bedömningar och möjligtvis en signal från nämnden att göra generösare bedömningar.

4.3. Målstyrningen förankras på enhets- och individnivå

Nämndens målstyrning förankras i det operativa arbetet både på enhetsnivå och individnivå. Styrningen mot enheterna sker via planering av åtgärder i början av året samt via uppföljning av resultatindikatorer. Målstyrningen mot individnivån förankras genom resultatkontrakt och medarbetarsamtal.

I samband med budgetberedningen fastställer nämnden hur enheterna ska arbeta för att nå målen. Det sker ingen planering av åtgärder för respektive resultatindikator. Däremot sker en övergripande planering av åtgärder per fokusområde. Planering av åtgärder är en del av det kontinuerliga utvecklingsarbetet.

Enheterna har regelbundet under året möten kring måluppfyllelsen i relation till resultatindikatorerna. Vid dessa tillfällen diskuteras möjliga förklaringar till utfallet och åtgärder. Inom miljöenheten upprättas åtgärdsplaner under hösten då utfallet från Nöjdkundindex presenteras. Ansvar för respektive resultatindikator dokumenteras inte i verksamhetssystemet Stratsys. Ansvarsfördelningen sker vid sidan av Stratsys och nämndens controller har i uppgift att samla in rapporter kring utfall och prognos från respektive ansvarig enhetschef vid tertiärrapporteringen och årsredovisningen.

Utfallet för nämndens mål om mediantid för detaljplaner har som tidigare nämnts understigit målet under flera år. Utgångspunkten inför 2020 var att en betydlig förbättring var nödvändig för att nå upp till de uppsatta målen. Enligt uppgift har det länge funnits en ambition att vidta förbättringsåtgärder men det var först i samband med årets budgetberedning som åtgärder har konkretiserats. Stadsutvecklingschefen i Nacka tillträdde vid årsskiftet och det bedömdes att det var först efter detta som det fanns möjlighet att driva utvecklingsarbetet fullt ut. Enligt uppgift kommer det framöver att finnas ett tydligare mandat och ansvar för budget, prognos och uppföljning eftersom planenheten kommer ansvara för delprojekt detaljplan, som sedan lämnas över till huvudprojektledare. Det ger möjlighet att på ett tydligare sätt prioritera vilka projekt som ska drivas och därmed förkorta ledtiderna

Målstyrningen som riktas mot den individuella nivån antar formen av resultatkontrakt för enhetschefer och direktör samt genom medarbetarsamtal för övriga medarbetare. Resultatkontrakten ska innehålla de mål som är relevanta för respektive enhetschef/direktör samt vilka individuella åtgärder som ska vidtas för att uppnå målen. Utfallet utifrån resultatkontraktet är kopplat till lönerevisionen. De enhetschefer som arbetar inom miljö- och stadsbyggnadsnämndens ansvarsområde har vid tiden för denna granskning inte upprättat resultatkontrakt. Miljö- och bygglovsdirektörens resultatkontrakt färdigställdes under våren. Kopplingen mellan nämndens mål och enskilda medarbetare sker på ett liknande sätt, men utan resultatkontrakt. Vid medarbetarsamtalen och löneöversynen ska överordnad chef bedöma medarbetarens prestation bland annat utifrån kommunens styrmodell, i vilken de

övergripande målen ingår. Inom miljöenheten följs även enskilda resultatindikatorer upp under medarbetarsamtalet. Exempelvis genomförs uppföljning av hur många tillsynsbesök respektive livsmedelsinspektör har genomfört under året.

4.4. Uppföljning sker huvudsakligen vid tertial- och årsbokslutsrapportering

Nämndens mål- och resultatstyrning följs i huvudsak upp genom tertialrapporter och i årsbokslutet. I rapporteringen ingår utfallsredovisning, bedömningar av måluppfyllelse och beskrivningar av omständigheter kopplade till utfallet. I slutet på året görs en slutlig bedömning av måluppfyllelsen.

Rapporteringen av utfallet kopplat till nämndens resultatindikatorer sker på ett likartat sätt i de båda delårsrapporterna. Utöver utfall beskrivs även interna och externa omständigheter som påverkar resultatet. Bland annat beskrivs för vissa områden vilka åtgärder som vidtagits för att förbättra resultatet.

I årsbokslutet ges en beskrivning av resultatindikatorerna, hur årets resultat förhåller sig till föregående år och vilka påverkansfaktorer som kan förklara resultatet. Det sker ingen sammanvägd bedömning av måluppfyllelsen för fokusområdena eller fullmäktiges övergripande mål. Resultatindikatorerna analyseras istället var för sig.

4.5. Vår bedömning

Vår övergripande bedömning är att miljö- och stadsbyggnadsnämndens målstyrning är i enlighet med *Reglemente för mål- och resultatstyrning*. Vidare är vår uppfattning att nämndens tillämpning av målstyrningen har flera förtjänster men också utvecklingsområden.

Framtagandeprocessen av fokusområden och resultatindikatorer präglas av nära samarbete mellan tjänstemannaorganisationen och nämnden. Att berörda enheter är *integrerade* i framtagandet borgar för målstyrningens relevans. I nämndens måldokument beskrivs arbetet för att nå målen och det finns etablerade vägar för att kanalisera målstyrningen från strategisk nivå till den operativa nivån. Styrkedjan som löper från upprättande av mål till effekter i verksamheten och samhället kan dock tydliggöras.

Ett syfte med målstyrning är att *motivera* medarbetare till att prestera bättre. Det förutsätter för det första att målen inte understiger utgångsläget men samtidigt att de är realistiska, det vill säga inte orimligt ambitiösa. Enligt vår bedömning behöver nämnden säkerställa att målen för resultatindikatorerna uppfyller dessa två krav. Risken med mål som är allt för högt ställda är att de snarare tjänar syftet att externt kommunicera politisk handlingskraft än att internt skicka verkningsfulla styrsignaler. Vi vill samtidigt understryka att målen inte ska justeras nedåt för att säkerställa en god måluppfyllelse. Målen bör vara utvecklingsdrivande samtidigt som de är realistiska.

Det kan konstateras att det inför 2020 inte fanns tydliga planerade åtgärder för att förkorta handläggningstiden för detaljplaner, varken på nämnd- eller enhetsnivå. Utifrån att konkretiserade åtgärder inte var planerade framstår nämndens mål som än mer orealistiska att uppnå. Det är positivt att åtgärder på området konkretiserades under hösten 2020.

Målstyrningen kan vara ett kraftfullt styrmedel och det är väsentligt att resultatindikatorerna riggas på ett sätt som undviker oavsiktliga styreffekter. Vår bedömning är att två av nämndens resultatindikatorer skickar mängtydiga och icke önskvärda styrsignaler till verksamheten. Det bekräftas dessutom av intervjuuppgifter. I detta fall bör nämnden överväga om det finns andra mer lämpliga styrmedel för att uppnå avsedd styreffekt.

Vissa av nämndens fokusområden är så allomfattande att i princip allt kan rymmas inom dess gränser, samtidigt som inga resultatindikatorer är tillräckliga för att mäta dess måluppfyllelse. Ett av syftena med målstyrning är att signalera vad som är politiskt *prioriterat*. Allt för breda fokusområden ger ingen sådan vägledning till verksamheten.

Reglementet för mål- och resultatstyrning gör gällande att nämnderna ska lämna förslag på resultatindikatorer till kommunfullmäktige som därefter fastställer dem. Utöver denna procedur som är fastställd i reglementet antar nämnden egna resultatindikatorer. Att nämnden fastställer egna resultatindikatorer är inte oförenligt med reglementet men vi vill däremot understryka risken med många resultatindikatorer och hänvisa tillbaka till den så kallade *detaljeringsparadoxen*. För varje mål som läggs till urholkas styrkraften i redan befintliga mål och risken är att kommunfullmäktiges styrsignal försvagas av att ytterligare resultatindikatorer tillkommer. Nämnden bör ta detta i beaktning i kommande budgetberedning.

Nämndens uppföljning sker i enlighet med reglementet för mål- och resultatstyrning. Granskningen visar dessutom att uppföljningen av utfall används i arbetet med att *förbättra* verksamheten. För att tydliggöra styrkedjan finns dock skäl att ändra inriktningen på uppföljningen, från nuvarande fokus på resultatindikatorerna, till att fokusera på kommunfullmäktiges övergripande mål och nämndens fokusområden. Risken med nuvarande tillvägagångssätt är att resultatindikatorernas status uppgraderas från indikatorer till mål. Dessutom är risken att verksamhetens prioriteringar skiftar från de uppdrag som inte kan mätas kvantitativt, till de uppdrag som kan mätas kvantitativt. Detta fenomen beskrevs tidigare och benämns som *uppdragsglidning*.

5. Äldrenämnden

Äldrenämnden ansvarar för kommunens socialtjänst, vård och omsorg samt de uppgifter som enligt lag eller författning ankommer på socialnämnd avseende personer över 65 år. Inom dessa ansvarsområden ska nämnden planlägga, samordna och utveckla verksamheten. Dessutom är nämnden system- och finansieringsansvarig för berörda kundvalssystem.

5.1. Verksamhetsstyrningen sker i två parallella processer

Nämndens verksamhetsstyrning har i huvudsak två olika utgångspunkter: dels målstyrningen som utgår från kommunfullmäktiges övergripande mål, dels kvalitetsplanen som utgår från Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om ledningssystem och systematiskt kvalitetsarbete. Båda delar tillhör nämndens övergripande ledningssystem.

I början av hösten träffas nämnden och tjänstemannaorganisationen i ett budgetseminarium. Vid detta tillfälle diskuteras nämndens fokusområden och resultatindikationer utifrån tidigare års resultat samt den omvärldsbevakning som presenteras för nämnden. Processen för att utforma målstyrningen beskrivs som välfungerande med hög delaktighet från hela nämnden. Utgångspunkten är att definiera målvärden som är realistiska att uppnå medan fokusområdena har en mer visionär inriktning. Syftet är att fokusområdena snarare ska fungera som visioner än konkreta målbilder. Under 2019 genomfördes ett omtag av målstyrningen inom äldrenämnden. Vid detta tillfälle reviderades fokusområden, resultatindikatorer som upplevdes som omätbara plockades bort och målvärden som ansågs som orealistiska korrigerades. Intervjuade uppger att det fortfarande finns aspekter som behöver revideras i 2020 års upplaga av nämndens målstyrning, bland annat i form av att stärka kopplingen mellan fokusområden och resultatindikatorer samt anpassa antalet resultatindikatorer.

Utifrån budgetseminariet lämnar nämnden ett förslag på fokusområden, resultatindikatorer och målvärden som fastställs av kommunfullmäktige. Kommunens budget gör gällande att nämnden ska arbeta utifrån fyra fokusområden och nio resultatindikatorer. Därtill beslutade nämnden i samband med fastställandet av internbudgeten att ytterligare tio resultatindikatorer ska ingå i nämndens målstyrning.

I början på varje år upprättar nämnden en kvalitetsplan. Den tar sin utgångspunkt i Socialstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om ledningssystem och systematiskt kvalitetsarbete. Utifrån en riskanalys definieras prioriterade verksamhetsområden. Styrningen mot förbättringar inom dessa områden sker inte genom mål utan snarare genom riskmildrande åtgärder. De prioriterade områdena överlappar i viss utsträckning med fokusområdena och resultatindikatorerna. Intervjuade företrädare för nämnden är medvetna om att de två olika styrsystemen inte är ömsesidigt uteslutande och det diskuteras huruvida kvalitetsplanen borde integreras i målstyrningsprocessen.

Det genomförs ingen riskanalys kopplat till målstyrningen i den bemärkelsen att det explicit anges vilka antaganden som ligger till grund för en god måluppfyllelse eller vilka interna och externa risker som kan rubba dessa antaganden. En mer strukturerad riskanalys upprättas kopplat till kvalitetsplanen.

5.2. Kopplingen mellan fokusområde och indikatorer behöver stärkas

Nämndens budgetberedning resulterade i fyra fokusområden med 19 resultatindikatorer. I likhet med övriga nämnder har vi analyserat målvärdena i relation till tidigare års mål och utfall, samt hur väl fokusområden och resultatindikatorer överensstämmer. Nedan kommenterar vi ett urval av fokusområden och indikatorer.

Det är relativt få av nämndens resultatindikatorer som har använts kontinuerligt under flera år. Utifrån tillgängliga data kan dock konstateras att nämnden i ett fall antagit ett målvärde som är lägre än det senaste kända utfallet. Målet 2020 var att 78 procent av brukarna ska vara nöjda med sitt äldreboende, men utfallet för 2018 var 80 procent. Samma förhållande mellan målvärde och tidigare utfall var rådande föregående år.

Indikator	Mål/utfall 2017	Mål/utfall 2018	Mål/utfall 2019	Mål 2020
Andel kunder som är nöjda med sitt äldreboende	- / 82 %	- % / 80 %	75 % / 86 %	78 %

I övrigt har vi inga noteringar kring nämndens målvärden. Det förekommer resultatindikatorer där målvärdet är detsamma som referensåret. Nämnden har i dessa fall bedömt det som rimligt att ha som mål att bibehålla samma kvalitetsnivå utifrån rådande omständigheter. Vidare förekommer även ett fall där målvärden under flera år har överstigit utfallet markant. Även i detta fall fanns rimliga skäl för nämnden att anta det målvärde som fastställdes.

Välfrädden för Nackas seniorer utvecklas i nära samarbete mellan kunder, anordnare, hälso- och sjukvård samt civilsamhället. Tillsammans utvecklar vi effektiva arbetssätt för att möta det ökade antalet seniorers behov.

Äldrenämndens fokusområden och resultatindikatorer hänger ihop relativt väl. Det förekommer emellertid även exempel på när delar av fokusområden som inte fångas av resultatindikatorer på ett tydligt sätt. Fokusområdet ovan följs upp genom två resultatindikatorer: andel personer som beviljats särskilt boende och får plats inom 90 dagar samt antal personer som har fallskador bland personer 80+ per tusen invånare. För det första mäts inte den första delen av fokusområdet, nämligen i vilken utsträckning

verksamheten utvecklas i samarbete med olika intressenter. För det andra kan visserligen antalet fallskador sägas utgöra en indikator på lämpligheten i använda arbetssätt, men samtidigt är det inte givet varför just arbetssätt för att minska fallskador på egen hand ska representera hela fokusområdet.

Nacka är en äldrevänlig kommun som ger goda förutsättningar för hälsosamt åldrande och som möjliggör välbefinnande hela livet. Seniorer har möjlighet att välja mellan attraktiva särskilda boenden. Det finns lättillgängliga dagverksamheter och mötesplatser som stimulerar till god fysisk, psykisk och social hälsa.

Problematiken enligt ovan berör resultatindikatorer som inte fångar hela fokusområdet. Ett annat problem är när resultatindikatorer mäter något som inte ingår i fokusområdet. Fokusområdet ovan följs upp genom ett antal indikatorer. En av dem mäter andelen verksamheter som arbetar med sin miljöpåverkan. I fokusområdet finns dock ingen formulering med tydlig bäring på miljö- och hållbarhetsarbete.

Ett annat perspektiv är i vilken utsträckning nämnden har möjlighet att påverka utfallet av resultatindikatorerna. Äldrenämnden är en så kallad myndighetsnämnd som ansvarar för finansieringen och regleringen av utförarverksamheten inom äldreområdet. Ett exempel, som lyftes upp av en intervjuperson, är resultatindikatorn kring fallskador bland personer över 80 år. Ansvar för frågan är uppdelat mellan olika aktörer och nämnden har enbart i begränsad utsträckning möjlighet att kontrollera de faktorer som påverkar resultatet.

5.3. Målstyrningen förankras tydligt på enhetsnivå

Nämndens fokusområden och resultatindikatorer inkorporeras i det operativa arbetet genom planering och uppföljning på både enhetsnivå och individnivå. I planeringen av åtgärder används kommunens verksamhetssystem.

Respektive grupp inom enheterna har varje år planeringsdagar där nämndens fokusområden och resultatindikatorer diskuteras. Vid dessa tillfällen fastställs vilka aktiviteter som ska genomföras för att nå nämndens mål. Aktiviteterna dokumenteras i Stratsys tillsammans med ansvarig person och tidplan. När aktiviteten implementerats markeras aktiviteten som genomförd i systemet. Intervjuade tjänstepersoner upplever att berörda enheter har kommit långt i arbetet med att göra nämndens målstyrning till en angelägenhet för samtliga medarbetare.

Kommunens styrmodell uppges vara en närvarande del av styrningen även på operativ nivå. Styrmodellen är också, i likhet med inom övriga kommunen, en utgångspunkt för personalens medarbetarsamtal. Målen för enskilda medarbetare utgår bland annat från nämndens fokusområden och följs upp i samband med medarbetarsamtal och lönerevision. Utifrån likande principer upprättas resultatkontrakt med enhetschefer och gruppchefer.

5.4. Uppföljning sker på både enhets- och nämndnivå

Verksamhetens arbete enligt fastställda mål följs på aktivitetsnivå upp regelbundet och på övergripande nivå vid tertial- och årsbokslutsrapporteringen. Åtgärder initieras vid avvikelser från nämndens mål.

Förutom att det på operativ nivå sker en kontinuerlig uppföljning av aktiviteter genomförs även en samlad analys av utfallet i samband med tertialrapporterna och årsbokslutet. Uppföljning av aktiviteter sker i kontakt mellan controller och gruppchefer.

Det är i huvudsak vid tertial- och årsbokslut som nämnden följer upp målstyrningen. Vid tertialrapporteringen redovisas de utfall som vid dessa tillfällen finns tillgängliga, tillsammans med förklaring till utfallet och vilka åtgärder som genomförts inom respektive fokusområde. I nämndens årsbokslut görs en samlad uppföljning av måluppfyllelsen under året. I relation till miljö- och stadsbyggnadsnämnden skiljer sig äldrenämndens uppföljning genom att uppföljningen inbegriper fler aspekter än enbart resultatindikatorerna. I uppföljningen redovisas även andra omständigheter som inte fångas av indikatorerna. Det sker ingen sammanvägd bedömning av måluppfyllelsen för fokusområdena eller fullmäktiges övergripande mål.

Ett exempel på åtgärd som vidtagits med anledning av avvikelser i måluppfyllelsen rör hemtjänsten. Brukares nöjdhet med hemtjänsten har under ett antal år försämrats. Som en del av att vända den negativa trenden gav nämnden social- och äldredirektören i uppdrag att genomföra en översyn av kundvalet av hemtjänst. I rapporten som presenterades för nämnden i augusti 2020 lämnades förslag på utvecklingsarbete och ändringar i villkoren för utförare.

Enligt intervjuade nämndledamöter finns det många delar av verksamheten som är väsentliga att följa upp. Det kan av den anledningen vara svårt att begränsa antalet resultatindikatorer. Nya resultatindikatorer är ofta en konsekvens av nya politiska prioriteringar. De kan dock sedan vara svåra att skiljas från, även när andra områden är mer politiskt angelägna. Det är dock resultatindikatorerna inom de för tillfället politiskt prioriterade områdena som tilldelas mest uppmärksamhet.

5.5. Vår bedömning

Vår övergripande bedömning är att äldrenämndens målstyrning i allt väsentligt är i enlighet med *Reglemente för mål- och resultatstyrning*. Verksamheten arbetar strukturerat utifrån nämndens mål och det finns rutiner för att förankra målstyrningen på operativ nivå. Det finns dock delar i nämndens målstyrning som kan stärkas.

Nämnden tillämpar en *integrerad* framtagandeprocess som inbegriper dialog och samarbete mellan nämnden och tjänstemannaorganisationen. Denna form av process stärker förutsättningarna för att målstyrningen landar väl i verksamheten. Det finns också rutiner som på ett ändamålsenligt sätt införlivar målstyrningen i det operativa arbetet. Även om styrkedjan från mål till effekter är tydligare inom äldrenämnden än inom andra nämnder, kan den fortfarande utvecklas, och framförallt gällande vilka underliggande antaganden som styrkedjan bygger på.

Ett syfte med målstyrning är att *motivera* medarbetare till att prestera bättre. Ett av nämndens målvärden innebär en ambitionssänkning utifrån referensvärdet och vi rekommenderar därför att nämnden säkerställer att målvärden ses över kontinuerligt. Vi rekommenderar även nämnden att säkerställa kopplingen mellan fokusområden och resultatindikatorer. I ett fall fångas enbart en bråkdel av fokusområdet och i ett annat fall mäter en resultatindikator något som inte ingår i fokusområdet.

Varje styrinstrument bär på någon form av kostnad. Att följa upp och analysera resultatindikatorer som inte används innebär en administrativ tidskostnad och dessutom riskerar de att urholka styrkraft från andra prioriterade områden. Vi uppfattar inte att detta är ett väsentligt problem inom nämndens målstyrning men noterar att intervjuade lyfter att det kan vara svårt att överge resultatindikatorer kopplade till tidigare aktuella politiska prioriteringar. Om nämnden vill undvika inflation av resultatindikatorer men samtidigt vill

erhålla information om verksamhetens resultat kan nämnden överväga att omvandla resultatindikatorer till nyckeltal.⁷

Det sker ingen sammanvägd bedömning av måluppfyllelsen per fokusområde. Däremot redovisas omständigheter som inte fångas av indikatorerna. Enligt vår bedömning är detta ett ändamålsenligt tillvägagångssätt eftersom kvantitativa mätmetoder sannolikt behöver kompletteras med kvalitativa för att fånga helheten.

6. Natur- och trafiknämnden

Natur- och trafiknämnden ansvarar för kommunens vägar, gator och övrig allmän platsmark samt park- och naturmark. Däri ingår bland annat att utöva kommunens huvudmannaskap för allmänna anläggningar, ansvara för drift och underhåll av konst i offentliga rum samt följa trafikförhållandena samt verka för förbättrad trafiksäkerhet. Nämnden ansvarar också för delar av kommunens uppgifter inom avfallsområdet.

6.1. Planeringsprocessen involverar hela organisationen

I likhet med övriga granskade nämnder reviderar natur- och trafiknämnden sin målstyrning vid ett årligt budgetseminarium. Tjänstemannaorganisationen tar inför seminariet fram ett underlag som grund för diskussionen kring målstyrningen. I underlaget ingår förslag på fokusområden och resultatindikatorer utifrån tidigare års utfall och andra omständigheter. I framtagandet av underlaget deltar både enhetschefer och enskilda medarbetare. Intervjuade beskriver samarbetet inom nämnden samt mellan nämnden och enheterna som välfungerande.

Nämndens framtagandeprocess mynnade ut i ett förslag till kommunfullmäktige om fyra fokusområden och 16 resultatindikatorer. Därutöver har nämnden inte antagit egna resultatindikatorer.

I intervjuer med nämndledamöter och tjänstepersoner understryks att fokusområdena ska vara tydliga, att resultatindikatorerna ska vara mätbara och dess målvärden realistiska att uppnå. Därför genomfördes under 2019 ett stort omtag i nämndens målstyrning. Tidigare fokusområden uppfattades som otydliga och flera av resultatindikatorerna gick inte att mäta på ett adekvat sätt.⁸

Det genomfördes ingen riskanalys till 2020 års målstyrning i den bemärkelsen att det explicit anges vilka antaganden som ligger till grund för en god måluppfyllelse eller vilka interna och externa risker som kan rubba dessa antaganden. Av det följer att det inte heller har planerats aktiviteter med mildrande effekt på riskerna. Intervjuade uppger att internkontrollplanen för 2021 kommer inbegripa risker kopplat till målstyrningen.

Intervjuade uppger att nämndens och hela kommunens målstyrning har tydliggjorts under senare år och att styrkedjan från fullmäktiges mål till nämndernas resultatindikatorer har stärkts. Sedan kommunens omtag av målstyrningen under 2015 och 2016 har nämnderna också börjat arbeta mer likartat med målstyrningen.

⁷ En resultatindikator är ett verktyg för att ta reda på om fastställda mål är uppnådda eller är på väg att nås. Ett nyckeltal är ett mått, som utan att vara kopplat till ett mål, mäter en viss aspekt av en verksamhet. Skillnaden dem emellan är med andra ord att ett nyckeltal självständigt kan uttrycka förhållanden, medan en resultatindikator alltid är kopplat till ett övergripande mål.

⁸ Ett exempel på en resultatindikator som uppfattades som svår att mäta var besöksutvecklingen i naturreservat.

6.2. Överensstämmelsen mellan fokusområden och mätmetod är god

Natur- och trafiknämnden har under senare år kontinuerligt bytt ut sina resultatindikatorer. Som tidigare nämnts genomfördes dessutom ett större omtag av målstyrningen under 2019. Detta omöjliggör jämförelser mellan årets indikatorer och tidigare års indikatorer.

Överlag är överensstämmelsen mellan nämndens fokusområden och resultatindikatorer god. Resultatindikatorer fångar i flera fall förtjänstfullt nämndens fokusområden. Ett exempel som kan lyftas upp är fokusområdet nedan. Fokusområdet mäts genom resultatindikatorer som på ett tydligt sätt omfattar hela fokusområdet.

God framkomlighet och hållbart resande

Utgångspunkten för nämndens målstyrning är att målvärdena ska vara realistiska. Vid intervjuer framkommer att det av olika anledningar ändå förekommer mål som inte ligger i linje med vad som är rimligt att förvänta sig. Det kan i ett fall härledas till kommunens styrmodell, vilken gör gällande att kommunen ska vara bland de 10 procent bästa i kommunala jämförelser. Därmed upplevs det som svårt att sätta en annan målsättning än just 10 %, trots att det inom alla områden inte är helt realistiskt. Samma problematik finns kring indikatorn *andel sjöar med god status gällande övergödning*. Enligt uppgift är målet om 75 procent inte realistiskt på kort sikt men utgår från kommunens övergripande miljömål.

6.3. Indikatorer formuleras även på enhetsnivå

Inom natur- och trafiknämndens verksamhet finns rutiner för att bryta ner nämndens målstyrning på operativ nivå. På enhetsnivå görs detta med hjälp av kommunens verksamhetssystem och på individnivå sker förankringen, i likhet med övriga nämnder, genom resultatkontrakt och medarbetarsamtal.

Efter att nämnden bestämt fokusområden och resultatindikatorer följer ett arbete på enhetsnivå med att bryta ned målstyrningen. Enheterna formulerar ytterligare indikatorer och aktiviteter som svarar mot nämndens fokusområden. Tillsammans med nämndens fokusområden och resultatindikatorer läggs enheternas indikatorer och aktiviteter in i verksamhetssystemet Stratsys. Exempelvis följer enheterna 15 nöjd kundindex för olika ärendekategorier. Intervjuad enhetschef uppger att dessa typer av indikatorer sporrar medarbetare till att förbättra verksamheten och konkretiserar varje enskild medarbetares bidrag till nämndens övergripande fokusområden. På enheterna har det genomförts ett antal åtgärder för att förbättra kundnöjdheten. Bland annat har personalen gått bemötandeutbildning och det pågår ett arbete med att kartlägga ärendeprocesserna. Ett exempel på åtgärd som nämnden vidtagit med utgångspunkt från målstyrningen är att uppberedningsgraden i de tio mest väsentliga investeringsprojekten redovisas i relation till målvärdet vid varje tertiärrapportering.

Strukturen för att förankra målstyrningen på individnivå är densamma som för övriga nämnder. Resultatkontrakt upprättas med enhetschefer och ansvarig direktör. Resultatkontrakten innehåller de mål som är relevanta för respektive enhetschef/direktör samt åtgärder som ska vidtas för att uppnå målen. Utfallet utifrån resultatkontraktet är kopplat till lönerrevisionen. Övriga medarbetare följs upp utifrån de övergripande målen men utan att upprätta resultatkontrakt. Målsättningarna följs upp vid medarbetarsamtal och ligger till grund för lönesättningen.

6.4. Uppföljning sker av fokusområdet som helhet

Nämndens måluppfyllelse för året som helhet följs upp i årsbokslutet. Utvärderingen av måluppfyllelsen grundas dels på resultatindikatorer, dels på andra omständigheter som bedöms vara relevanta. Det sker en sammanvägd bedömning av fokusområdena som helhet.

Natur- och trafiknämndens senaste årsbokslut fastställdes den 18 februari 2020. Nämnden skiljer sig från övriga granskade nämnder genom att det görs en bedömning av måluppfyllelsen för fokusområdet som helhet. Bedömningen utgår inte enbart från använda resultatindikatorer. I bedömningen tar nämnden även hänsyn till omständigheter som inte fångas av resultatindikatorerna. Enligt intervjuade kan inte hela nämndens uppdrag mätas kvantitativt, varför mer kvalitativa aspekter lyfts fram i uppföljningen som ett komplement till resultatindikatorerna. På så vis fångas helheten på ett bättre sätt, enligt intervjuade.

På enhetsnivå sker uppföljning av indikatorer och aktiviteter en gång i månaden. Utfallet diskuteras bland medarbetarna både på enhets- och gruppnivå. Uppföljningen dokumenteras i Stratsys och används som en del i det kontinuerliga förbättringsarbetet.

6.5. Vår bedömning

Natur- och trafiknämndens målstyrning är i allt väsentligt i enlighet med kommunfullmäktiges *Reglemente för mål- och resultatstyrning*. Nämndens fokusområden fångas väl av valda resultatindikatorer och det finns en tydlig struktur för att bryta ner målstyrningen på enhetsnivå.

Under föregående år genomfördes ett större omtag av nämndens målstyrning. Arbetet med att ta fram förslag och fatta beslut om målstyrningen inbegriper enskilda medarbetare, tjänstemannaledningen och nämnden. Vår bedömning är att detta *integrerade* tillvägagångssätt borgar för målens relevans samt legitimitet på tjänstemannanivå.

Vår bedömning är att kopplingen mellan fokusområden och resultatindikatorer är ändamålsenlig. Däremot finns skäl att se över målvärdena för vissa resultatindikatorer. Nacka har som ambition att tillhöra de 10 procent främsta kommunerna i kommunala jämförelser. Det torde inte tolkas som att detta mål behöver uppnås på kort sikt om utgångsläget är ogynnsamt. Däremot bör det långsiktiga målet överensstämja med de kommunövergripande målen.

Det finns etablerade rutiner för att bryta ner nämndens mål till indikatorer och aktiviteter på operativ nivå. Nedbrytningen tydliggör värdet av insatser på den operativa nivån för att nå nämndens övergripande mål. Tillsammans med kopplingen till målstyrningen i resultatkontrakt och medarbetarsamtal tjänar nedbrytningen på enhetsnivå till att *motivera* verksamheten till prestationshöjande insatser.

Nämndens bedömning av måluppfyllelsen skiljer sig från övriga granskade nämnder genom att bedömningen rör fokusområdet som helhet.

7. Sammanfattande bedömning

Granskningens syfte är att bedöma om granskade nämnder arbetar ändamålsenligt med målstyrningen. Bedömningen bygger på i huvudsak på kommunfullmäktiges antagna styrdokument samt tillämplig forskning. I granskningen ingår äldrenämnden, natur- och trafiknämnden samt miljö- och stadsbyggnadsnämnden.

Vår övergripande bedömning är att följsamheten gentemot kommunfullmäktiges reglering av målstyrningen i allt väsentligt är god. Vi noterar också att det inom nämnderna finns flera förtjänster i hur målstyrningen tillämpas. Bland annat finns etablerade vägar för att kanalisera målstyrningen från strategisk till operativ nivå och utformningen av målstyrningen sker i nära samarbete mellan enheter samt nämnder. Vi har dock även identifierat ett antal utvecklingsområden.

Det inledande steget i nämndernas målstyrningsprocess är framtagande av fokusområden och resultatindikatorer. Nämnderna tillämpar en integrerad framtagandeprocess som inbegriper dialog och samarbete med tjänstemannaorganisationen. Enligt vår bedömning borgar denna process för målstyrningens relevans och att den landar väl i verksamheten.

Frågan om verksamheternas arbete utifrån målen berörs av reglementet för mål- och resultatstyrning, vilket gör gällande att nämnderna ska besluta om *hur* målen ska uppnås. Vår granskning visar att det enbart är miljö- och samhällsbyggnadsnämnden som för respektive fokusområde fattat beslut om detta. De andra två granskade nämnderna avviker sålunda från kraven i reglementet. På verksamhetsnivå sker dock, i olika utsträckning, en nedbrytning av nämndens mål till aktiviteter och åtgärder. Vi bedömer att det för vissa mål är naturligt för nämnden att lämna vägledning kring *hur* målen ska uppnås medan det i andra fall är naturligt att tjänstemän/verksamhetsexpertis bedömer *hur* målen ska uppnås. Det kan finnas skäl att antingen se över om reglementet behöver tydliggöras i detta avseende eller så behöver den interna kontrollen utvecklas så att det säkerställas att nämnderna följer kraven enligt reglementet.

Vidare är vi av uppfattningen att nämnderna bör säkerställa att styrkedjan, från mål till förväntad effekt, är tydlig och realistisk. Det är inte tydligt vilka antaganden som ligger till grund för en god måluppfyllelse. Ingen granskad nämnd har genomfört en riskanalys kopplat till måluppfyllelsen. Detta noterades även i revisionens granskning av intern kontroll (2019). Kommunen har sedan dess upprättat ett nytt reglemente för intern kontroll som inbegriper kravet på att risker som kan påverka måluppfyllelsen ska analyseras. Enligt uppgift kommer budgetprocessen inför 2021 inbegripa tydligare riskanalyser kopplat till just måluppfyllelsen.

Det finns skäl för nämnderna att se över kopplingen mellan fokusområden och resultatindikatorer samt säkerställa att målvärdena är realistiska. I vissa fall fångas enbart en bråkdel av fokusområdet och i andra enstaka fall mäter en resultatindikator något som inte omfattas av fokusområdet. Vidare förekommer å ena sidan indikatorer med målvärden som understiger det senaste kända utfallet och å andra sidan mål som i det närmaste uppfattas som omöjliga att uppnå.

Merparten av intervjuade anser att nämndernas fokusområden snarare ska utgöra visioner än mål som är realistiska att uppnå. Det finns inget i fullmäktiges bestämmelser som säger att denna ordning är felaktig. Vi vill ändå understryka att det finns risker kopplade till nuvarande praktik. Om fokusområdena inte är möjliga att uppnå faller det sig naturligt att uppföljningen kommer att kretsa kring resultatindikatorerna. Sådan är uppföljningen inom miljö- och stadsbyggnadsnämnden utformad. Risken med ett alltför stort fokus på resultatindikatorerna är att dessa i praktiken uppgraderas till mål. Då har resultatindikatorns syfte ändrats från att vara ett *verktyg* för att ta reda på om fastställda mål är uppnådda, till att tillägnas ett oberoende *egenvärde*.

Vidare vill vi understryka att kvantitativa mått på egen hand sällan fångar hela det komplexa uppdrag som offentliga organisationer ofta har. Därför är det vanskligt att i allt för stor utsträckning förlita sig på resultatindikatorer i bedömningen av måluppfyllelse. Vår uppfattning är att det bör ske en sammanvägd analys och bedömning av kvalitativa och kvantitativa faktorer som grund för måluppfyllelsen. Oaktat om kommunen delar denna uppfattning bör reglementet för mål- och resultatstyrning innehålla vägledning i hur

nämnderna ska förhålla sig till bedömningen av måluppfyllelse. Annars är risken att bedömningarna sker utifrån olika grunder.

Nämnderna följer upp måluppfyllelsen vid minst tre tillfällen per år i enlighet med reglementet för mål- och resultatstyrning. Enligt vår bedömning vidtas i allt väsentligt åtgärder vid lämpliga tillfällen – då det skett återkommande eller betydande avvikelser samt inom områden som är av särskild betydelse för nämnden. Beroende på vilken mätmetod som används och hur långt ut på effektkedjan målet befinner sig, kan det vara vanskligt att reagera alltför starkt på små utfallsavvikelser. Exempelvis förekommer i regel vissa osäkerheter kring det verkliga utfallet inom enkätundersökningar och även externa faktorer kan påverka. Ju längre ut på effektkedjan målet är formulerat, desto större är sannolikheten att externa faktorer påverkar resultatet. I nämndernas uppföljningar genomförs enligt vår bedömning ändamålsenliga analyser av utfallet, vilket är väsentligt för att kunna fatta väl avvägda beslut om åtgärder.

8. Svar på revisionsfrågor

Fråga	Svar
<p>Är satta resultatindikatorer och målvärden styrande?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Är resultatindikatorerna utformade på ett sätt så att de mäter det som de är avsedda att mäta? - Är målvärdena för resultatindikatorerna rimliga utifrån tidigare års resultat och rådande omständigheter? 	<p>Delvis. Granskade nämnder har i flera fall fastställt resultatindikatorer som överensstämmer med fokusområdet och målvärden som är rimliga utifrån tidigare års resultat och rådande omständigheter. Granskningen visar även att det förekommer exempel där kopplingen mellan fokusområde och resultatindikatorer är svag. Den visar också att fastställda målvärden inte alltid är realistiska och i vissa fall till synes inte verkar vara uppdaterade utifrån föregående års resultat.</p>
<p>Har nämnden gjort en riskbedömning avseende vilka mål och uppdrag som kan vara svåra att uppnå och genomföra?</p>	<p>Nej. Nämnderna har inte gjort en dokumenterad riskanalys av måluppfyllelsen den bemärkelsen att det explicit anges vilka antaganden som ligger till grund för en god måluppfyllelse eller vilka interna och externa risker som kan rubba dessa antaganden. Av det följer att det inte heller har planerats aktiviteter med mildrande effekt på riskerna. Däremot genomförs i samband med budgetplaneringen en form av indirekt riskanalys när nämnderna ska besluta om målvärdena. I juni 2020 antogs kommunens nya reglemente för intern kontroll, vilken innehåller nya krav på att risker kopplade till måluppfyllelsen ska analyseras, och enligt uppgift kommer sådana risker finnas med i nämndernas internkontrollplaner som avser 2021.</p>
<p>Har nämnden säkerställt en ändamålsenlig planering av åtgärdernas/aktiviteternas genomförande?</p>	<p>Delvis. På det stora hela har nämnderna säkerställt en ändamålsenlig planering av aktiviteternas genomförande. I regel finns det etablerade vägar för att kanalisera målstyrningen från strategisk nivå till den operativa nivån. Som tidigare nämnts bedömer vi att riskanalysen i samband med planeringen kan stärkas. Vi är också av uppfattningen att nämnderna på ett tydligare sätt bör säkerställa att det verkligen sker en ändamålsenlig planering av målen på verksamhetsnivå.</p>
<p>Genomför nämnden åtgärder/aktiviteter som är i linje med fullmäktiges mål och fokusområden?</p>	<p>Delvis. Enligt kommunens reglemente för mål- och resultatstyrning ska nämnderna besluta om <i>hur</i> målen ska uppnås. Granskningen visar att enbart en av tre nämnder har fastställt vilka aktiviteter/åtgärder som ska genomföras för att nå målen. För denna nämnd är vår bedömning att åtgärderna ligger i linje med både fullmäktiges mål och nämndens fokusområden.</p>
<p>Följs måluppfyllelsen och genomförda åtgärder/aktiviteter upp i nämnden och vidtas åtgärder utifrån resultaten?</p>	<p>Delvis. Nämndernas måluppfyllelse följs upp i tertialrapporter och i årsredovisningen i enlighet med reglementet för mål- och resultatstyrning. Vår bedömning är att åtgärder i regel vidtas vid avvikelser i större skala och inom områden som är av särskild betydelse för nämnden. Det förekommer dock undantag.</p>

	<p>Enligt vår bedömning gör nämnderna överlag rimliga bedömningar kring när särskilda åtgärder behöver vidtas utifrån brister i måluppfyllelsen. Dessa bedömningar är i många fall komplexa. Utfallet behöver tolkas utifrån påverkande externa faktorer och i vissa fall är resultatindikatorerna förenade med möjliga mätfel. Vi noterar att uppföljningarna i regel innehåller ändamålsenliga utfallsanalyser.</p> <p>Miljö- och stadsbyggnadsnämndens måluppfyllelse avseende handläggningstiden för detaljplaner har under flera år varit bristande. Vi noterar att det inför 2020 inte fanns konkreta förbättringsåtgärder inplanerade för att förbättra måluppfyllelsen, trots ambitiösa mål som förutsatte markanta förbättringar.</p>
<p>I de fall målen inte nås vidtas då tydliga åtgärder från nämnden?</p>	<p>Delvis. Som ovan beskrivits är vår bedömning att åtgärder i regel vidtas vid avvikelser i större skala och inom områden som är av särskild betydelse för nämnden. Beroende på omständigheterna är det inte alltid relevant att vidta särskilda åtgärder vid bristande måluppfyllelse. Enligt vår bedömning fanns dock skäl för miljö- och stadsbyggnadsnämnden att inför 2020 säkerställa tydligare planering av åtgärder för att förkorta handläggningstider för detaljplaner. Inför 2020 hade varken nämnden eller planenheten beslutat om konkreta åtgärder för att nå målen.</p>
<p>Fungerar målstrukturen på ett sätt som stödjer styrningen och ledningen på operativ nivå?</p>	<p>Ja. Nämnderna tillämpar en integrerad framtagandeprocess som inbegriper dialog och samarbete med tjänstemannaorganisationen. Enligt vår bedömning borgar denna process för målstyrningens relevans och att den landar väl i verksamheten. Det finns också rutiner som på ett ändamålsenligt sätt införlivar målstyrningen i det operativa arbetet, både på enhets- och individnivå.</p>

Nacka den 25 november 2020

Herman Rask, EY

9. Källförteckning

Intervjupersoner

- ▶ 1:e vice ordförande, miljö- och stadsbyggnadsnämnden
- ▶ 1:e vice ordförande, natur- och trafiknämnden
- ▶ 1:e vice ordförande, äldrenämnden
- ▶ 2:e vice ordförande, miljö- och stadsbyggnadsnämnden
- ▶ 2:e vice ordförande, natur- och trafiknämnden
- ▶ 2:e vice ordförande, äldrenämnden
- ▶ Biträdande social- och äldredirektör
- ▶ Controller, miljö- och stadsbyggnadsnämnden
- ▶ Controller, natur- och trafiknämnden
- ▶ Enhetschef för drift – offentlig miljö
- ▶ Enhetschef för äldreheten
- ▶ Gruppchef inom kvalitet och stöd inom äldreheten
- ▶ Gruppchef biståndshandläggargruppen inom äldreheten
- ▶ Livsmedelsinspektör
- ▶ Miljö- och bygglovsdirektör
- ▶ Ordförande, miljö- och stadsbyggnadsnämnden
- ▶ Ordförande, natur- och trafiknämnden
- ▶ Ordförande, äldrenämnden
- ▶ Social- och äldredirektör
- ▶ Trafik- och fastighetsdirektör

Dokumentation

- ▶ Internbudget för miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2017
- ▶ Internbudget för miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2018
- ▶ Internbudget för miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2019
- ▶ Internbudget för miljö- och stadsbyggnadsnämnden 2020
- ▶ Internbudget för natur- och trafiknämnden 2017
- ▶ Internbudget för natur- och trafiknämnden 2018
- ▶ Internbudget för natur- och trafiknämnden 2019
- ▶ Internbudget för natur- och trafiknämnden 2020
- ▶ Internbudget för äldrenämnden 2017
- ▶ Internbudget för äldrenämnden 2018
- ▶ Internbudget för äldrenämnden 2019
- ▶ Internbudget för äldrenämnden 2020
- ▶ Internkontrollplan 2019 för miljö- och stadsbyggnadsnämnden
- ▶ Internkontrollplan 2019 för natur- och trafiknämnden
- ▶ Internkontrollplan 2019 för äldrenämnden
- ▶ Kvalitetsplan för äldrenämnden 2020
- ▶ Nacka kommuns budget 2017
- ▶ Nacka kommuns budget 2018
- ▶ Nacka kommuns budget 2019
- ▶ Nacka kommuns budget 2020

- ▶ Nacka kommuns årsredovisning 2019
- ▶ Reglemente för miljö- och stadsbyggnämnden
- ▶ Reglemente för mål- och resultatstyrning
- ▶ Reglemente för natur- och trafiknämnden
- ▶ Reglemente för äldrenämnden
- ▶ Tertialbokslut 1 2020 för miljö- och stadsbyggnämnden
- ▶ Tertialbokslut 1 2020 för natur- och trafiknämnden
- ▶ Tertialbokslut 1 2020 för äldrenämnden
- ▶ Tertialbokslut 2 2020 för miljö- och stadsbyggnämnden
- ▶ Tertialbokslut 2 2020 för natur- och trafiknämnden
- ▶ Tertialbokslut 2 2020 för äldrenämnden
- ▶ Årsbokslut 2017 för miljö- och stadsbyggnämnden
- ▶ Årsbokslut 2017 för natur- och trafiknämnden
- ▶ Årsbokslut 2017 för äldrenämnden
- ▶ Årsbokslut 2018 för miljö- och stadsbyggnämnden
- ▶ Årsbokslut 2018 för natur- och trafiknämnden
- ▶ Årsbokslut 2018 för äldrenämnden
- ▶ Årsbokslut 2019 för miljö- och stadsbyggnämnden
- ▶ Årsbokslut 2019 för natur- och trafiknämnden
- ▶ Årsbokslut 2019 för äldrenämnden

Detaljplan för del av
Ryssbergen, del av Sicklaön
13:3 och del av 134:21, västra
Sicklaön

9

NTN 2018/167

2021-02-04

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr NTN 2018/167

Dnr KFKS 2016/97

Natur- och trafiknämnden

Detaljplan för del av Ryssbergen, del av Sicklaön 13:3 och del av 134:21, västra Sicklaön

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden antar förslag till yttrande enligt tjänsteskrivelsens bilaga 1, 2021-02-04.

Sammanfattning av ärendet

Planområdet omfattar cirka 5,6 hektar och är beläget i västra delen av Centrala Nacka, mellan Värmdöleden och det planerade naturreservatet Ryssbergen. Tre kvarter med bostadshus planeras och möjliggör byggnation på upp till 600 bostäder motorvägen planeras för en verksamhetsbyggnad på 13 000 -16 500 kvadratmeter verksamheter och cirka 10 600 kvadratmeter parkering. Detaljplanen medger olika typer av verksamheter i byggnaden, såsom bilverkstad, bilprovning, bilförsäljning eller lager (Z1), kontor (K), idrottshall (R1) och detaljhandel (H).

Natur- och trafiknämnden har bland annat synpunkter kring parkeringsmöjligheter för det kommande reservatet, att gestaltungsprogrammet för allmän plats behöver förtydligas, att fler kompensationsåtgärder borde genomföras och behovet av en allmän lekplats.

Ärendet

Planområdet omfattar cirka 5,6 hektar och är beläget i västra delen av Centrala Nacka. Planområdet utgörs av del av fastigheten Sicklaön 13:3 och del av fastigheten Sicklaön 134:21. Området gränsar västerut och norrut mot naturområden som planeras bli naturreservat, österut mot trafikplats Kvarnholmen och söderut mot Värmdöleden, väg 222. Sicklaön 13:3 är privatägd och ägs av Nackamark Exploatering KB, ett bolag som ägs av HSB och Skanska. Trafikverket äger fastigheten Sicklaön 134:21 där Värmdöleden är belägen.

Ändringar efter samråd

Efter samrådet har följande ändringar av planförslaget gjorts.



- Planområdet har utökats så angöringsvägen till området från Kvarnholmens trafikplats ingår.
- Plangränsen har justerats något mot Birkavägen samt mot naturreservatet i planområdets västra kant.
- Strukturen inom bostadskvarteren har förändrats och kvarteren har öppnats upp mot norr och den högsta bebyggelsen sänkts.
- Gestaltungsbestämmelser har omformulerats till följd av upprättade gestaltungsprogram.
- Byggnader föreslås inte längre i östra delen av branten upp mot naturhöjden Hjässan.
- Ett stort antal utredningar har upprättats eller uppdaterats och bestämmelser har justerats som följd av uppdaterade utredningar.
- Naturvärden har inventerats och bedömts ytterligare.
- En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

Utdrag från Planbeskrivning

Bostäder

Bostadshusen placeras i tre kvarter (på plankartan markerat B), som öppnar sig mot skogen i norr. Höjden på bostadshusen varierar från sex till tio våningar. Den volym bostäder som detaljplanen medger är cirka 40 000 kvadratmeter bruttoarea, vilket motsvarar 400-600 bostäder beroende på vilka lägenhetsstorlekar som byggs. I bostadskvarteren tillåts även centrumverksamhet (C) i bottenvåning, vilket skulle kunna vara kontor eller mindre försäljning, som inte innebär stora trafikmängder.

Förskola

I det mellersta bostadskvarteret kan en förskola (S1) för ca 80 barn, som motsvarar 4 avdelningar, anläggas. Kvarterets gård kommer då delvis att utgöras av förskolegård. Möjligheten att nyttja förskolegården för lek under kvällstid och helger beror på framtida anordnaren av förskoleverksamheten.

Verksamheter

Detaljplanen möjliggör för en etablering av en större verksamhetsbyggnad närmast Värmdöleden. Detaljplanen medger olika typer av verksamheter i byggnaden, såsom bilverkstad, bilprovning, bilförsäljning eller lager (Z1), kontor (K), idrottshall (R1) och detaljhandel (H). Ett parkeringsgarage planeras i byggnaden för de boende inom detaljplaneområdet. I östra delen av verksamhetstomten möjliggörs drivmedelsförsäljning (Z2).

Verksamhetsbyggnadens volym omfattar cirka 13 000 -16 500 kvadratmeter verksamheter, 6 500 – 13 000 kvadratmeter verksamhetsparkering, delvis under mark och cirka 10 600 kvadratmeter boendeparkering. Byggnaden blir cirka 29 meter hög mätt från huvudgatans nivå, vilket ger ett bra bullerskydd för resten av planområdet och



naturmarken i norr. Under byggnaden och markparkering utomhus för verksamhetens behov kan en underjordisk garagevåning anläggas.

Mark och växtlighet

Inom de nya bebyggelsekvarteren och där gator anläggs kommer marknivåerna att ändras väsentligt från dagens nivåer och befintlig vegetation kommer därför till övervägande del att tas bort. Det beror dels på att den kuperade terrängen är svår att bygga i, vilket gör det svårt att bibehålla befintlig mark, dels på att den nya huvudgatan behöver ges en flack lutning, vilket får följdverkningar på omgivande bebyggelse som ansluter till gatunivån. Terränganpassning och hänsyn till vegetation i buffertzonen beskrivs utförligare i Gestaltningsprogram för allmän plats.

Buffertzonen

Mellan bostadskvarteren och det framtida naturreservatet planläggs en buffertzon med naturmark (NATUR). Syftet med zonen är att skydda terräng och vegetation så ingen påverkan sker inom naturreservatet. I zonen ska befintlig mark och vegetation bibehållas i största möjliga mån, men det kommer att bli nödvändigt att göra vissa ändringar, främst att fälla träd vars kronor går in i den framtida bebyggelsen. Vissa mindre schaktarbeten kan också behövas, både för att göra området lättare att promenera i och för att hantera dagvatten från planområdet. Schaktarbeten kopplade till byggnationen av bostäderna ska minimeras i buffertzonen men kan bli nödvändiga på vissa platser, det är då väsentligt att schakterna inte omfattar hela buffertzonen bredd utan hålls tills ett minimum. Träd som står nära sprängkanter kan behöva tas ner på grund av säkerhetsrisker. Hantering av träd och natur ska ske enligt beskrivning i Gestaltningsprogram för allmän plats samt enligt Nacka kommuns tekniska handbok vad gäller träd och natur.

Tillgänglighet till naturreservatet

Tre huvudsakliga kopplingar föreslås från planområdet till det föreslagna naturreservatet; i väster, vid lokalgatan samt gångväg till Hjässan.

Naturmark utmed gatan i väster

I huvudgatans sväng i västra delen av planområdet mellan gatan och verksamhetsbyggnaden är marken mycket kuperad. Här finns en befintlig dunge av tallar som har identifierats som viktig för spridningssamband av tall. Här ska markpåverkan undvikas inom rotzonen för de sparade träden för att säkerställa deras överlevnad. Sprängkanter avses att döljas och slänter utformas så naturliga som möjligt med vegetation och höjdsättning som ansluter till den befintliga.

Lek och utevistelse

Någon kommunal lekplats föreslås inte i detaljplanen. Ryssbergens framtida naturreservat kommer att erbjuda goda möjligheter till lek i naturen inom kort



gångavstånd från samtliga bostäder. Lekytor föreslås anordnas på bostadsgårdar. I buffertzonen kan viss naturlek iordningsställas.

Huvudgata

Genom området kommer en ny huvudgata ((GATA1), GATA3) att anläggas. Den nya huvudgatan förbereds för att på sikt kunna bli en del av en ny sammanhängande gata som kommer att leda hela vägen från Bergs gård till Järsla station i enlighet med program för Centrala Nacka. Huvudgatan kommer att knyta samman Centrala Nacka och skapa möjligheter för gående och cyklister att röra sig mellan stadsdelarna norr och söder om Värmdöleden. Genom planförslaget förbereds för en framtida sammankoppling även för bilister. Det säkerställs dock inte i detta planförslag utan kräver åtgärder utanför planområdet på Birkavägen. Möjlighet för kollektivtrafik avses att prövas utanför planområdet även innan en större ombyggnation av Birkavägen kommer till stånd, men kräver vissa åtgärder.

Där huvudgatan går genom den nya bebyggelsen i Ryssbergen har den karaktären av en stadsgata med byggnader på båda sidorna. Lutningen är brantare i öster och väster där kopplingen sker till befintliga gator. Genom bebyggelsen planar gatan ut för att öka tillgängligheten och skapa förutsättningar för exempelvis sophämtning och varuleveranser.

Huvudgatans centrala del är 20 meter bred och utgörs av en gångbana, en dubbelriktad cykelbana, en möbleringszon med träd och parkeringsfickor med plats för dörruppslag, en 7 meter bred körbana samt en möbleringszon med trädplantering och en gångbana mot verksamhetsbyggnaden. Angöring, parkering för personer med funktionsvariationer och sophämtning från soprummen sker från fickor i möbleringszonen. I anslutning till det mellersta kvarteret planeras en angöringsficka som också nyttjas för sophämtning och varuleveranser till förskolan. Övrig angöring till förskolan sker från gatan på kvartersmark öster om förskolan.

Utbyggnad av trafikplats Kvarnholmen

Vid en framtida utbyggnad av trafikplats Kvarnholmen planeras en cirkulationsplats med två körfält. Befintlig cirkulation består endast av ett körfält.

Anslutning mot Birkavägen

Huvudgatan genom planområdet planläggs för att i framtiden kunna förlängas som en allmän gata ner mot Järsla station. Med befintlig utformning av Birkavägen är det dock inte möjligt att koppla på allmän körtrafik från detaljplanen utan det kräver förändringar utanför planområdet. I närtid avses huvudgatan nås från trafikplats Kvarnholmen och allmän biltrafik föreslås vända norr om vägporten medan gång- och cykelbanan genom planområdet förlängs och ansluts till Birkavägen.



Parkering

Huvuddelen av bostädernas parkeringar ska anordnas i verksamhetskvarteret (P) för att i så stor utsträckning som möjligt undvika underbyggda gårdar. Det ger större möjlighet att bevara befintlig natur eller återplantera vegetation på ett friare sätt.

Verksamhetsbyggnaden är tänkt att ha separata trapphus mot huvudgatan för att ge de boende möjlighet att nå parkeringarna. Längs gatorna föreslås ett mindre antal parkeringsplatser främst avsedda för angöring samt för tillgänglig parkering. Planen ger även möjlighet att underbygga det mellersta bostadskvarteret med garage.

Enligt kommunens krav på cykelparkering och med den planerade fördelningen av små och stora bostäder ger det ett behov av 1300 cykelparkeringsplatser. Cirka 1100 av dessa kommer placeras i invändiga cykelrum på entréplanet samt källarplan 1 i kvarteren dels drygt 218 utomhus vilket tillgodoser kommunens krav. Parkeringstalen inkluderar cykelparkering för elever, besökare och personal

Dagvattenhantering

Öster om detaljplaneområdet finns befintliga dagvattenledningar i Kvarnholmsvägen. Genom Ryssbergstunneln finns en befintlig dagvattenledning som ansluter till en oljeavskiljare för rening av dagvattnet innan det leds ut i Svindersviken. Avvattningen av ramperna från Värmdöleden ansluter även till denna ledning. Sydväst om området i Birkavägen finns en befintlig dagvattenledning förlagd i vägporten under Värmdöleden. Denna ledning som ägs av Trafikverket hanterar vägdagvatten från Värmdöleden och ansluter till kommunalt dagvattennät. En dagvattenutredning har tagits fram.

Förslag till yttrande

De synpunkter som nämnden framför finns beskrivna i bilaga ett, förslag till yttrande.

Handlingar i ärendet

Bilaga 1, förslag till yttrande.

Kristina Petterqvist
Enhetschef
Drift offentlig utemiljö

Yttrande över detaljplan för del av Ryssbergen, del av Sicklaön 13:3 och del av 134:21, västra Sicklaön

Natur- och trafiknämnden yttrade sig i samrådsskedet av denna detaljplan, och flera att de synpunkterna har beaktats i granskningsskedet. Nämnden lämnar följande synpunkter över förslaget till detaljplan när den nu är i granskningsskedet.

Kommunen väljer i detta område att ta fram förslag till detaljplan för en del av området i Ryssbergen samtidigt som ett förslag på att inrätta naturreservat i en annan del är ute på samråd. Dessa två processer är samordnade, men nämnden menar att ytterligare saker kan göras för att stärka kopplingen mellan de två planerna och därigenom stärka möjligheterna för att båda vinner laga kraft så samtidigt som möjligt.

I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) föreslås ett antal åtgärder för att minska påverkan på naturmiljön. Dessa är i sig bra men fler kompensationsåtgärder behöver genomföras. Exempel på ytterligare kompensationsåtgärd som skulle vara möjlig är att lägga ut död ved från exploateringsområdet i det angränsande planerade naturreservatet. När det gäller de kumulativa effekterna ser nämnden att det behövs ett helhetsgrepp för bevarande, förstärkning och utveckling av Nackas naturvärden och gröna infrastruktur. Ett första steg skulle exempelvis kunna vara att planera för hållbara spridningssamband i struktur- och översiktsplanen.

Nämnden menar att det i gestaltungsprogrammet bör prövas att förtydliga angöringspunkterna till reservatet samt att det vore önskvärt att viss besöksparkering till reservatet prövas. Detta för att fler Nackabor än de närboende ska få tillgång till reservatet. En relativt stor yta har fått beteckningen ”gång”. Nämnden anser att placeringen av stigen från den nya trappan in till naturreservatet behöver anpassas till den rådande topografin och dess placering preciseras på plankartan. Samtliga entréer till naturreservatet bör redovisas på ett likartat sätt på illustrationsplan respektive i översikt i gestaltungsprogram för allmän plats.

Generellt är de två framtagna gestaltningsprogrammen mycket vaga. Gestaltningsprogrammen innehåller många formuleringar som ”bör” och ”om det är möjligt”. Det är i stort sett omöjligt att utifrån dessa formuleringar att bilda sig en uppfattning om hur projektet avser att gestalta allmän plats och nämnden anser att handlingarna behöver förtydligas.

Ryssbergen är en fantastisk naturmiljö men knappast en miljö att hänvisa yngre barn till. Terrängen är till stora delar mycket brant och otillgänglig och farlig särskilt för yngre barn. Det finns inte tillgång till någon allmän lekplats inom rekommenderat avstånd (300m). Nämnden anser därför att detaljplanen behöver kompletteras med en allmän lekplats för åldrarna 0 - 10 år för att uppnå kommunens och boverkets mål för lek. En möjlig plats är inom den kvartsmark som ligger längst västerut i planområdet.

Vändplatsen på den enskilda lokalgatan är endast utformad för personbilar och med 5,5 meters radie. Vändplatser för bara personbilar ska ha en radie på 6 m plus 1,5 m friyta runt den. Gatan kommer troligen att trafikeras med större fordon än personbilar så som matleveransfordon till förskola och hushåll, flyttbilar mm. Nämnden anser att vändplanen är otillräcklig och kan medföra trafiksäkerhetsproblem med backningsrörelse mot den allmänna huvudgatan. Den allmänna trafiken på huvudgatan föreslås att vända norr om vägporten innan anslutningen mot Birkavägen tillkommer. Vändplanen ska dimensioneras för större fordon med radie av 9 m plus 1,5 m friyta.

Siktlinjer för in- och utfarter till garagen ska redovisas i trafikutredningen för att säkra god sikt vid dessa platser. Vidare behöver behovet av parkering för besökare till verksamheter redovisas.

.

Hans Peters
Ordförande natur- och trafiknämnden

Mats Bohman
Trafik och fastighetsdirektör

Del av Ryssbergen

Detaljplan för del av Ryssbergen, del av Sicklaön 13:3 och del av 134:21,
på västra Sicklaön, Nacka kommun



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

Sammanfattning

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

Planområdet är beläget i västra delen av Centrala Nacka norr om Värmdöleden, väg 222. Planförslaget bygger på idén om att i första hand bebygga delar av Ryssbergen som idag har lägre rekreativvärden på grund av bullerstörningar. Närmast Värmdöleden placeras en verksamhetsbyggnad som kommer att fungera som bullerskärm för resten av planområdet. Längre in i området byggs bostadskvarter med direkt närhet till naturen som en stor kvalitet. Genom området kommer en ny huvudgata att anläggas, som ansluts till Kvarnholmens trafikplats i öster och möjlig anslutning till Birkavägen i väster. Detaljplanen syftar bland annat till att möjliggöra för allmänheten att ta sig ut i det planerade naturreservatet. Den nya bebyggelsen medför även att delar av det framtida naturreservatet norr om planområdet kommer att få lägre bullernivåer än idag.

Den volym bostäder som detaljplanen tillåter är 40 000 kvadratmeter bruttoarea inklusive lokal för förskola, vilket motsvarar cirka 400 till 600 bostäder beroende på vilka lägenhetsstorlekar som byggs. Förskolan avses rymma fyra avdelningar.

Verksamhetsbyggnadens volym omfattar cirka 13 000 -16 500 kvadratmeter verksamheter, 6 500 – 13 000 kvadratmeter verksamhetsparkering, delvis under mark, och cirka 10 600 kvadratmeter boendeparkering. Byggnaden blir cirka 29 meter hög mätt från huvudgatans nivå, vilket ger ett bra bullerskydd för resten av planområdet och naturmarken i norr. Det område som planläggs för verksamheter omfattar cirka 1,6 hektar.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning har därför upprättats. Planförslaget innebär att delar av naturområdet Ryssbergen, som är ett viktigt rekreativområde med höga naturvärden, tas i anspråk för bebyggelse.

Planförslaget bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen sammantaget innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Påverkan på artskyddade arter bedöms inte vara så stor att bevarandestatus påverkas och risk för förbud enligt artskyddsförordningen bedöms således inte föreligga. Ingen påtaglig skada bedöms uppstå på riksintresset för Stockholms farled och inlopp. Sammantaget bedöms planförslaget inte ge någon påverkan på riksintresset för kommunikationer om skyddsåtgärder vidtas.

Exploatören ska bekosta planarbetet, utbyggnaden av allmänna anläggningar i planområdet, erlagga exploateringsersättning för utbyggnad av yttre allmänna anläggningar och medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan. Nacka kommun står för ökade framtida drift- och underhållskostnader för gata och naturmark samt kapitaltjänstkostnader för den allmänna platsen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag.....	4
Statliga och regionala intressen	6
Kommunala intressen	8
Förutsättningar	12
Planförslaget	15
Så genomförs planen	43
Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande.....	49
Medverkande i planarbetet	63

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder, verksamheter och förskola i enlighet med planprogrammet för Centrala Nacka. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra en ny gatustruktur. Planen skapar förutsättningar för en framtida möjlig sammankoppling av gatustrukturen i enlighet med planprogram för Centrala Nacka, men genomförandet kräver förändringar utanför planområdet. Bebyggelse föreslås främst på platser som idag påverkas av trafikbuller. Bebyggelsen ska utformas för att minimera störningar i form av buller, olycksrisker och luftföroreningar från Värmdöleden. Både på kvartersmark och på allmän plats ska dagvatten renas för att uppnå en god rening av planområdets dagvatten. Ny bebyggelse ska gestaltas med genomtänkt variation och omsorg om material och färgsättning för att ge en god entrébild till Nacka stad utmed Värmdöleden och minska påverkan på riksintresset för kulturmiljövård, Stockholms farled och inlopp.

Planhandlingar och underlag

Planchef och exploateringschef beslutade den 11 februari 2016 att anta startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet på delegation, med stöd av kommunstyrelsens beslut den 13 april 2015, § 114. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från den 1 januari 2015.

I start-PM anges följande projektmål:

- Läge för byggrätt för cirka 40 000 m² bruttoarea bostäder, inklusive en förskola, och för cirka 8 000-12 000 m² verksamheter. Området för verksamheter ska kunna möjliggöra en etablering av den bilverksamhet som idag finns söder om Jarlaberg.
- Anslutning av ny vägförbindelse mellan Centrala Nacka, Ryssbergen och Trafikplats Kvarnholmen innefattande utformning av trafikplatsen med dess anslutningar till väg 222 och Griffelvägen.
- Anslutning med ny lokalgata i befintlig vägport under Värmdöleden till Birkavägen.

Kommunens bedömning är att utökat förfarande enligt 5 kap 7 § plan- och bygglagen (2010:900) ska tillämpas eftersom planförslaget är av betydande intresse för allmänheten, kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och i övrigt är av stor betydelse.

Detaljplaneförslaget omfattar följande planhandlingar:

- Detaljplanekarta med planbestämmelser
- Denna planbeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Gestaltningprogram för allmän plats
- Gestaltningprogram för kvartersmark
- Illustrationsplan

Detaljplaneförslaget grundas på följande underlag:

- Samrådsredogörelse
- Miljöredovisning, Nacka kommun, maj 2018, uppdaterad december 2020
- Dagvattenutredning Ryssbergen, Ramböll, maj 2018, rev 20201218
- Markteknisk undersökningsrapport Ryssbergen, Ramböll, september 2017, rev 20201016
- Nya bostäder vid Ryssbergen, Nacka kommun, Östra Sveriges luftvårdsförbund, juni 2017, samt rapport 2 LVF 2018:19, maj 2018
- PM Luftkvalitetsutredning för Ryssberget, Nacka kommun, Östra Sveriges luftvårdsförbund, juli 2020
- Trafikbulerutredning Ryssbergen, ACAD 20200621, rev 20201113
- Riskanalys Ryssbergen, Brandskyddslaget, 20180202, rev 20201221
- Trafikutredning, Ramböll, juni 2018, uppdaterad 2020-12-18.
- Arkeologisk utredning, ArkeoLogistik, rapport 2019:6
- Spår efter ett historiskt kvartsbrott. Arkeologisk förundersökning i avgränsande syfte av lämning L2019:507, fastigheten Sicklaön 13:3, ArkeoLogistik, rapport 2019:12
- PM Påverkan på VA-tunnel, Ramböll 2018
- Naturvärdesinventeringar (NVI) och insektsinventering för Ryssbergen och Östra Vikdalen, Nacka kommun. Sammanställning av inventeringar i Ryssbergen 2016 med kompletterande fältbesök 2019, Östra Vikdalen 2018 samt Ryssbergens brandområde 2019, Calluna 2020-03-26.
- Artskyddsutredning för fåglar i Centrala Nacka, Nacka kommun. Calluna 2020-05-18.
- Fågelinventering 2019, Centrala Nacka och Nyckelviken. Bilaga 1 till Artskyddsutredningen. Calluna. 2019-09-11.
- Artskyddsutredning för kräldjur i Centrala Nacka 2019. Calluna 2019-11-05.
- Inventering av insekter på ett brandfält i Ryssbergen, Nacka kommun 2018–2019. Calluna, 2019-11-25.
- Inventering av fladdermöss i Ryssberget 2017. Calluna 2017-11-22.
- Förutsättningar för mindre hackspett i Ryssbergen och Östra Vikdalen. WSP 2020-05-29.
- Fladdermusinventering i Ryssbergen och Östra Vikdalen, Nacka kommun. Nattbakka 2020-07-03.
- Ryssbergens naturvärdesträd-detaljerad naturinventering 2008. ProNatura 2008.
- Grön infrastruktur i Nacka kommun och ekologiska samband för arter knutna till gammal ädellövskog och gammal barrskog. WSP. 2020-06-10.
- Naturinventering med fokus på värdefulla träd, tillhörande del av detaljplan på Ryssbergen, Nacka kommun. 2015-12-03. ÅF.

Utöver ovanstående utredningar baseras förslaget på detaljplaneprogram för Centrala Nacka, som antogs av kommunstyrelsen den 13 april 2015.

Plandata och tidigare ställningstaganden

Nedan beskrivs områdets läge och tidigare ställningstaganden av betydelse för detaljplanen.

Läge, areal & markägoförhållanden



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

Planområdet omfattar cirka 5,6 hektar och är beläget i västra delen av Centrala Nacka. Planområdet utgörs av del av fastigheten Sicklaön 13:3 och del av fastigheten Sicklaön 134:21. Området gränsar västerut och norrut mot naturområden som planeras bli naturreservat, österut mot trafikplats Kvarnholmen och söderut mot Värmdöleden, väg 222. Sicklaön 13:3 är privatägd och ägs av Nackamark Exploatering KB, ett bolag som ägs av HSB och Skanska. Trafikverket äger fastigheten Sicklaön 134:21 där Värmdöleden är belägen.

Statliga och regionala intressen

Nedan beskrivs de statliga och regionala intressen som påverkar/påverkas av detaljplanen.

Riksintresse för kommunikationer

Området berörs av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken (MB) i form av Värmdöleden, väg 222. Planförslaget bedöms inte utgöra påtaglig skada på riksintresset, se även Miljökonsekvensbeskrivning.

Östlig förbindelse är klassat som ett riksintresse för kommunikationsändamål i enlighet med 3 kap, 8§ MB. Planförslaget bedöms inte innebära att ett framtida genomförande av vägen omöjliggörs.

Bromma och Arlanda flygplatser är riksintresse för kommunikationsanläggningar. I riksintresset flygplats ingår influensområden vad gäller höjdrestriktioner. Det innebär att byggnader och anläggningar inte får genomtränga angivna hinderytor eller påverka LfV:s flygtekniska system. Se vidare under Konsekvenser.

Riksintresse för kulturmiljövården samt riksintresse för kust och skärgård

Stockholms farled och inlopp är riksintresse för Kulturmiljövård enligt 3 kap MB. Detaljplanens område ingår även i riksintresset Kustområde och skärgård är enligt 4 kap MB. Planförslaget bedöms inte utgöra påtaglig skada på riksintresset, se även kapitel Konsekvenser.

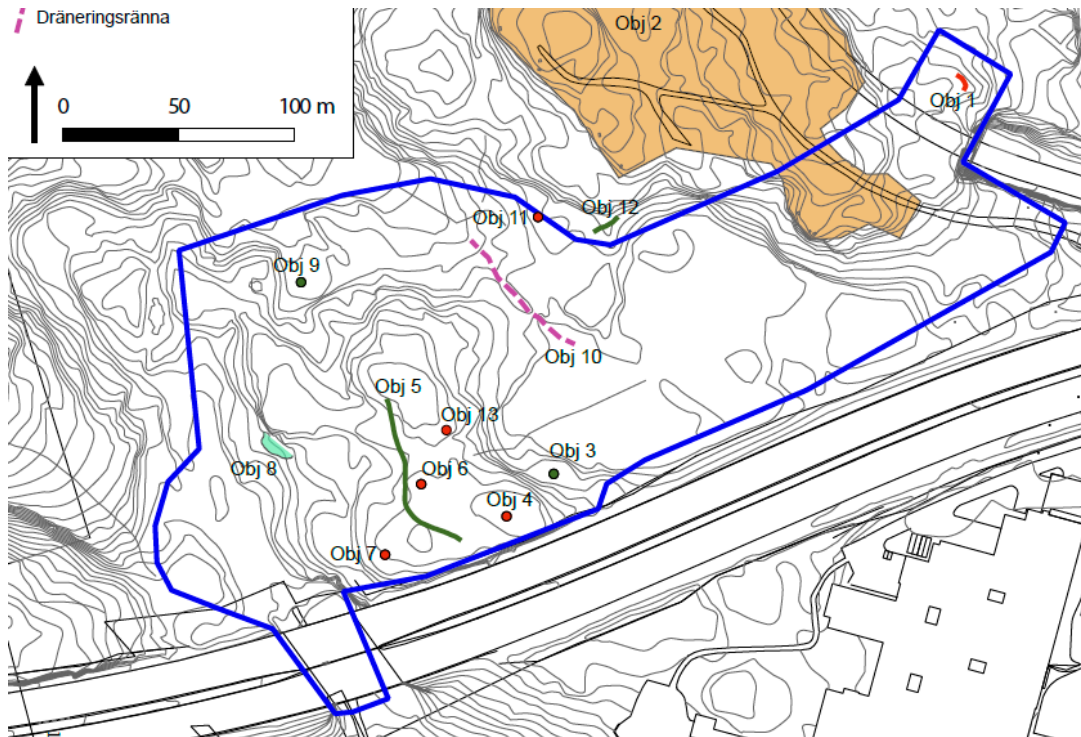
Strandskydd

Planområdet ligger inte inom strandskyddat område.

Fornlämningar

Arkeologisk utredning för planområdet har utförts (ArkeoLogistik, rapport 2019:6). Vid utredningen framkom 13 objekt, inom det 5 hektar stora utredningsområdet, varav ett var beläget strax utanför utredningsområdet (objekt 12) och ett objekt som endast delvis var beläget inom detta (objekt 2). Objekten utgörs av sex jaktvärn (objekt 1, 4, 6, 7, 11 och 13), ett område med militära lämningar (objekt 2), två vägbankar (objekt 5 och 12), en boplat/aktivitetsyta från äldre stenålder (objekt 8) och en dräneringsränna (objekt 10). Där utöver påträffades även två boplatlägen (objekt 3 och 9) som dock kunde avskrivas som fornlämningar efter provundersökning. Av de framkomna lämningarna är det endast boplaten objekt 8 som bedöms utgöra fornlämning. Övriga objekt bedöms som övriga kulturhistoriska lämningar.

Därefter har förundersökning av objekt 8 utförts i avgränsande syfte (ArkeoLogistik, rapport 2019:12). Lämningen utgjordes av en registrerad stenåldersboplat intill en närmast lodrät bergvägg. Maskingrävda schakt samt handgrävda provrutor togs upp för att avgränsa lämningen. Under grävningens gång ändrade dock lämningen karaktär och kom istället att bedömas som ett kvartsbrott av industriell skala, med tillmaktning som metod att spräcka berget. Stora mängder krossad/spräckt kvarts och skrotsten kunde hittas invid berget. Samtlig kvarts på ytan saknade slagelement såsom slagträffar, slagbular och kross vilket brukar uppstå vid sönderdelning med stenåldersteknologi. Tillmaktning var en vanlig metod fram till 1700-talet (även om yngre undantag finns) och bedömningen har därför gjorts att lämningen är från historisk tid och att den troligen kan knytas till ett eller ett par av de glasbruk som fanns i närområdet under 1600- och 1700-talen. Från botten av en provgrop intill berget, på samma nivå som spräckta kvartsstycken började påträffas, samlades kol in för en 14C-datering. Detta gav en medeltida datering (1316-1437) vilket inte motsäger bedömningen att brottet är från 1600-1700-tal eftersom det analyserade kolet hade en relativt hög egenålder. Kvarts har använts vid glasbruk för att göra en renare glasmasa. Således utifrån resonemanget ovan att kvartsen saknar spår av förhistorisk sönderdelning, att tillmaktning var vanlig in i 1700-talet och att kol med hög egenålder gav en medeltida datering görs tolkningen att brottets ålder är samtida med de glasbruk som funnits i närheten (1600-1700-tal) och att lämningen därför bedöms som fornlämning. Objekt 8 avses att tas bort för att kunna genomföra byggnation enligt detaljplanen.



Utdrag ur arkeologisk utredning, rapport 2019:6. Objekt 8 har utretts vidare.

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB

Miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap MB beskrivs nedan i avsnitt rörande dagvatten och luft.

Behovsbedömning

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken ska därför upprättas för detaljplanen. En miljöbedömning enligt miljöbalken ska därför göras för detaljplanen.

Kommunen bedömde inför plansamråd att detaljplanens genomförande inte medförde en betydande miljöpåverkan och någon miljökonsekvensbeskrivning togs därför inte fram. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande över detaljplanen angivit att det inte går att utesluta att planen kan medföra betydande miljöpåverkan, främst med hänsyn till de höga naturvärdena i området, och att en MKB därför behöver tas fram.

Under detaljplanens samråd och under avgränsningssamrådet för MKBn har ett antal miljöaspekter bedömts kunna bli betydande. Baserat på rekommendationerna i Länsstyrelsens samrådsyttrande och i skriftligt avgränsningssamråd som hölls med Länsstyrelsen oktober-november 2018 har följande miljökonsekvenser tagits med i Miljökonsekvensbeskrivningen: Landskapsbild och kulturmiljö, naturmiljö, riksintresse kommunikation, risk och arkeologi.

Kommunala intressen

Översiktlig planering

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.

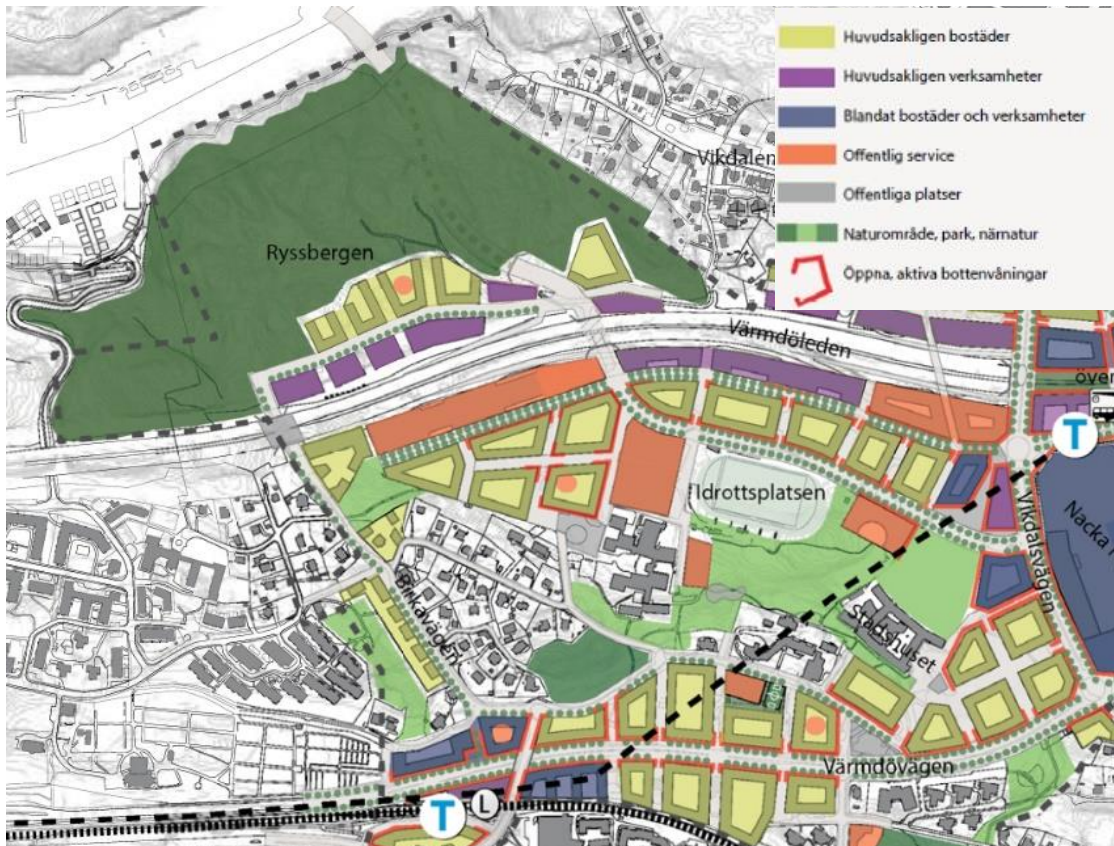
Under en stor del av 1900-talets senare hälft har Ryssbergen varit planlagt för bebyggelse i planer som tagits fram på kommunnivå enligt den tidens lagstiftning, exempelvis markanvändningsplaner och generalplaner. Området har varit privatägt under mycket lång tid. Av olika anledningar har någon bebyggelse på platsen aldrig påbörjats. Med tiden har områdets naturvärden fått allt större uppmärksamhet i kommunens översiktsplaner.

Nacka kommuns tidigare översiktsplan från år 2012 anger följande planeringsinriktning för Ryssbergen (område N1): ”större delen av området planeras bli naturreservat men exakt avgränsning är inte klarlagd” samt ”Möjligheten till eventuell bebyggelse norr om Värmdöleden avgörs i utredningen om gränserna för Ryssbergens naturreservat.”

I aktuell översiktsplan för Nacka kommun, antagen i maj 2018, har en mindre del av område N1, som motsvarar planområdet, utpekats för tät stadsbebyggelse med beteckningen Bt5. För resterande del av område N1 (det skogsområde som omger planområdet) anges att ”större delen av området planeras bli naturreservat men exakt avgränsning är inte helt klarlagd”. För planområdet anger översiktsplanen beteckningen Bt5 vilket innebär att planområdet ingår i Centrala Nacka där 4 600 bostäder och 6 000 – 7 000 nya arbetsplatser avses tillkomma. Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen.

Detaljplaneprogram

Delar av Ryssbergen pekas ut som lämpligt för ny bebyggelse i detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka, antaget den 13 april 2015. I programmet beskrivs Ryssbergens dramatiska sluttningar med vidsträckt utsikt och tallskogen med mossiga stenblock, som erbjuder unika rekreativa upplevelsevärden så nära stadskärnan. Enligt programmet planeras ett naturreservat bildas på Ryssbergen och enligt översiktsplanen ska eventuell ny bebyggelse utredas i samband med naturreservatsbildningen. Programmet för Centrala Nacka har samordnats med förarbetet inför bildandet av naturreservat och redovisar bebyggelse på de delar som är bullerstörda. Närmast Värmdöleden förslås verksamheter som bullerskydd och innanför en lokalgata placeras bostäder i ett bullerskyddat läge. Området kan angöras både från Kvarnholmsförbindelsen och från Birkavägens förlängning.



Markanvändningskarta från program för Centrala Nacka från år 2015. Bebyggelseplanen för Centrala Nacka utvecklas när projekten fortskrider och kartan med ny bebyggelse uppdateras kontinuerligt.

Efter att planprogrammet antogs har bebyggelsestrukturen reviderats i flera omgångar. Bland annat har gränsen mellan den planerade bebyggelsen i Ryssbergen och det framtida naturreservatet i Ryssbergen justerats, med utgångspunkt i bland annat landskapsbild, rekreativvärden och förutsättningar avseende trafikbuller. Trafiklösningen kring trafikplats Kvarnholmen har reviderats i samband med åtgärdsvalsstudien för samordnad trafikplanering i Centrala Nacka, se nedan.

Andra projekt/beslut som berör planen

Artskydd

Om en verksamhet kan skada arter som är upptagna i artskyddsförordningen krävs normalt dispens från länsstyrelsen innan verksamheten får genomföras, vilket innebär en separat prövning. I detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning bedöms påverkan på artskyddade arter inte vara så stor att bevarandestatus påverkas och risk för förbud enligt artskyddsförordningen bedöms således inte föreligga.

Vägplaner

Trafikverket har byggt ut första etappen av trafikplats Kvarnholmen under åren 2017-2019 i enlighet med Trafikverkets vägplan samt i enlighet med Nacka kommuns detaljplan för

Kvarnholmsförbindelsen. Första etappen av trafikplats Kvarnholmen innebär att två ramper ansluts till Kvarnholmsförbindelsen med riktning till och från Stockholm. Planområdet för detaljplan del av Ryssbergen gränsar till den nya påfartsrampen i riktning mot Stockholm. I framtiden avses en andra etapp av trafikplats Kvarnholmen byggas, där trafikplatsen byggs om till en fullständig trafikplats, se följande stycke. Detaljplanen hindrar inte en framtida utbyggnad av en större trafikplats.

Vägplan finns för första etappen av trafikplats Kvarnholmen som Trafikverket bygger ut under åren 2017-2019. I aktuell detaljplan föreslås kvartersmark delvis på mark som i vägplanen avses för vägslänt, se vidare under Gator och trafik.

Åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering i Centrala Nacka

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för samordnad trafikplanering i Centrala Nacka färdigställdes under 2016 i samarbete mellan Nacka kommun, Trafikverket och SLL Trafikförvaltningen. Resultatet av ÅVS:en innebär att Kvarnholmens trafikplats och Skvaltans trafikplats byggs om till fullständiga trafikplatser, samt att Nacka trafikplats försvinner. Utöver detta föreslås ett utvecklat gång- och cykelvägnät och ett huvudgatunät.

Naturresevatbildning

Naturresevat avses bildas för naturmarken norr och väster om planområdet. Detta hanteras i separat process, men med en samordning mellan processerna.

§113-förordnande enligt byggnadslagen

För fastigheterna Sicklaön 13:3 och 134:21 finns i fastighetsregistret följande anmärkning ”fråga väckt gällande 113 § BL förordnande”. Förordnandet kan inte härledas till någon byggnadsplan och i ärendets akt finns inte heller något beslut om förordnande utan endast en anmälan om att frågan väckts. Kommunen har, i samråd med länsstyrelsen och lantmäterimyndigheten, tolkat detta som att det inte finns något beslut om ett § 113-förordnande och följaktligen krävs inget upphävande av förordnandet innan detaljplanen kan antas.

Gällande detaljplaner

Huvuddelen av planområdet saknar detaljplan idag. En mindre del av planområdets östra del är planlagd i detaljplanen för Ny förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka centrum, Dp 535, som vann laga kraft den 10 april 2013. Detaljplanens genomförandetid har gått ut. Detaljplanen anger att de aktuella ytorna ska användas för naturområde (NATUR), anlagt naturområde (PARK) samt trafik mellan områden (HUVUDGATA). Syftet med detaljplanen är att skapa en bättre trafikinfrastruktur för nordvästra Nacka genom en direkt förbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka Centrum som förbinder nordvästra Sicklaön med övriga Nacka. Denna detaljplan ersätter underliggande Dp 535 inom aktuellt planområde.

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 stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Skapa rum för verksamheter; blandad bebyggelse och mötesplatser
- Dagvatten som renas och infiltreras
- Effektiv mark- och resursanvändning
- Nära till grön- och vattenområden av god kvalitet
- Energieffektivt och sunt byggande
- En god ljudmiljö

Förutsättningar

Terräng

Planområdet är ett kraftigt kuperat naturområde. De högsta partierna av planområdet når drygt 60 meter över havets nivå. Sprickdalstopografin är mycket påtaglig inom området. Områdets plangräns följer delvis en sprickdal i nordväst-sydostlig riktning som också utgör avrinning för större delen av planområdet. Planområdets västra del har något flackare lutningar medan den östra delen av planområdet präglas av väldigt dramatiska nivåskillnader.

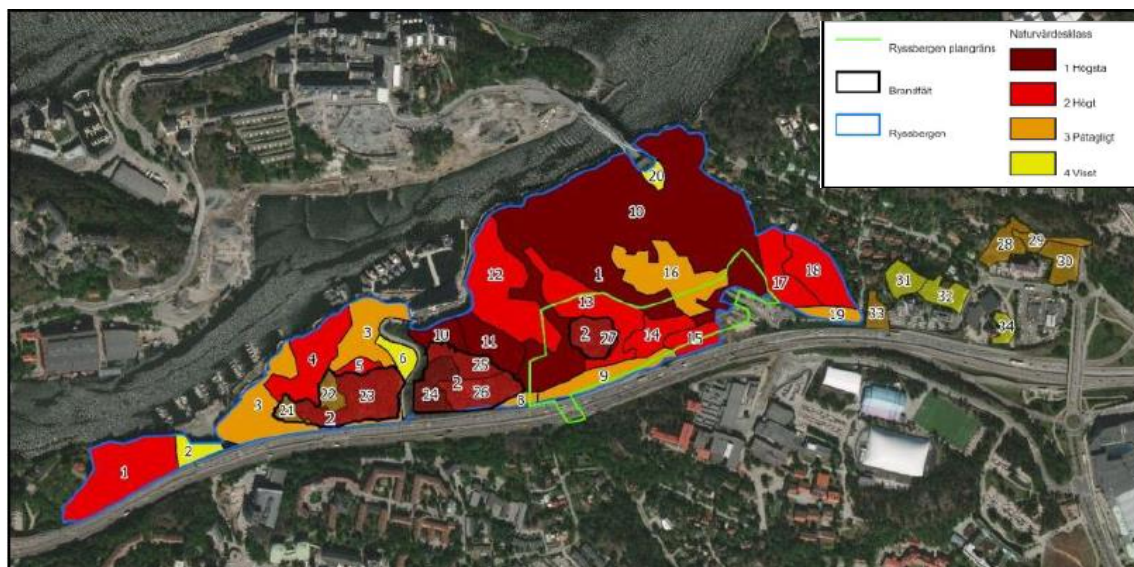
Markhöjderna i planområdet varierar mellan nivå +41 söder om Birkavägen till nivå +63 i anslutning till Ryssbergstunneln. Det finns en större plåtå i mitten av planområdet belägen på nivå +48. Utöver detta finns flera bergklackar med nivåer kring +56. Våtmarken nordväst om planområdet utgör en annan större plåtå belägen på nivå på cirka +43.

Det finns dock andra spår av mänsklig påverkan, främst i form av militära anläggningar från andra världskriget uppe på Hjässan, som revs år 2005. Områdena där de militära anläggningarna har funnits har fyllts igen med sprängsten och några ytterligare åtgärder för att återställa marken till naturmark har inte vidtagits. Högarna med sprängsten i hållmarkstallskogen utgör en markant kontrast till den naturliga topografin. Ett annat tydligt spår av mänsklig påverkan är det stensatta dike som anlagts i nordsydlig riktning i planområdets mest låglänta del, troligen för att dika ut skogen och ge träden bättre växtbetingelser. Iordninggjorda gångvägar saknas förutom den grusade väg som leder från trafikplats Kvarnholmen till de gamla militära anläggningarna uppe på Hjässan. En försämring av tillgängligheten till naturområdet har skett under 2018 genom att befintlig gångväg upp från Kvarnholmsförbindelsen till Hjässan försvunnit i och med att trafikplats Kvarnholmen etapp 1 anlagts. Det enklaste sättet för besökare att ta sig till området är att promenera genom vägporten i Birkavägens förlängning.

Naturmiljö

Planområdet ligger inom naturområdet Ryssbergen som är en värdekärna inom Nackas gröna infrastruktur. Ianspråktaget område består till största delen av gammal tallskog av högsta (klass 1) eller näst högsta naturvärdesklass (klass 2). Den del av skogen som klassats med högsta naturvärde bedöms uppfylla kraven för att klassas som Natura- 2000-naturtypen västlig taiga. Skogen inom planområdet har lämnats orörd länge och hyser många gamla träd, varav ett hundratal som är äldre än 200 år. Ett stort antal naturvårdsarter, varav flera rödlistade arter, som är beroende av en variation i landskapet, död ved och gammal skog har observerats i området.

Då naturen i området är komplex har ett stort antal inventeringar gjorts i området. För en mer utförlig redovisning av naturen och dess värden hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen.



Karta över inventerade områden inom och nära detaljplaneområdet 2016-2019 samt klassning av naturvärdesobjekten. I föreslaget detaljplaneområde (grön linje) ingår hela eller delar av naturvärdesobjekten 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16 och 27. Tre områden med naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde (objekt 8, 9, 16), har identifierats i detaljplaneområdet. (Calluna 2020)

Grön infrastruktur – spridningssamband

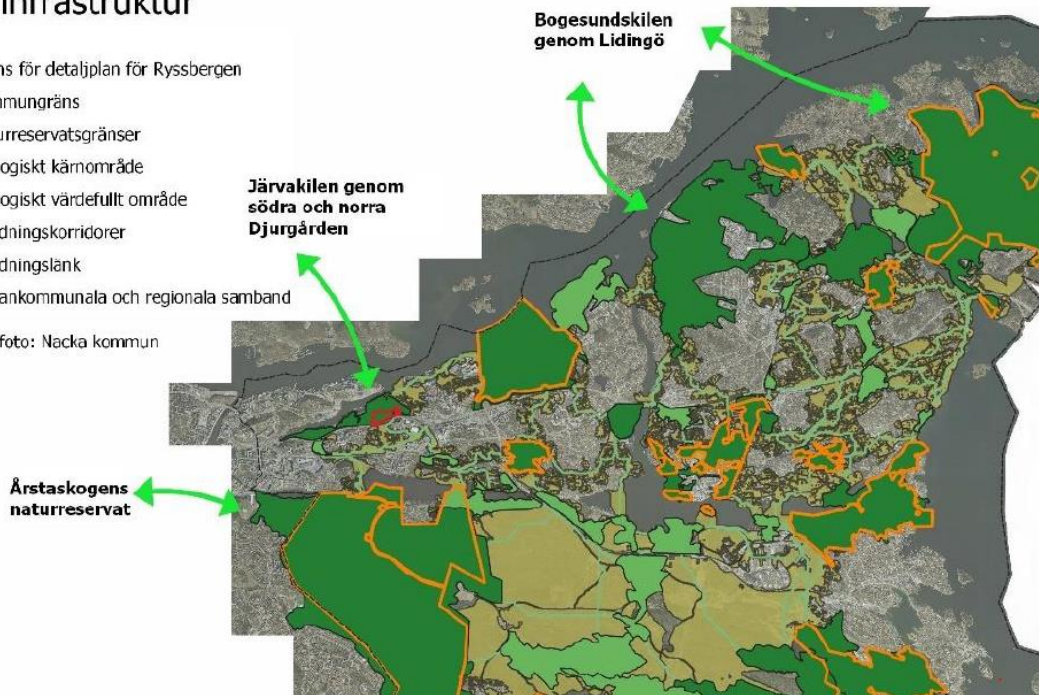
Naturområdet Ryssbergen, där planområdet ligger, är beläget i utkanten av det gröna sambandet Nacka-Värmdö-kilen. Området inte bara fyller en mycket viktig funktion som livsmiljöområde i sig självt utan också är viktig i den regionala grönstrukturen på Sicklaön med omnejd genom att möjliggöra spridning av arter till andra liknande skogsområden.

I Länsstyrelsen i Stockholms läns arbete med att ta fram en regional handlingsplan för grön infrastruktur identifierades att planområdet ligger strax öster om en regionalt utpekad primär spridningskorridor för arter kopplade till ekmiljöer och strax väster om en sekundär

korridor av barrskogsområden identifierade som viktiga för spridning av biologisk mångfald.

Grön infrastruktur

- Gräns för detaljplan för Ryssbergen
 - Kommungräns
 - Naturreservatsgränser
 - Ekologiskt kärnområde
 - Ekologiskt värdefullt område
 - Spridningskorridorer
 - Spridningslänk
 - ◆ Mellankommunala och regionala samband
- Ortofoto: Nacka kommun



Viktigaste områden och spridningssamband för arter knutna till tall och äldre barrskog. (WSP, 2020)

Service

Söder om Värmdöleden finns både förskolor, skolor och gymnasium. Vid Järsla station finns ett enklare serviceutbud. Övrig samhällsservice som livsmedelsbutik, vård och butiker finns i Nacka Forum. Ett stort område i Ryssbergens närhet, såväl söder om Värmdöleden som längre österut längs Värmdöleden, kommer att omvandlas till tät stadsmiljö när programmet för Centrala Nacka genomförs, vilket på sikt kommer att innebära ett ökat serviceutbud.

Friytor

Ryssbergen är ett värdefullt rekreationsområde som används av både privatpersoner, förskolor och skolor.

Gator och trafik

Idag saknas gator eller gång- och cykelvägar i planområdet. Söder om planområdet går Värmdöleden, väg 222. I öster finns Kvarnholmens trafikplats med en nyligen utbyggd påfartsramp samt Griffelvägen som leder under Värmdöleden mot Nacka Forum. I väster

finns en vägport under Värmdöleden samt gångstig till Birkavägen, som i sin nordligaste del är en smal lokalgata.

I dagsläget finns ett stort antal busslinjer som trafikerar Värmdöleden, men ingen hållplats finns i närområdet. Kvarnholmsförbindelsen trafikerar av linje 402 som går mellan Slussen och Nacka Forum, via Kvarnholmen. Hållplatsen Nacka gymnasium ligger mellan omkring 300 meter och 600 meter från detaljplaneområdet. Linjen har idag 15 minuterstrafik under stora delar av dygnet, och delvis tätare trafik i samband med skoldagens början och slut. Nattetid motsvaras linjen av nattbuss 93, som går Slussen – Jarlaberg. Linje 469 trafikerar Birkavägen, Borgvägen och Blomstervägen, knappt 200 meter från detaljplaneområdets västra del. Linje 469 är en linje av lokal karaktär som trafikerar mellan Finnberget och Nacka sjukhus och har omkring 60-minuterstrafik under större delen av dygnet. Birkavägen, Borgvägen och Blomstervägen är vinkområde, det vill säga bussen har inga förutbestämda hållplatser.

Teknisk försörjning

Det finns en spillvattentunnel under planområdet, i övrigt finns inga ledningar inom planområdet idag, förutom de ledningar som följer Kvarnholmsvägen samt ledningar vid Värmdöledens vägport i Birkavägens förlängning.

Ras och skred

Planområdet bedöms inte omfatta delar inom mark som i övergripande underlag bedömts som ras- eller skredkänsliga (<https://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/#>).

Planförslaget

Planidé

Planförslaget bygger på idén om att i första hand bebygga delar av Ryssbergen som idag har lägre rekreativvärden på grund av bullerstörningar från Värmdöleden. Närmast Värmdöleden placeras arbetsplatser där verksamhetsbyggnaden kommer att fungera som bullerskärm för resten av planområdet. Längre in i området, i skydd av verksamheterna, byggs bostadskvarter med närheten till det planerade naturreservatet som en stor kvalitet för de boende. Bostadshusen placeras på ett sätt som ger vyer ut mot den unika skogsmiljön från samtliga bostadshus. Höjden på bostadshusen varierar mellan sex och tio våningar. Den nya bebyggelsen medför även att delar av det framtida naturreservatet norr om planområdet kommer att få lägre bullernivåer än idag.

Kring bostadshusen anläggs lokalgator och gångvägar som ger allmänheten möjlighet att ta sig ut i skogen på ett flera platser. Mellan bostadshusen och det framtida naturreservatet planläggs en zon med naturmark, som kan inrymma stigar och dagvattenhantering och ska utgöra en buffert för det angränsande naturreservatet, som avses bildas. Genom området löper en ny huvudgata.



Situationsplan som redovisar föreslagen bebyggelse (ÅWL 2020)

Nya byggnader

Bostäder

Bostadshusen placeras i tre kvarter (på plankartan markerat B), som öppnar sig mot skogen i norr. Höjden på bostadshusen varierar från sex till tio våningar. Den volym bostäder som detaljplanen medger är cirka 40 000 kvadratmeter bruttoarea, vilket motsvarar 400-600 bostäder beroende på vilka lägenhetsstorlekar som byggs. I bostadskvarteren tillåts även centrumverksamhet (C) i bottenvåning, vilket skulle kunna vara kontor eller mindre försäljning, som inte innebär stora trafikmängder.

Förskola

I det mellersta bostadskvarteret kan en förskola (S₁) för ca 80 barn, som motsvarar 4 avdelningar, anläggas. Kvarterets gård kommer då delvis att utgöras av förskolegård. Förskolan är lokaliserad i bottenvåningen av kvarterets östra del och består delvis av en egen volym på en våning som skjuter ut mot gården. Förskolegården är cirka 800 kvadratmeter stor (exklusive förrådsbyggnader, cykelparkering med mera) och sträcker sig längs förskolebyggnaden och vidare norrut där den avslutas i gränsen mot den så kallade buffertzonen, se nedan. Mot norr finns möjlighet att skapa en direkt entré från förskolans

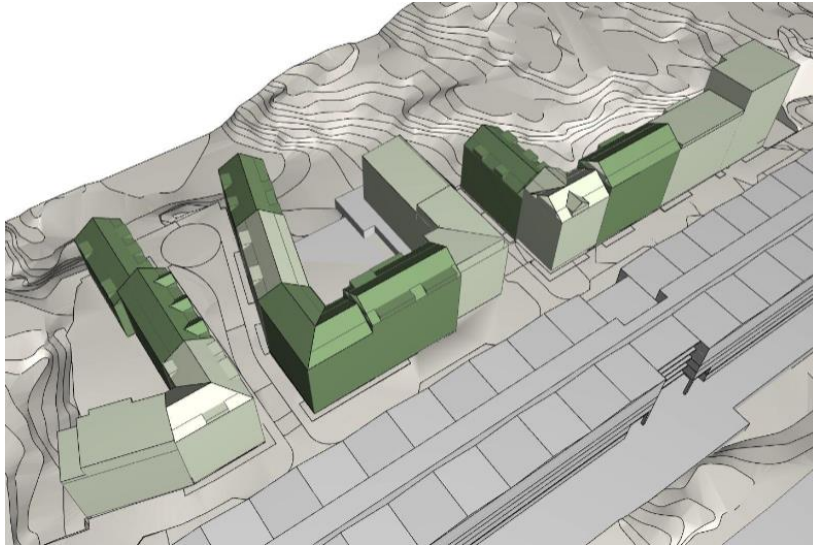
gård ut till den omgivande skogen. Möjligheten att nyttja förskolegården för lek under kvällstid och helger beror på framtida anordnaren av förskoleverksamheten.



Vy från väster. (ÅWL 2020)

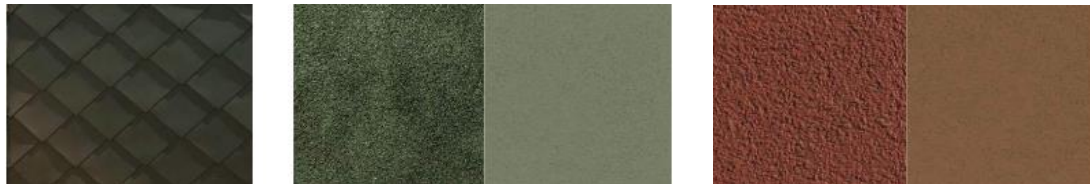
Gestaltning av bostadskvarteren

Platsen är känslig och ligger väl synlig från Värmdöleden, i randen av framtida naturreservat, inom påverkanszonen för riksintresse för kulturmiljö, samt del i det framtida sammanhanget i Centrala Nacka med mycket ny stadsbebyggelse. Detta ställer höga krav på gestaltningen. Ett gestaltungsprogram har tagits fram för de nya bostäderna. Inspirationen till materialpaletten är hämtad från Ryssbergens rika natur och omgivande skogsmarker, vilket förstärker de nya kvarterens koppling till sitt sammanhang. Från denna skapas två teman för huskaraktärer som upprepas på ett varierat sätt inom de tre kvarteren.



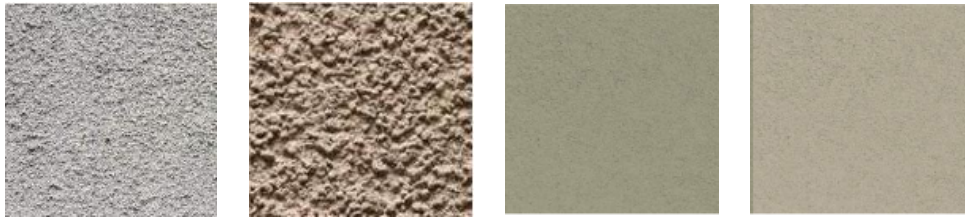
Färgkodad fördelning av gestaltningsteman inom bostadskvarteren.

Tema 1 - ”mosse och myr” föreslås knyta an till skogssänkornas naturrum. Huskropparna inom temat ges enkla och tydliga husformer, med takkupsförsedda sadeltak. Formspråket föreslås vara enkelhet och rent, med få och noggrant gestaltade material. Färgskalan föreslås omfatta dova och naturnära färgtoner och för att fasader som anas mellan träden från farleden inte ska sticka ut. Husvolymen med temat ”mosse och myr” föreslås i sänkan mot skogen för att få en mjuk övergång till denna, samt på vissa ställen mot huvudgatan, för att kontrastera till det andra gestaltningstemat.



Färgpalett för Tema 1. Färgerna ska ses som exempelfärger, ej exakt nyans.

Tema 2 - ”kvistar/hällmark” ska knyta an till hällmarksskogens torra och karga uttryck och färgskala. Husen föreslås kunna ha pulpettak eller sadeltak. Temat förenas i det huvudsakliga greppet med ett yttre skal som tillför en lätthet. Adderade utanpåliggande strukturer har ambitionen att förstärka en känsla av luftighet, variation och ger möjlighet för grönska att kunna ta plats i fasaden för ett föränderligt uttryck över tid. I och med att yttre balkongstrukturer är en del av det arkitektoniska uttrycket läggs stor vikt i materialval och detaljering av dessa. Färgskalan omfattar ljusa, naturnära färgtoner som inte är för kulörstarka. Husvolymen med temat Kvistar/Hällmark är i första hand placerade mot huvudgatan för ett ljusare möte med gaturummet och berget i öster. Det kontrasterar även mot kvarterens andra gestaltningstema.



Färgpalett för Tema 2. Färgerna ska ses som exempelfärger, ej exakt nyans.

De delar i gestaltningskonceptet för bostadskvarteren som regleras med bestämmelser i detaljplanen är:

- att bostadskvarteren ska utformas med varierande gatufasader.
- att bostadskvarteren ska ha en viss högsta nockhöjd som varierar.
- att bostadskvarteren ska ha en viss färgskala på fasader.
- att sockelväning mot allmän plats ska vara tydligt markerad samt utformas med särskild omsorg beträffande gestaltning och arkitektonisk kvalitet så att den bidrar till en varierad stadsmiljö.
- att utöver angiven högsta nockhöjd får mindre byggnadsdelar som till exempel skorstenar, mindre ventilationsutrymmen och mindre delar av hisschakt och liknande uppföras.

Takkupor får utföras med en annan takvinkel än övriga taket.



Bostadskvarteren sett från skogen i norr. (ÅWL, 2020)



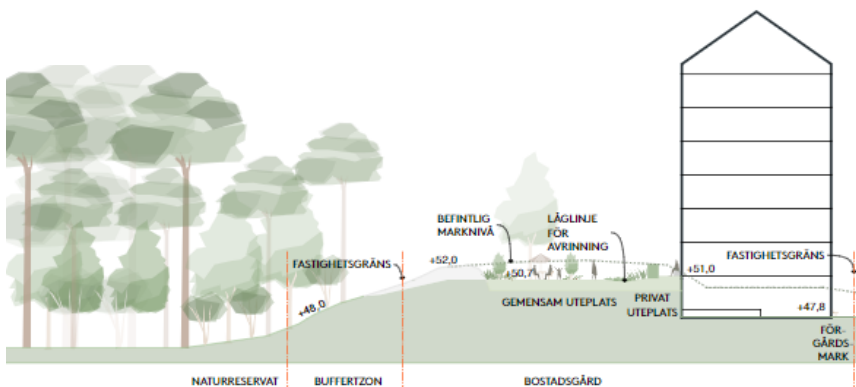
Fasadritning som redovisar föreslagen bebyggelse längs huvudgatan (kvarteret längst västerut samt det mellersta kvarteret) (ÅWL 2020)



Fasadritning som redovisar föreslagen bebyggelse längs huvudgatan (det östligaste kvarteret) (ÅWL 2020)

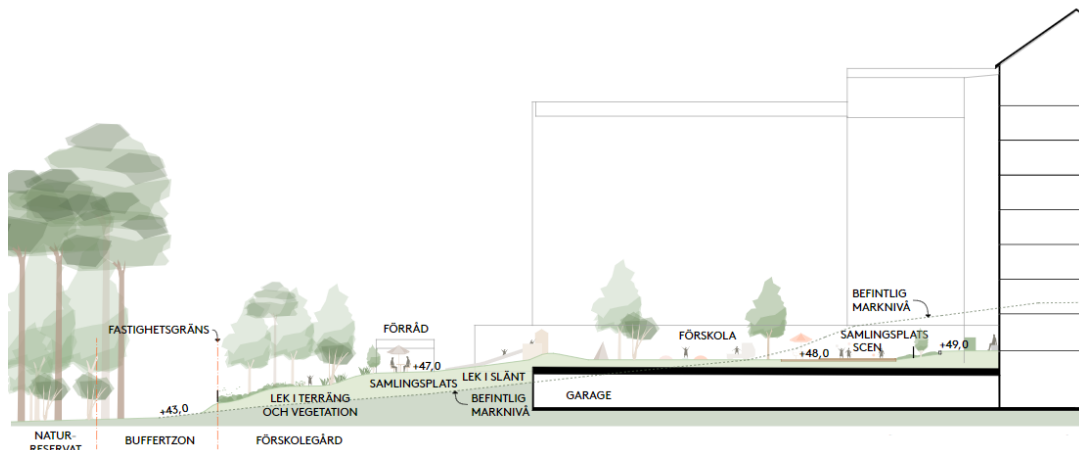
Även gårdarnas gestaltning har stark koppling till det skogsnära läget. Enligt gestaltungsprogrammet ska befintlig terräng och vegetation sparas där det är möjligt, vilket är svårt på grund av terrängen. Stor vikt läggs på mötet mellan anlagd och befintlig mark där sprängkanter och slänter gestaltas med stor omsorg. Gestaltningen av bostadskvarter finns djupare beskrivet i Gestaltungsprogram för kvartersmark, som redovisar hur den huvudsakliga utformningen av byggnader och mark föreslås, och kopplas till exploateringsavtal med byggaktören.

Gården i kvarteret längst västerut föreslås vara något nersänkt i förhållande till befintlig terräng så den döljs från den västligaste av de föreslagna entréerna till det planerade naturreservatet.



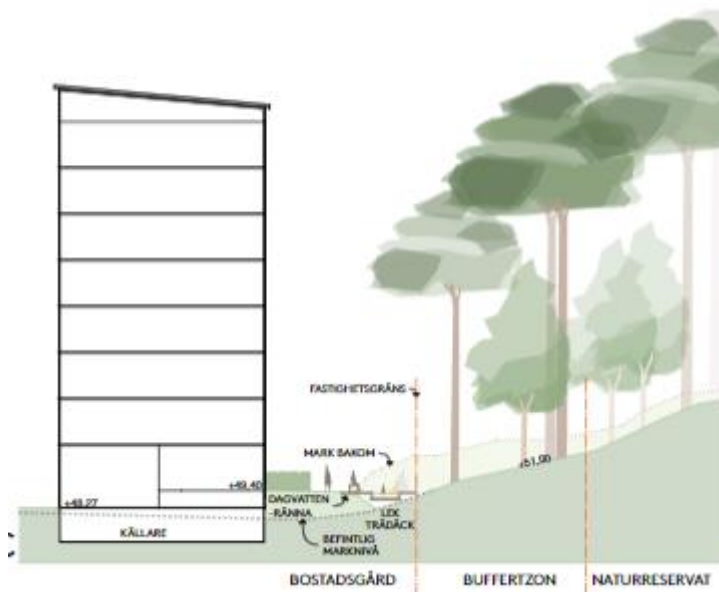
Sektion genom kvarteret längst västerut. (ÅWL, 2020)

Gestaltning och höjdsättning av gården i det mellersta kvarteret är anpassad till att gården delvis planeras bli underbyggd av ett garage. Om parkeringsbehovet kan tillgodoses på annat sätt kommer garaget att utgå och gårdens utformning att anpassas. Gården här blir visuellt avgränsad av en bergsslänt i norr. Här ligger förskolans gård.



Sektion genom det mellersta kvarteret sett från väster. Gården får delvis underbyggas med garage. (ÅWL, 2020)

I kvarteret längst österut är gården långsmal och möter befintlig terräng som sluttar brant ner mot gården och bebyggelsen. En del av den befintliga terrängen behålls om möjligt på gården. I övrigt höjds marken delvis för att skapa fall ut från fasad. Här avgränsas gården visuellt av bergsbranten i naturen.



Sektion genom kvarteret längst österut sett från öster. (ÅWL, 2020)

Verksamheter

Detaljplanen möjliggör för en etablering av en större verksamhetsbyggnad närmast Värmdöleden. Detaljplanen medger olika typer av verksamheter i byggnaden, såsom bilverkstad, bilprovning, bilförsäljning eller lager (Z₁), kontor (K), idrottshall (R₁) och detaljhandel (H). Ett parkeringsgarage planeras i byggnaden för de boende inom detaljplaneområdet. Huvudinriktningen är att marken ska kunna bebyggas för flytt av befintlig bilanläggning, som finns på annan plats i Nacka. Den generösa markanvändningen innebär dock alternativ med andra typer av icke störande verksamheter. I östra delen av verksamhetstomten möjliggörs drivmedelsförsäljning (Z₂). Här får endast mindre byggnader byggas och marken avses utgöra en till största del hårdgjord yta för större fordon.

Verksamhetsbyggnadens volym omfattar cirka 13 000 -16 500 kvadratmeter verksamheter, 6 500 – 13 000 kvadratmeter verksamhetsparkering, delvis under mark och cirka 10 600 kvadratmeter boendeparkering. Byggnaden blir cirka 29 meter hög mätt från huvudgatans nivå, vilket ger ett bra bullerskydd för resten av planområdet och naturmarken i norr. Det område som planläggs för verksamheter omfattar cirka 1,6 hektar.



Planområdet sett från Värmdöleden. (Gatun arkitekter/ÅWL 2020)

Under byggnaden och markparkering utomhus för verksamhetens behov kan en underjordisk garagevåning anläggas. Utomhusytan för parkeringen planeras på en nivå +55,5 som kommer att ligga cirka 3-6 meter över nivån på Värmdöledens påfartsramp. Mot påfartsrampen avgränsas verksamhetstomten med stödmurar och räcke samt med befintliga bergskärningar.

Detaljplanen reglerar att en verksamhetsbyggnad av viss längd och höjd behövs för att säkra lämpliga buller- och risknivåer för bakomliggande bostäder.

Gestaltning av ny verksamhetsbyggnad

Ett gestaltungsprogram för verksamhetsbebyggelsen har tagits fram.

Verksamhetsbyggnaden reser sig som en fortsättning på berget norr om Värmdöleden och skapar ett visuellt blickfång men också en skyddande barriär för bostäderna och naturen norr om byggnaden. Byggnaden föreslås placerad på en platå, delvis nedsänkt i berget, delvis uppbyggd med sten, gabioner och betongmurar med klättrande växter i enlighet med gestaltungsprogrammet. Byggnaden kommer vara visuellt väldigt synlig och utgör en del i en framtida entré till Centrala Nacka.

Fasaderna föreslås bekläs med skivor och raster i kulörer som hämtar sin inspiration från Nackas berg. Material och kulörer varieras så att en vertikal rytm uppstår. Det veckade taket ger tillsammans med fasaden en illusion av sammanbyggda hus. Byggnaden ska föreses med växttak, som fyller en funktion i att fördröja dagvatten, men gör också att byggnadens stora takytor bättre smälter ihop med bergsterrängen, vilket inte är oviktigt då man idag och ännu mer i framtiden kommer kunna se Ryssbergen från högre byggnader i Centrala Nacka.



Fasadritning som visar föreslagen verksamhetsbyggnad sedd från huvudgatan, Gatun arkitekter 2020

Bottenvåningen i dubbel våningshöjd är glasad för att exponera verksamheten. Mot bostäderna är fasaden mer småskalig men med en liknande uppdelning med kulörer och material som på södersidan. Entréerna till bostädernas parkering planeras att utformas med omfattningar i trä. På den indragna takvåningen kan solceller placeras mot söder. Gestaltningen av verksamhetstomten finns djupare beskrivet i Gestaltungsprogram för kvartersmark, som redovisar hur den huvudsakliga utformningen av byggnader och mark föreslås, och kopplas till exploateringsavtal med byggaktören.



Fasadritning som visar föreslagen verksamhetsbyggnad sedd från söder, Värmdöleden. (Gatun arkitekter, 2020)



Föreslagen färgpalett för verksamhetsbyggnaden.

De delar i gestaltningskonceptet för verksamhetsbyggnaden som regleras med bestämmelser i detaljplanen är:

- Byggnaden ska utformas med växttak till 70 % av takytan.
- Fasader utöver gavlar ska indelas vertikalt i minst sex delar där varje del skiljer sig i kulör och fasadmateriell från intilliggande del. (kulör eller färg)
- Fasadfärgen ska vara enligt färgpalett i planbeskrivningen sidan 23.
- Entrépartier mot huvudgatan ska utföras till största del i trä.
- Sockel högre än 0,8 meter ska utföras i sten eller matrisgjuten betong med hög detaljrikedom och kvalitet.

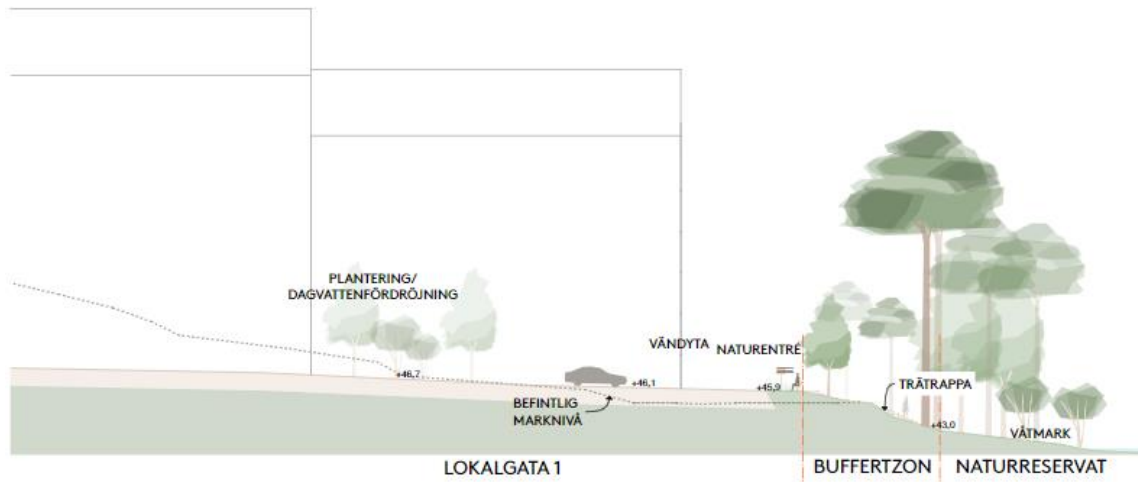
Mark och växtlighet

Inom de nya bebyggelsekvarteren och där gator anläggs kommer marknivåerna att ändras väsentligt från dagens nivåer och befintlig vegetation kommer därför till övervägande del att tas bort. Det beror dels på att den kuperade terrängen är svår att bygga i, vilket gör det svårt att bibehålla befintlig mark, dels på att den nya huvudgatan behöver ges en flack lutning, vilket får följdverkningar på omgivande bebyggelse som ansluter till gatunivån.

Terränganpassning och hänsyn till vegetation i buffertzonen beskrivs utförligare i Gestaltningsprogram för allmän plats.

Buffertzonen

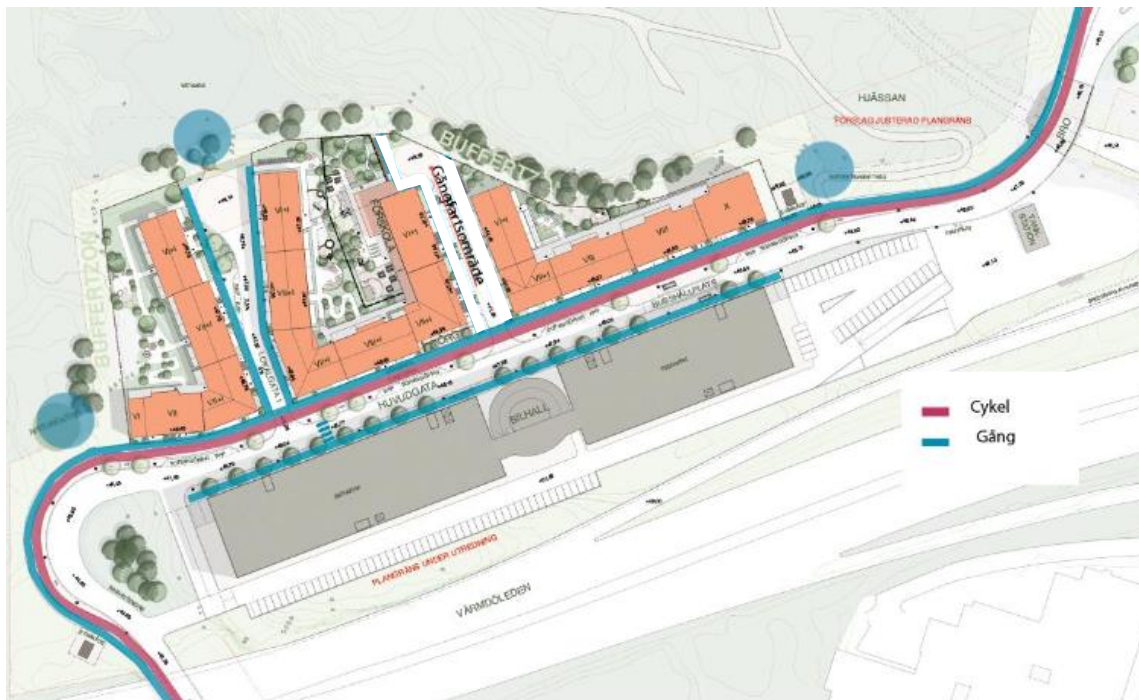
Mellan bostadskvarteren och det framtida naturreservatet planläggs en buffertzon med naturmark (NATUR). Syftet med zonen är att skydda terräng och vegetation så ingen påverkan sker inom naturreservatet. I zonen ska befintlig mark och vegetation bibehållas i största möjliga mån, men det kommer att bli nödvändigt att göra vissa ändringar, främst att fälla träd vars kronor går in i den framtida bebyggelsen. Vissa mindre schaktarbeten kan också behövas, både för att göra området lättare att promenera i och för att hantera dagvatten från planområdet. Schaktarbeten kopplade till byggnationen av bostäderna ska minimeras i buffertzonen men kan bli nödvändiga på vissa platser, det är då väsentligt att schakterna inte omfattar hela buffertzonen bredd utan hålls tills ett minimum. Träd som står nära sprängkanter kan behöva tas ner på grund av säkerhetsrisker. Hantering av träd och natur ska ske enligt beskrivning i Gestaltningsprogram för allmän plats samt enligt Nacka kommuns tekniska handbok vad gäller träd och natur.



Sektion genom lokalgatan och buffertzonen. (ÅWL, 2020)

Tillgänglighet till naturreservatet

Tre huvudsakliga kopplingar föreslås från planområdet till det föreslagna naturreservatet; i väster, vid lokalgatan samt gångväg till Hjässan.



Gång- och cykelnät samt entrépunkter till kommande naturreservat.

I planområdets västra del, i anslutning till gång- och cykelbanan planeras en naturentré. Gestaltningen och utformningen av denna sker inom naturreservatsprojektet. En tydlig, tillgänglig och estetiskt tilltalande koppling mellan gatans gångbana och den planerade naturentrén planeras att anläggas här.

Mellan kvarteren löper en lokalgata, som avslutas med gångväg norrut in i skogen och det framtida naturreservatet. Där lokalgatan avslutas planeras en liten entréplats till naturreservatet. Entréplatsen möbleras med bänkar, skyltning och eventuell belysning. En trätrappa med plåtå med sittplats i terrängen planeras att anläggas ner mellan befintliga och nya träd och anslutas till en befintlig stig. Entrén kommer troligtvis användas av förskolan vid utflykter och kan med fördel innehålla lekfulla inslag som vänder sig till de yngre besökarna.

För att överbrygga höjdskillnaden mellan huvudgatan och den högt belägna utsiktspunkten Hjässan planeras en gångväg från huvudgatan strax öster om det östligaste bostadskvarteret. Detaljplanen säkerställer att en gångväg ska anläggas från huvudgatan upp till framtida naturreservat. Fortsatt gångstråk inom naturreservat ligger utanför denna detaljplan. Uppe på Hjässan är terrängen flack och det är möjligt att ta sig fram till några av utsiktsplatserna med tillgänglig lutning. Gångstråket kan dock inte anläggas med god tillgänglighet utan väldigt stora ingrepp i terrängen. Istället föreslås en gångväg som delvis består av trappor.



Vy från vägporten i väster. Det västliga bostadskvarteret samt verksamhetsbyggnadens gavel till höger i bilden. (ÅWL 2020)

Naturmark utmed gatan i väster

I huvudgatans sväng i västra delen av planområdet mellan gatan och verksamhetsbyggnaden är marken mycket kuperad. Här finns en befintlig dunge av tallar som har identifierats som viktig för spridningssamband av tall. Här ska markpåverkan undvikas inom rotzonen för de

sparade träden för att säkerställa deras överlevnad. Sprängkanter avses att döljas och slänter utformas så naturliga som möjligt med vegetation och höjdsättning som ansluter till den befintliga.

Lek och utevistelse

Någon kommunal lekplats föreslås inte i detaljplanen. Ryssbergens framtida naturreservat kommer att erbjuda goda möjligheter till lek i naturen inom kort gångavstånd från samtliga bostäder. Lekytor föreslås anordnas på bostadsgårdar. I buffertzonen kan viss naturlek iordningsställas.

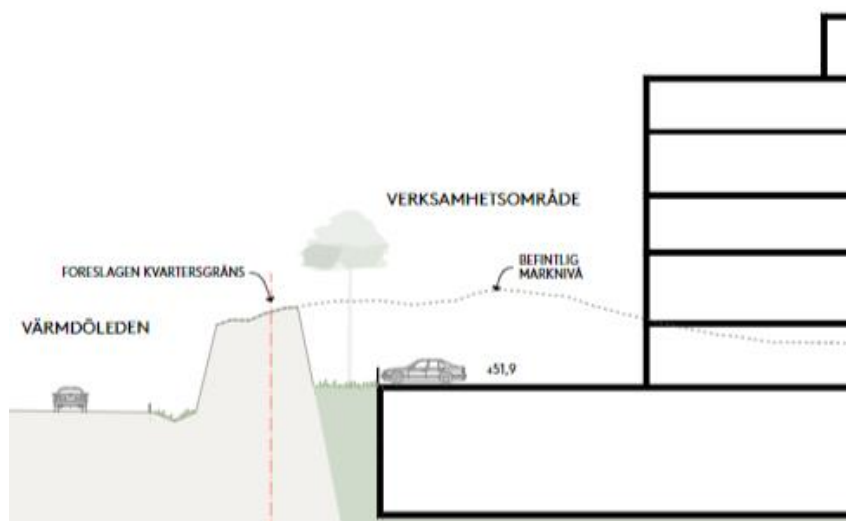
Gator och trafik

Värmdöleden

Gränsen för den mark som avsätts för verksamheter är anpassad efter Värmdöleden. Planförslaget medger att befintlig påfartsramp i framtiden kan breddas med ytterligare ett körfält i dess östligaste del för att minska risken för köbildning vid en framtida ökad trafik.

Vid en framtida förändring av Värmdöleden, till exempel som följd av byggnation av Östlig förbindelse, kan ledens körbana behöva breddas. En eventuell breddning har förutsatts ske söderut och inte mot planområdet. Detta utgör istället en planeringsförutsättning i framtida detaljplaner söder om Värmdöleden vid Nacka gymnasium.

En mindre del av Värmdöledens vägområde finns inom plangränsen som genomfart (VÄG₁). Det avser den mark som till största del omfattas av vägområde men där marken ligger inom fastigheten Sicklaön 13:3 och ägs av exploitören. En mindre del av trafikverkets vägområde föreslås avsättas som kvartersmark för verksamheter. Det gäller en del där befintlig slänt är bred och bedöms kunna minskas när marknivåerna ändras.



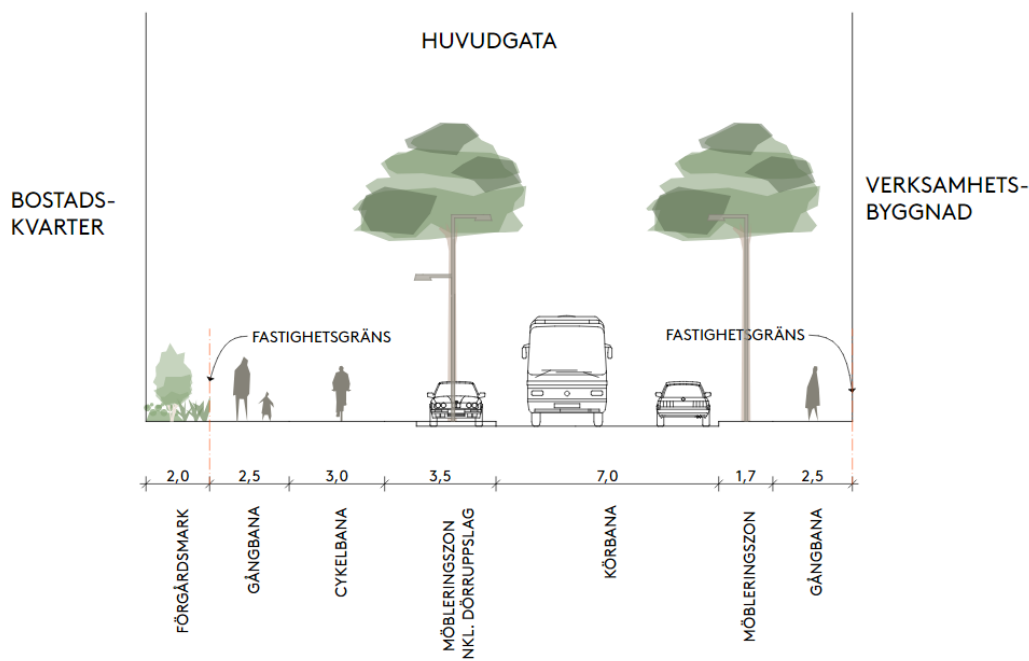
Sektion genom västra delen av verksamhetsytan. Värmdöleden till vänster. (ÅWL 2020)

Huvudgata

Genom området kommer en ny huvudgata ((GATA₁), GATA₃) att anläggas. Den nya huvudgatan förbereds för att på sikt kunna bli en del av en ny sammanhängande gata som kommer att leda hela vägen från Bergs gård till Järsla station i enlighet med program för Centrala Nacka. Huvudgatan kommer att knyta samman Centrala Nacka och skapa möjligheter för gående och cyklister att röra sig mellan stadsdelarna norr och söder om Värmdöleden. Genom planförslaget förbereds för en framtida sammankoppling även för bilister. Det säkerställs dock inte i detta planförslag utan kräver åtgärder utanför planområdet på Birkavägen. Möjlighet för kollektivtrafik avses att prövas utanför planområdet även innan en större ombyggnation av Birkavägen kommer till stånd, men kräver vissa åtgärder.

Där huvudgatan går genom den nya bebyggelsen i Ryssbergen har den karaktären av en stadsgata med byggnader på båda sidorna. Lutningen är brantare i öster och väster där kopplingen sker till befintliga gator. Genom bebyggelsen planar gatan ut för att öka tillgängligheten och skapa förutsättningar för exempelvis sophämtning och varuleveranser.

Huvudgatans centrala del är 20 meter bred och utgörs av en gångbana, en dubbelriktad cykelbana, en möbleringszon med träd och parkeringsfickor med plats för dörruppslag, en 7 meter bred körbana samt en möbleringszon med trädplantering och en gångbana mot verksamhetsbyggnaden. Angöring, parkering för personer med funktionsvariationer och sophämtning från soprummen sker från fickor i möbleringszonen. I anslutning till det mellersta kvarteret planeras en angöringsficka som också nyttjas för sophämtning och varuleveranser till förskolan. Övrig angöring till förskolan sker från gatan på kvarteretsmark öster om förskolan.



Huvudgatans föreslagna sektion.

Utmed huvudgatan i höjd med det mellersta kvarteret planeras en förskjutning i fasadlivet som skapar ett litet torg ut mot gatan med plats för olika typer av sittmöjligheter och trädplantering.

Där bebyggelsen slutar i öster ändrar huvudgatan karaktär. Här möter gatan i norr en brant bergskärning. På södra sidan planeras inom verksamhetsområdet en infart och en stor vändyta för större lastbilar. Över Kvarnholmsvägen, intill tunnelpåslaget för Ryssbergstunneln, behöver en bro anläggas för att knyta ihop huvudgatan genom planområdet med trafikplats Kvarnholmen och bildar därmed ett nytt entrémotiv till tunneln. Fri höjd under bron ska vara minst 4,7 meter. Bron föreslås utformas med 2,5 meter bred gångbana, 2,5 meter bred cykelbana samt 7,0 meter bred körbana. Detta möjliggör busstrafik och en god standard för gående och cyklister. Bron ska gestaltas som en helhet med det bakomliggande tunnelpåslaget både vad gäller material, form och belysning. Gestaltningen förankras under genomförandeskedet. Gestaltningen behöver ta hänsyn både hur den upplevs som entré till kvarnholmen, hur vyn upplevs från Värmdöleden, olika utsiktspunkter i närheten samt som en del av sitt närområde.

Huvudgatan svänger sedan av ner och ansluter till trafikplats Kvarnholmen. I huvudgatans innerkurva planeras en yta för dagvattenhantering och vegetation. Det befintliga berget behålls delvis. Längs vägkanten planeras ett dike för dagvattenhantering. Ytan avses att planteras med inhemska arter naturligt förekommande i naturtypen hållmarksskog. Stenblock från sprängning sparas och placeras ut i formationer. Påverkad mark i form av slänter och diken i kurvans ytterkant planteras med brynvegetation med arter som förekommer naturligt i området. Höjdsättningen för de två körbanorna mot trafikplatsen styrs av läge för bron över Ryssbergstunneln samt av krav på tillgänglighet, max 5% längslutning.

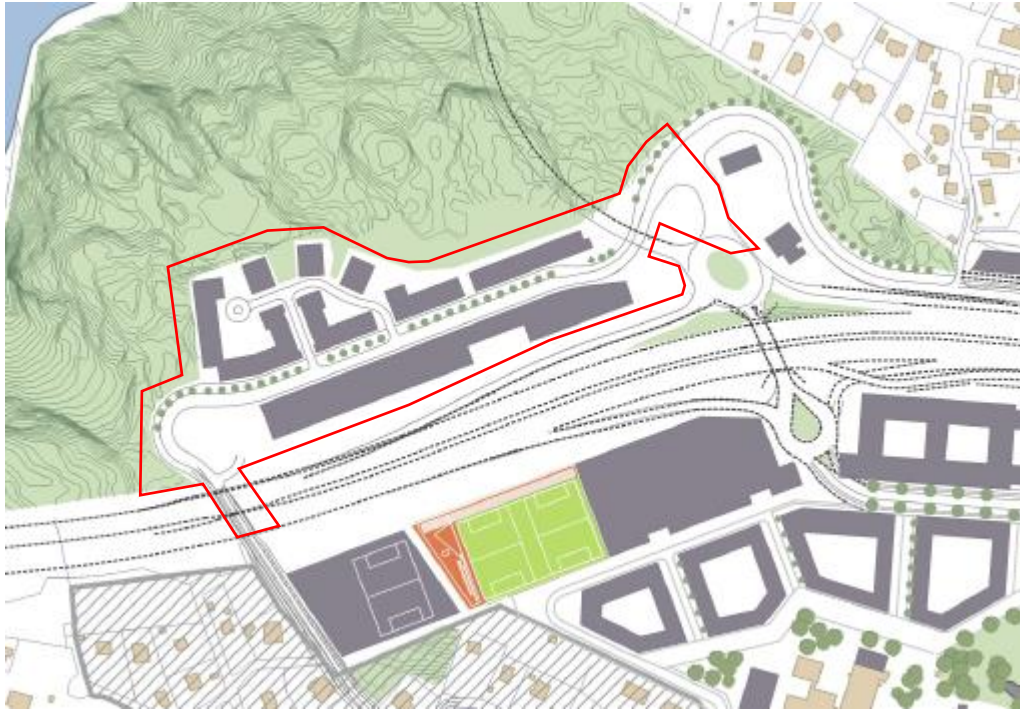
I västra delen av planområdet föreslås huvudgatan slutta nedåt för att efter en tvär kurva nå ner till befintlig marknivå i södra delen av befintlig vägport under Värmdöleden. Där gatan går in i vägporten smalnar gatusektionen av något. Vägporten är bred och består av två delar med en pelarrad emellan. I den västra halvan av vägporten föreslås en 2,0 meter bred gångbana och 2,5 meter bred cykelbana anläggas, samt möjlighet finns för en körbana med cirka 7,0 meters bredd.



Huvudgatan sedd från öster. (ÅWL 2020)

Utbyggnad av trafikplats Kvarnholmen

Vid en framtida utbyggnad av trafikplats Kvarnholmen planeras en cirkulationsplats med två körfält. Befintlig cirkulation består endast av ett körfält. En tidig förstudie har tagits fram med ett förslag på cirkulation med två körfält, avfartsramp från Värmdöleden och lokalgata österut mot Östra Vikdalen. Denna förstudie har varit ett underlag för denna detaljplans höjdsättning. I ett första skede, innan cirkulationen eventuellt byggs ut till två körfält, ansluter Ryssbergens huvudgata till befintlig situation. Höjdsättningen har studerats både för ett första skede men även till det utbyggda skedet för att inte försvåra ombyggnaden.



Utdrag ur strukturplan för Centrala Nacka med framtida förslag på nya gator och kvarter. Planområdet markerad med röd linje.

Anslutning mot Birkavägen

Huvudgatan genom planområdet planläggs för att i framtiden kunna förlängas som en allmän gata ner mot Järla station. Med befintlig utformning av Birkavägen är det dock inte möjligt att koppla på allmän körtrafik från detaljplanen utan det kräver förändringar utanför planområdet. I närtid avses huvudgatan nås från trafikplats Kvarnholmen och allmän biltrafik föreslås vända norr om vägporten medan gång- och cykelbanan genom planområdet förlängs och ansluts till Birkavägen.

Om busstrafik ska kunna trafikera planområdet i närtid kommer det att behövas en provisorisk lösning för busstrafik utmed Birkavägens norra del, utanför planområdet. Möjlighet att vända med bussar inom planområdet finns inte. En provisorisk bussanslutning föreslås byggas om Trafikförvaltningen beslutar att trafiksätta för buss under de år byggnation inom planområdet utförs. Förslaget är då att anlägga en gata för buss från vägporten till Borgvägen något längre söderut. För befintliga Birkavägen behövs i så fall åtgärder utmed sträckan.



Vägporten i Birkavägens förlängning sedd från Ryssbergen. Illustration, vändplan för allmän biltrafik.

Lokalgata och kvartersgata

En lokalgata (GATA₂) är lokaliserad mellan det västligaste och det mellersta kvarteret. Den ansluter till huvudgatan i söder och leder norrut. För att möta naturmarken och dess befintliga höjder lutar gatan från huvudgatan ner mot det framtida naturreservatet. Lokalgatan har en smalare körbana och gångbanor på vardera sida. Norrut vinklas husen, gaturummet breddas och gör plats för en möbleringszon. Här föreslås en nedsänkt planteringsyta dit gatans dagvatten leds och fördröjs. Längst i norr anläggs en torgliknande yta med vändmöjlighet för både personbil och sopbil. Angöring och sophämtning från soprummen sker från gatan.

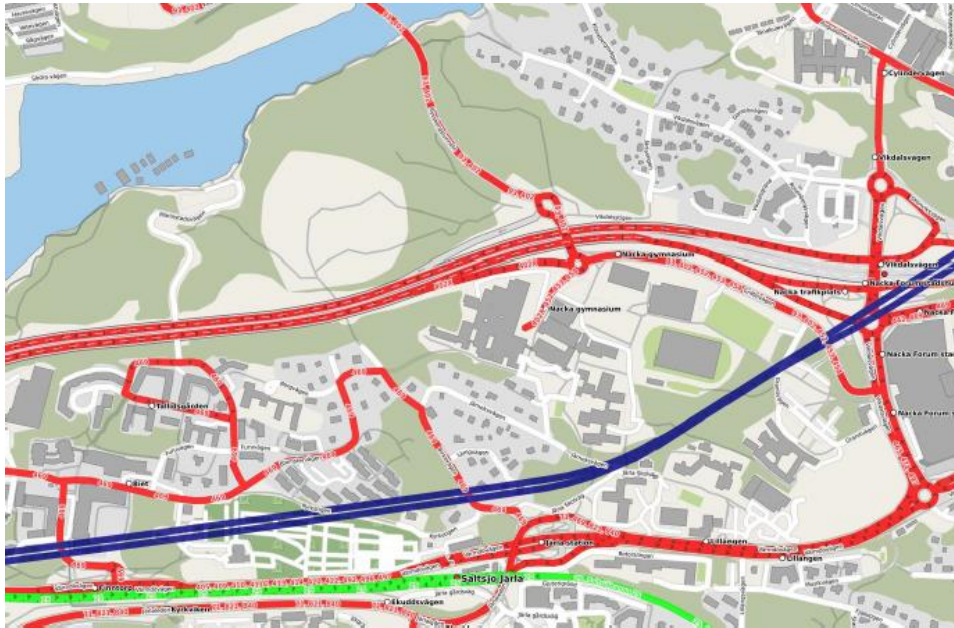
Parkering

Huvuddelen av bostädernas parkeringar ska anordnas i verksamhetskvarteret (P) för att i så stor utsträckning som möjligt undvika underbyggda gårdar. Det ger större möjlighet att bevara befintlig natur eller återplantera vegetation på ett friare sätt. Verksamhetsbyggnaden är tänkt att ha separata trapphus mot huvudgatan för att ge de boende möjlighet att nå parkeringarna. Längs gatorna föreslås ett mindre antal parkeringsplatser främst avsedda för angöring samt för tillgänglig parkering. Planen ger även möjlighet att underbygga det mellersta bostadskvarteret med garage.

Kommunens modell för beräkning av parkeringsbehov ska följas. Med Nacka kommuns beräkningsmodell för parkeringstal utan närhet till lokala centrum eller tunnelbana med en ambition på medelnivå blir parkeringsbehovet för bostäderna cirka 310 platser. Parkeringsplatser för rörelsehindrade finns inom 25 meter från alla entréer i gatanätet. Behovet av parkering för anställda på förskola antas kunna uppfyllas genom att hyra parkeringsplats i verksamhetsbyggnadens garage. Enligt Nacka kommuns parkeringstal behövs det 0,2 bilplatser per anställd på förskolan. Det innebär ett behov av 4 platser. Även parkeringsplatser för anställda i verksamhetsbyggnaden ska parkera i verksamhetsbyggnadens garage.

Enligt kommunens krav på cykelparkering och med den planerade fördelningen av små och stora bostäder ger det ett behov av 1300 cykelparkeringsplatser. Cirka 1100 av dessa

kommer placeras i invändiga cykelrum på entréplanet samt källarplan 1 i kvarteren dels drygt 218 utomhus vilket tillgodoser kommunens krav. Parkeringstalen inkluderar cykelparkering för elever, besökare och personal. För en förskola är parkeringstalet 0,4 cykelparkeringsplatser per elev vilket även inkluderar anställda och besökare och innebär 32 platser. Dessa placeras i anslutning till förskolan på infartsgatan öster om förskolan. I möbleringszonen kommer det finnas cykelparkering med plats för besökare.



Kollektivtrafik i närområdet i nuläget. Figuren visar även tunnelbanan (blått) som förväntas öppna omkring år 2030. (Rött avser busstrafik)

Kollektivtrafik

Från den västra delen av området blir avståndet till Saltsjöbanans station i Saltsjö-Järla drygt 800 meter. Omkring år 2030 förväntas tunnelbanan förlängas till Nacka centrum. I närheten av detaljplaneområdet planeras stationer i Järla och Nacka centrum. Tunnelbanan kommer att erbjuda direkta resor till Hammarby sjöstad, östra Södermalm, city och vidare mot nordväst. Stationen i Järla får en entré mot Birkavägen, omkring 600 meter från detaljplaneområdets västra del. Tunnelbanestationen Nacka hamnar omkring 800 meter från detaljplaneområdets östra del. I anslutning till stationen planeras en bussterminal med busslinjer till många olika delar av Nacka och Värmdö kommuner. Med tanke på att stationen i Järla ligger närmare och har kortare restid till resten av tunnelbanan antas detaljplaneområdet huvudsakligen betjänas av stationen i Järla.

Det planeras för att i framtiden möjliggöra en genomgående busslinje via Ryssbergen. Dialog kring detta har skett mellan Nacka kommun och Trafikförvaltningen. Centralt utmed huvudgatan möjliggörs utrymme för en busshållplats, inom nära gångavstånd från både bostäder, arbetsplatser och förskola, vilket också främjar allmänhetens tillgång till det planerade naturreservatet.

Bussar kommer inte att kunna vända i planområdet utan detaljplanen är utformad för genomgående busstrafik på huvudgatan.

Gång- och cykeltrafik

Huvudgatan genom planområdet kommer att utformas med dubbelriktad cykelbana samt gångbana på norra sidan av gatan. Alla större in- och utfarter är samlade på södra sidan av gatan vilket innebär god framkomlighet för gående och cyklister och få konfliktpunkter med biltrafiken. På lokalgatorna sker cykling i blandtrafik. Samtliga gator utformas med max 5% lutning för cyklister. Den gång- och cykelbana som anläggs utmed huvudgatan avses anslutas till befintlig gång- och cykelväg i tunneln under Värmdöleden vid trafikplats Kvarnholmen. I väster föreslås att den gång- och cykelbana byggs ut även utanför planområdet för att ansluta till Birkavägen.

Närmaste och enklaste cykelväg mot centrala Stockholm kommer att vara via Birkavägen och därefter längs Värmdövägen. Det kommer också att vara möjligt att cykla via Vikdalen och Kvarnholmen, men det innebär en ganska lång cykelväg med stora nivåskillnader eftersom cykling inte är tillåten i Kvarnholmstunneln.

Konstnärlig utsmyckning

Inom planområdet bör ett eller flera konstnärliga utsmyckningar arbetas in. Lämpliga platser för offentlig konst kan vara i ljussättningar i vägporten, gestaltningen av bron över Kvarnholmstunneln eller projekt centralt vid bostäderna.

Tillgänglighet

Huvudgatan har en lutning av cirka 1–2 % i områdes bebyggda del och maximalt 5% lutning i anslutningen mot Birkavägen och i öster. Parkeringsplatser för personer med rörelsenedsättningar är placerade inom 25 meter från alla bostadsentréer och med en lutning om maximalt 2,5 % och för verksamhetsområdet tillhandahålls dessa på kvarteretsmark.

Gångbanorna ska vara 2,5 meter breda vilket medger möte mellan gående och rullstolsburna samt vändmöjligheter med rullstol, rollator och barnvagn. Gångbanor ska vara jämna för att ge god tillgänglighet och läggs med betongsten. Sittplatser ska placeras utmed stråk var 60:e meter samt i långa trapplopp. Sittplatser planeras att utformas med rygg- och armstöd enligt kommunens riktlinjer. Cykelbana beläggs med asfalt vilken tydligt ska avvika från plattorna på gångbanan för att tydliggöra för personer med synnedsättningar. Skiljelinjer, gräns mot husfasader eller förgårdsmark, rännalar, ytor kring tekniskutrustning, stolpar och möblering avses utföras i grå smågatsten som kontrasterar mot plattbelägningen för att markera.

Trafiksäkerhet

Hastigheten och då framförallt medelhastigheten på en gata är en viktig faktor för trafiksäkerheten. Huvudgatan föreslås hastighetsregleras till 40 km/tim. Denna hastighet motiveras av gatans utformning med gång och cykelbanor skilda från vägtrafiken vilket

innebär att gatans utformning signalerar att fordon kan framföras i en snabbare hastighet än 30 km/tim på grund av att de oskyddade trafikanterna inte behöver röra sig i blandtrafik. Hastigheten 40 km/tim motiveras även utifrån det faktum att huvudgatan avses att trafikeras av buss. I den västra kurvan föreslås hastigheten sänkas lokalt till 30 km/tim på grund av siktförhållanden och att radierna är små. Denna hastighet föreslås kunna bibehållas in på Birkavägen. Lokalgatan föreslås hastighetsregleras till 30 km/tim på grund av gatans smalare sektion som dels innebär att cyklister här måste cykla i vägbanan dels att en smalare vägsektion signalerar att bilister ska hålla en lägre hastighet.

Utmed huvudgatan föreslås ett antal trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom timglashållplats, gångpassage och hastighetssäkrat övergångsställe. Infarten mellan mellersta och östra kvarteret föreslås regleras som gångfartsområde vilket innebär att fordonen ska hålla gånghastighet och har väjningsplikt mot alla fotgängare på gatorna. Bilister passerar en upphöjd/genomgående gång- och cykelbana för att komma in vilket naturligt sänker hastigheten till gångfart och då gatan är så kort finns ingen anledning att öka hastigheten. Här kommer dessutom hämtning och lämning av förskolebarn ske varför en låg hastighet är av ännu större vikt.

Teknisk försörjning

Elförsörjning, fiber, tele

Ingen el finns i området. Befintlig el finns i Kvarnholmsvägen och Birkavägen. Nacka Energi AB avser att försörja planområdet med elkraft genom två nätstationer, som ansluts från befintlig nätstation vid Kvarnholmsvägen och från befintligt nät i Birkavägen. Det medför att området matas med elkraft från två håll. Elkablar avses att förläggas i gång- och cykelbanan. I passagen med bron över Kvarnholmsvägen förlägges kablarna i skyddsror.

Två områden (E) för nätstation planläggs strax nordväst om vägporten mot Birkavägen samt öster om bostadskvarteren. Syftet med nätstationerna är att försörja bostadskvarteren. Verksamhetsbyggnaden längs motorvägen kommer att behöva ha en eller flera nätstationer inom fastigheten för att klara sin egen elförsörjning. Nätstation medges även inom verksamhetstomten.

Inga tele- eller fiberkablar finns i planområdet idag. Dessa avses förläggas i gång- och cykelbanan. Försörjningen hämtas från befintligt nät öster om planområdet. I passagen med bron över Kvarnholmsvägen förlägges kablarna i skyddsror.

Vatten, spillvatten

Inga vattenledningar finns inom området. Befintliga vattenledningar finns i Kvarnholmsvägen och i Birkavägen. VA-systemet i planområdet avses utformas med rundmatning, vilket kräver att vattenledningen ansluts i både detaljplaneområdets östra samt västra del. I områdets östra del samförläggs vattnet med planerad dagvattenledning i område (u₁) över verksamhetsytan och ansluts till befintlig vattenledning i Kvarnholmsvägen. I

områdets västra del samförläggs vattnet med planerad dagvattenledning genom befintlig vägportal och ansluts till befintlig vattenledning i Birkavägen.

En spillvattentunnel som leder vatten från Nacka till Henriksdals reningsverk passerar i berget under detaljplaneområdets västra del. Inga övriga spillvattenledningar finns inom området. Planområdets spillvatten föreslås avledas genom ett nytt tunnelpåslag till spillvattentunneln. Spillvattnet kommer att kunna ledas med självfall till tunnelpåslaget och inga pumpstationer för spillvatten bedöms bli nödvändiga.

En utredning har gjorts gällande hur befintlig spillvattentunnel påverkas när nya bostadshus uppförs ovanpå tunneln (PM Påverkan på VA-tunnel, Ramböll 2018). Utredningen visar att avståndet från tunnelns skyddszon till närmaste planerat bergschakt är cirka 28 meter, vilket enligt utredningen är ett betryggande avstånd. Den minimala acceptabla bergtäckningen definieras enligt tumregel som halva tunnelsejvidden. Bergtäckningen motsvarar här cirka 40 gånger halva sejvidden. Risken för negativ påverkan på VA-tunnelns stabilitet är minimal. Om exempelvis förankringsstag för husen planeras inom eller i direkt närhet av tunnelns skyddszon ska dock en utredning av åtgärdernas påverkan på tunnelns stabilitet utföras. Detta regleras med planbestämmelse b₄.

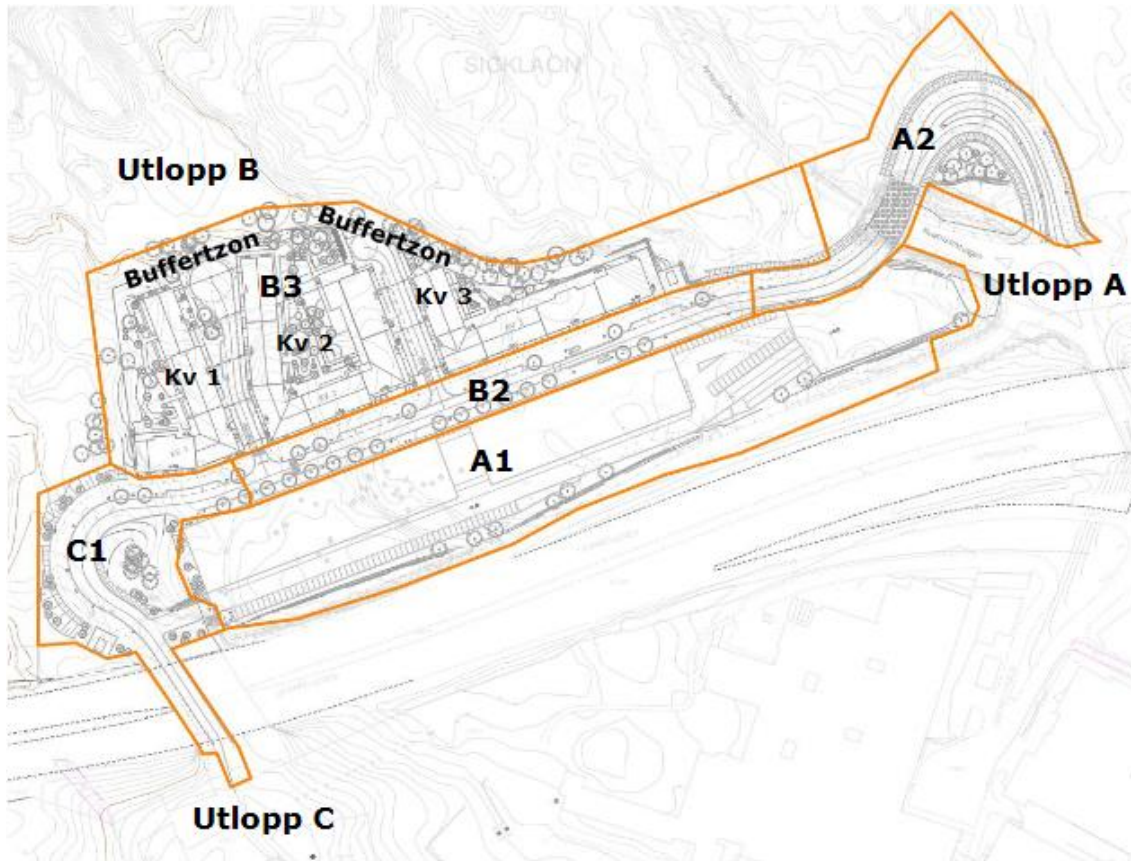
Dagvattenhantering

Öster om detaljplaneområdet finns befintliga dagvattenledningar i Kvarnholmsvägen. Genom Ryssbergstunneln finns en befintlig dagvattenledning som ansluter till en oljeavskiljare för rening av dagvattnet innan det leds ut i Svindersviken. Avvattningen av ramperna från Värmdöleden ansluter även till denna ledning. Sydväst om området i Birkavägen finns en befintlig dagvattenledning förlagd i vägporten under Värmdöleden. Denna ledning som ägs av Trafikverket hanterar vägdagvatten från Värmdöleden och ansluter till kommunalt dagvattennät.

En dagvattenutredning har tagits fram. Utifrån de nya markhöjderna blir avrinningsområdena ungefär enligt figur nedan. Ett nytt VA-system planeras för området. Ett lokalt dagvattennät föreslås hantera vatten från delavrinningsområde A1 och B2-B3 för att ledas norrut till buffertzonen och sedan vidare till befintlig våtmark. Ett dikesstråk föreslås anläggas i den buffertzonen som skapas mellan befintlig naturmark utanför detaljplaneområdet och område B3. Buffertzonen är till för att fungera som en länk mellan resten av detaljplaneområdet och våtmarken. A2 leds österut och ansluts till befintligt dagvattennät vid Kvarnholmsförbindelsen. C1 leds åt sydväst till befintlig dagvattenledning i Birkavägen. Område A2 och C1 måste fördröjas, då flödet efter exploatering inte får öka jämfört med befintlig situation.

Verksamhetsområdets hårdgjorda yta, A1 genererar det mest förorenade dagvattnet inom detaljplanen eftersom det utgörs av parkeringsytor och tankstation. Dagvattnet från bensinstationen föreslås därför samlas upp separat för rening i oljeavskiljare som sedan leds vidare till ett underjordiskt makadammagasin. Taket på verksamhetsbyggnaden föreslås anläggas som beväxt tak. Hur mycket vatten de beväxta taken kan reducera och magasinera

beror bland annat på takets lutning, vegetationstyp och tjocklek. Det beväxta taket på verksamhetsbyggnaden bör utformas så det kan fördröja och magasinera cirka 10 millimeter regn per reducerad area utefter Nacka kommuns krav på rening. Takvattnet föreslås ledas via egen anslutning till det nya lokala dagvattennätet. Detta för att förhindra att det blandas med det mer förorenade vattnet från körytor kring verksamhetsbyggnaden och planerad drivmedelsstation.



Detailplaneområdet uppdelat i delavrinningsområden.

Dagvatten från parkeringen inom verksamhetsområdet föreslås ledas till det underjordiska makadammagasinet. Dagvattnet föreslås sedan ansluta till ett nytt lokalt dagvattennät. Det lokala dagvattennätet kommer ha två utlopp, ett vid varje lokalgata, till dikesstråket i buffertzonen och som slutligen leds vidare till befintlig våtmark.

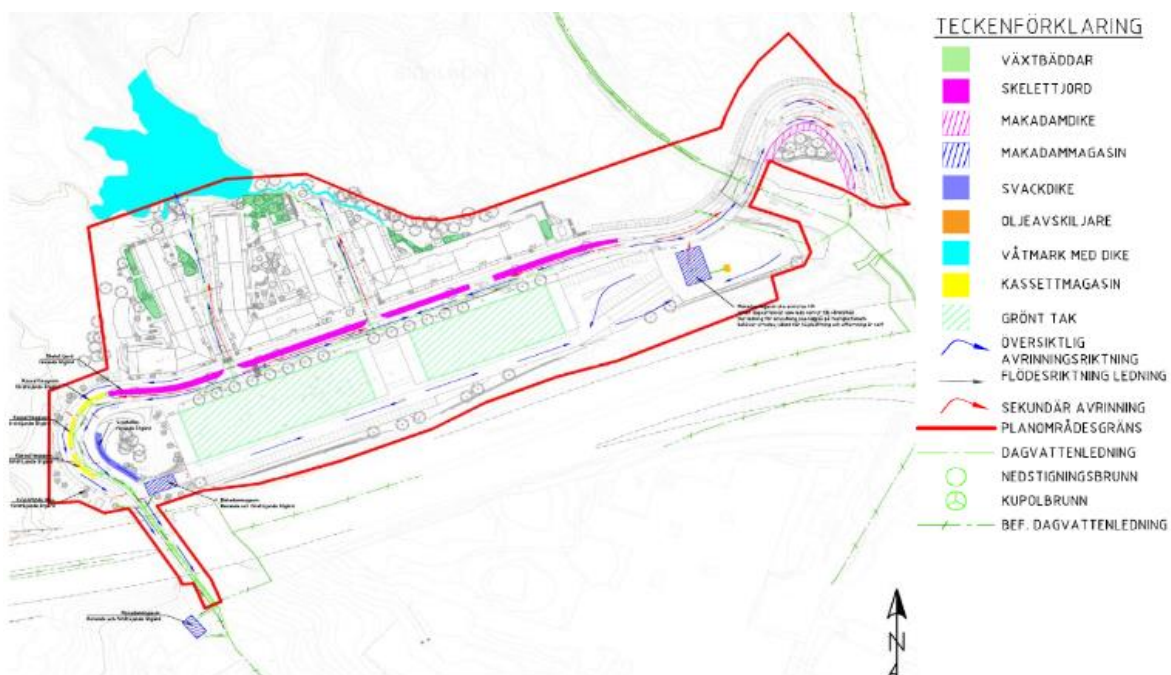
Den östra änden av huvudgata, A2, avrinner mot utlopp öster om planområdet. Makadamdike föreslås anläggas längs med gatans södra sida för att sedan ansluta till befintlig dagvattenledning vid rondellen. Huvudgatan i Ryssbergen planeras att utformas med skelettjord med träd på den norra sidan av gatan. Tvärfallet av gatan antas kunna ske norrut mot skelettjordarna och tvärfallet av gång- och cykelbanan antas kunna göras söderut mot skelettjordarna, vilket behöver säkerställas vid fortsatt gatuprojektering. Skelettjordarna ansluts sedan till det lokala dagvattennätet som har sitt utlopp till dikesstråket i buffertzonen och sedan till befintlig våtmark.

Delavrinningsområde B3 utgörs av flerfamiljshus. Genom att hålla kvarterensmarkens gårdar så gröna som möjligt kan dagvattenflöden minskas. Omhändertagande av cirka 10 millimeter per reducerad area ger en total volym om cirka 55 m³ på kvarterensmarken. Dagvattenlösningarna kan utformas som till exempel torrdammar, regnbäddar och svackdiken, Regnbäddar kräver underhåll av vegetation för att upprätthålla estetiska värden samt möjliggöra upptag av näringsämnen och rening. För att säkerställa att nödvändig rening och fördröjning av dagvatten sker inom kvarterensmark kommer detta att regleras i exploateringsavtalet.

Område C1 har delats upp i mindre delar där dagvattnet leds till olika dagvattenanläggningar som dels fördröjer dels renar. Anläggningarna utgörs av skelettjordar, avskärande diken, kassettmagasin och makadammagasin.

Delavrinningsområde	Rening				Recipient
	Rening - Steg 1	Sammanvägning	Rening - Steg 2	Rening - Steg 3	
A1 - Verksamhetsbyggnad och bensinstation	Oljeavskiljare + underjordiskt makadammagasin	➔	Dikesstråk i buffertzon	Befintlig våtmark norr om DP	Strömmen
	Grönt tak				
B2 - Huvudgata	Skelettjord				
B3 - Kvarterensmark	Växtbädd				
A2 - Huvudgata	Makadamstråk				Strömmen
C1 - Huvudgata	Skelettjord + kassettmagasin + svackdike + makadammagasin				Järlasjön

Reningssteg för de fem områdena. Område A1, B2 och B3 har tre reningssteg. Efter Steg 1 kombineras utflödet från samtliga anläggningar och sammanvägs till en ny markanvändning som matas in i Steg 2.



Föreslagen dagvattenhantering i detaljplaneområdet

Markreservat för dagvattenledning planläggs i den östra delen av kvartersmark för verksamheter för att kunna leda dagvatten från planområdet mot trafikplats Kvarnholmen.

Avfallshantering

Avfall föreslås främst hanteras med nedsänkta kärl eller med traditionell hämtning i miljörum. För samtliga bostäder finns möjlighet att utforma avfallslösningar som uppfyller gällande riktlinjer när det gäller arbetsmiljö och tillgänglighet. Angöring för sophämtning finns inom 10 meter mellan soprum och sopbil. Angöring till byggnaden längst i öster är någon meter mer än 10 från soprummet men detta är för att tillgodose 25 meterskravet för parkering för personer med rörelsehinder. Sopbilen åker in på lokalgatan för att angöra nära soprummen längs gatan. Vändplanen medger vändning för sopbil.

I gatusektionen har plats för en eventuell sopsugsledning tagits. I sektionen redovisas dimensionen för en stationär utbyggd sopsugsanläggning. Blir sopsugsanläggningen en mobilanläggning kan dimensionen minskas något. Vidare utredning får utvisa behovet av anslutningar och plats i lokalgatorna.

Fjärrvärme

Inga fjärrvärmeledningar finns i området. Närmsta fjärrvärme finns söder om Värmdöleden i Griffelvägen och i Birkavägens södra del. Förutsättningen för att ansluta planerad bebyggelse till fjärrvärme kräver en längre ledningsförläggning. Utrymme för framtida utbyggnad av fjärrvärmeledningar finns i gatusektionen. Nya fjärrvärmeledningar samförläggs med övriga ledningar och ansluter till området via befintlig vägport under Värmdöleden. I lokalgatan förläggs eventuell fjärrvärmeledning i gångbanan, men kan på grund av platsbrist behöva placeras i körbanan.

Buller

Den största bullerkällan är trafiken på Värmdöleden, men även huvudgatan mellan bostäderna och verksamhetskvarteret kommer utgör en bullerkälla. Mot Värmdöleden planeras ett verksamhetsområde med en byggnad som kommer verka som bullerskydd till bakomvarande bebyggelse. Ljud från fläktar och liknande på verksamhetsbyggnaden behöver anpassas så att de innehåller gällande riktvärden och inte stör intill liggande bostäder och lokaler.

Planbestämmelser buller - störningsskydd

Skydd mot störning från buller regleras med bestämmelse i plankartan för att säkerställa en god boende- och ljudmiljö. Utifrån förutsättningarna kring verksamhetsbuller införs en hänvisning i planbestämmelserna till följande stycken om verksamhetsbuller. Även förskolan har planbestämmelse för förskolegården.

Trafikbuller

Bostäderna ska utformas avseende trafikbuller så att:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad ej överskrids. Då så inte är möjligt ska minst hälften av bostadsrummen vid varje bostad får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad samt högst 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad nattetid (frifältsvärden).
- Bostäder upp till 35 kvm får högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (frifältsvärde)
- Ljudnivå vid minst en uteplats i anslutning till bostäder inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Maximala ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme kl 06.00-22.00.

Verksamhetsbuller och buller från yttre installationer

I bygglov och projektering ska buller från yttre installationer, ventilation, restauranger, butiker med mera beaktas. Exempelvis kan val av teknisk utrustning och dimensionering av byggnaders stomme och fasader göra att godtagbara ljudnivåer säkerställs.

Bostäderna ska utformas avseende verksamhetsbuller så att:

- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid (06.00-18.00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt kan 60 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid tillåtas om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid.
- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kväll (18.00-22.00) och helg (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt kan 55 dBA ekvivalent ljudnivå tillåtas om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå kväll och helg.
- Samtliga bostadsrum i en bostad får högst 45 dBA ekvivalent ljudnivå natt (22.00-06.00) (frifältsvärde) vid bostadsbyggnads fasad eller om så inte är möjligt kan 50 dBA ekvivalent ljudnivå tillåtas om minst hälften av bostadsrummen i varje bostad får högst 40 dBA ekvivalent ljudnivå mellan 22 - 06.
- Om buller från yttre installationer överstiger 40 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsfasad kl. 22.00-06.00 ska minst hälften av boningsrummen ha högst 40 dBA på ljuddämpad sida vid fasad.
- På ljuddämpad sida får ljudnivån från trafikbuller inte överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.

Skolan ska utformas så att:

- ljudnivån på delar av skolgård avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet från trafik inte överstiger 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå, eller där så inte är möjligt dagekvivalent ljudnivå inte överstiger 55 dBA kl 06.00-18.00.
- ljudnivå på delar av skolgård avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet från installationer inte överstiger 45 dBA ekvivalent ljudnivå kl 06.00-18.00.

Risk

Planområdet ligger strax norr om Värmdöleden som är primär led för farligt gods. Inom planområdet planeras en bensinstation. Både Värmdöleden och bensinstationen utgör riskkällor varför en riskanalys har tagits fram (Riskanalys Ryssbergen Brandskyddslaget, 2018, reviderad 2020). Syftet med riskanalysen är att undersöka lämpligheten med aktuellt planförslag genom att utvärdera vilka risker som människor inom det aktuella området kan

komma att utsättas för samt föreslå hur identifierade risker ska hanteras utan att människor utsätts för oacceptabla risker.

Länsstyrelsen i Stockholms Län har tagit fram riktlinjer för hur risker från transporter med farligt gods på väg och järnväg ska hanteras vid exploatering av ny bebyggelse. Intill primära transportleder för farligt gods rekommenderas ett skyddsavstånd på minst 25 meter. Åtgärder ska normalt vidtas minst inom 30 meter från vägen. För ny bebyggelse intill bensinstationer bör det vara en bebyggelsefri zon på 25 meter och till sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet rekommenderas 50 meter (enligt Länsstyrelsens riktlinjer från 2000).

Av analysen framgår att man vid lokalisering i ett utsatt område alltid bör sträva efter att lokalisera bebyggelsen på ett tillräckligt stort avstånd från eventuella störningskällor. Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd bör användas som riktvärden för placering av verksamheter. I centrala områden där det är ont om mark kan detta dock vara svårt.

Bostäder och förskola planeras som minst cirka 65 meter från rampen och 75 meter från Värmdöleden. Det innebär att rekommenderade skyddsavstånd följs till Värmdöleden, men inte till rampen. Bostadsbebyggelsen ligger bakom verksamhetsbyggnaden och exponeras därför inte mot rampen utan skyddas av den framförliggande verksamhetsbyggnaden. Avsteget från rekommenderat skyddsavstånd bör därför kunna accepteras utan krav på byggnadstekniska åtgärder. Påverkan på risknivån från rampen är dessutom mycket låg.

Placeringen av bensinstationen följer rekommenderade skyddsavstånd, lagar och regler med god marginal. Inga åtgärder avseende bensinstationen bedöms vara nödvändiga. Den planerade verksamhetsbyggnaden ligger cirka 30 meter från Värmdöleden och cirka 15 meter från rampen. Rekommenderat skyddsavstånd är 40 meter. Risknivån utmed rampen är låg med hänsyn till det fåtal transporter som kan komma att passera på rampen. Byggnadstekniska åtgärder bedöms dock vara nödvändiga med hänsyn till närheten till både Värmdöleden och rampen.

Risakanalysen föreslår följande riskreducerande åtgärder:

Vid ny bebyggelse inom planområdet rekommenderas att nedanstående åtgärder vidtas. De omfattar enbart den tänkta verksamhetsbyggnaden eftersom övrig bebyggelse ligger på ett tillräckligt stort avstånd från identifierade riskkällor. För att säkerställa att åtgärderna vidtas krävs att dessa utformas som planbestämmelser i detaljplanen, vilket har gjorts.

- Billhandeln ska utformas så att det från samtliga ytor med stadigvarande vistelse finns möjlighet att utrymma mot lokalgatan.
- Friskluftsintag ska placeras i första hand mot lokalgatan, men placering på tak kan också accepteras
- Möjlighet till central nödavstängning av ventilationen ska finnas i verksamhetsbyggnaden.

- Exponerade fasaddelar inom 30 meter från påfartsrampen, som exponeras mot denna, ska utföras i obrännbart material eller med konstruktioner som uppfyller brandteknisk avskiljning avseende täthet och isolering, motsvarande klass EI 30. Glaspartier i dessa fasader ska utföras i brandteknisk klass EW 30. Detta gäller ej byggnader kopplade till bensinstationen.
- Vid en breddning av rampen kan åtgärder för att hantera risker för trafikanter på vägen vid en eventuell avåkning mot planområdet vara nödvändiga.

De åtgärder som regleras på plankartan med bestämmelser bedöms ha följande effekt inom planområdet:

- Begränsning av sannolikheten för att personer utsätts för en förhöjd risknivå under längre tidsperioder genom att tillgodose skyddsavstånd till ny bebyggelse samt områden med stadigvarande vistelse utomhus.
- Begränsning av möjligheten för att oskyddade personer skadas utomhus inom områden med förhöjd risknivå genom att tillgodose skyddsavstånd till områden med stadigvarande vistelse.
- Reducering av konsekvenserna inomhus till följd av eventuella gasutsläpp genom skyddsavstånd i kombination med ventilationstekniska åtgärder.
- Reducering av konsekvenserna inomhus till följd av en större utvändig brand genom skyddsavstånd och brandskyddstekniska åtgärder.
- Ökad möjlighet för personer att utrymma byggnader innan kritiska förhållanden uppstår inomhus till följd av en olycka på Värmdöleden och påfartsrampen genom att tillgodose utrymningsmöjligheter bort från dessa.

Markstabilitet

Där de sättningskänsliga jordarterna (torv, gyttja och lera) uppgår till mindre än 2 meters tjocklek under planerad grundläggningsnivå rekommenderas urgrävning eller masstabilisering av dessa till orört friktionsmaterial eller berg och ersättning med packat friktionsmaterial. Ungefär två tredjedelar av området och de kuperade delarna består av berg i dagen eller ytnära berg, med ett osammanhängande mulljord- och moräntäcke. Två flacka områden med betydande jordlager har identifierats, se Markteknisk undersökningsrapport Ryssbergen, Ramböll, september 2017, reviderad 2020. Marken i de flacka och sankta områden beskrivna ovan bedöms var olämplig för exploatering om inte förstärkningsåtgärder vidtas. Förekomsten av torv och gyttjig lera innebär att omfattande sättningar är att vänta vid även små belastningar, framför allt i den delen av västra området med största jorddjup.

I första hand föreslås att överlast läggs på de områden som önskas förstärkas. Vertikaldränering kan med fördel användas i kombination med detta. Kompletterande undersökningar med syfte att få fram material- och deformationsegenskaper hos torven, leran och friktionsjorden krävs för dimensionering av dessa åtgärder. Där de sättningskänsliga jordarterna (torv, gyttja och lera) uppgår till mindre än 2 m tjocklek under

planerad grundläggningsnivå rekommenderas urgrävning eller masstabilisering av dessa till orört friktionsmaterial eller berg och ersättning med packat friktionsmaterial.

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.

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

Plansamråd	2:a till 3:e kvartalet 2018
Granskning	1:a kvartalet 2021
Kommunfullmäktiges antagande	4:e kvartalet 2021
Laga kraft (om planen inte överklagas)	4:e kvartalet 2021

Utbyggnad enligt planförslaget kan ske när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstart kan tidigast ske under 4:e kvartalet 2021 under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.

Genomförandetid

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras. Genomförandetiden för denna detaljplan är 10 år från den tidpunkt då detaljplanen vinner laga kraft. Genomförandetiden för ytan under vägporten är reglerad till 15 år.

Ansvarsfördelning

De rättigheter i form av angiven markanvändning, byggrätter med mera som detaljplanen ger upphov till är gällande tills detaljplanen upphävs eller ändras. Under en viss tid, den så kallade genomförandetiden, ska dock fastighetsägare och berörda kunna utgå från att deras rättighet enligt planen inte ändras.

Exploatören ansvarar för kvartersmarken, det vill säga all utbyggnad och skötsel av områden för bostäder, förskola, bilhandel. Exploatören ansvarar även för utbyggnaden av allmän plats.

Exploaterings-, avtals- och övriga genomförandefrågor handläggs av exploateringsenheten i Nacka kommun. Markfrågor handläggs av markenheten i Nacka kommun.

Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar, servitut och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Beställning av nybyggnadskarta handläggs av lantmäterienheten i Nacka kommun. Ansökan om marklov, bygglov och anmälan handläggs av bygglovenheten i Nacka kommun.

Exploatören ansvarar för att söka eventuell vattendom/tillstånd/anmälan efter detaljplanen vunnit laga kraft, inför genomförande. Vattendom för avsänkning av grundvatten kan eventuellt behövas. Drivmedelsförsäljning kan vara en miljöfarlig verksamhet och prövningen av sådana regleras av miljöprövningsförordningen (SFS 2013:251). Sannolikt krävs en anmälan om miljöfarlig verksamhet för drivmedelsanläggningen i östra delen av planområdet, men det beror på hur stora mängder bränsle som anläggningen hanterar och även på om anläggningen kommer att erbjuda fordonstvätt. För ingrepp i fornlämningar krävs tillstånd enligt kulturmiljölagen, vilket söks hos länsstyrelsen.

Avtal

Ramavtal

Ett ramavtal mellan Nacka kommun och exploatören godkändes i kommunfullmäktige i 23 april 2018 § 94. Ramavtalet reglerar övergripande frågor om utvecklingen av planområdet samt gemensamma mål och samverkan avseende planområdet. Avtalet anger även principer för genomförandet av en ny detaljplan vad gäller finansiering och ansvar samt innehåll i kommande exploateringsavtal. Vidare anger avtalet riktlinjer för eventuella markbyten och marköverlåtelse samt principer för utbyggnad av allmänna anläggningar. Exploatören äger fastigheten Sicklaön 13:3 som är aktuell för planläggning. Av ramavtalet framgår även att övriga delar av fastigheten planeras bli naturreservat.

Detaljplaneavtal

Ett detaljplaneavtal undertecknades av kommunen och exploatören i november 2016. Avtalet reglerar arbetet med att ta fram förslag till detaljplan för del av Ryssbergen samt att exploatören bekostar detta.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal mellan kommunen och exploatören kommer att upprättas och godkännas av kommunfullmäktige innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Avtalet ska reglera parternas ansvar för genomförandet av detaljplanen och kostnadsansvar. I exploateringsavtalet regleras marköverföringar, gemensamhetsanläggningar, skydd av mark och vegetation, dagvattenåtgärder, gestaltning av bebyggelsen, slutlig utformning av brokonstruktionen i planområdets östra del samt eventuell bussgata och gång- och cykelväg från vägporten vid 222:an till Borgvägen. Avtalet ger även en anvisning om tidplan, fastighetsbildning, avgifter för VA-anslutning och kontakten med olika myndigheter.

Övriga avtal

Fastigheten Sicklaön 134:21 ägs av Trafikverket och berörs i planområdets södra del där ny vägförbindelse behövs för att binda samman Ryssbergen norr om Värmdöleden med Birkaområdet söder om Värmdöleden. För detta ändamål kan Nacka kommun teckna ett avtal med Trafikverket. Avtalet syftar till att klargöra vilka åtgärder som planeras i vägporten samt hur åtgärderna ska genomföras.

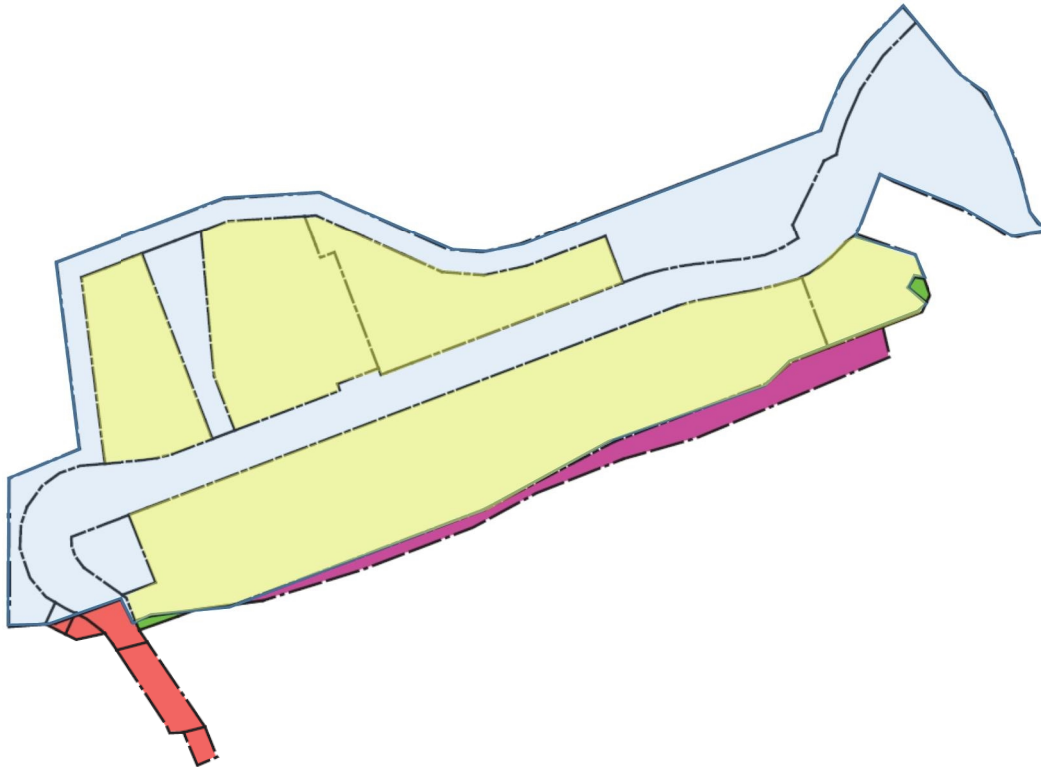
Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning, fastighetsreglering och nya rättigheter

De markområden som ägs av Nackamark Exploatering KB och som enligt detaljplanen utgör allmän plats innebär justering av fastighetsgränser och ska överföras till lämplig kommunägd fastighet genom fastighetsreglering. Markområden som regleras över till kommunägd fastighet är markerade med röd färg i figuren nedan.

Planen möjliggör för en 3D-fastighetsbildning av marken under vägporten mot Birkavägen för att överföra den till kommunal ägo. Som ett alternativ till 3D-fastighetsbildning kan även tillgången till marken att regleras i ett avtalsservitut. Utöver det kan tredimensionell fastighetsbildning (3D) användas för att till exempel reglera ägandet av förskolan eller delar av verksamhetsbyggnaden.

Utöver de ytor som markeras med röd och gul färg i figuren kommer även de nya bostadsfastigheterna att styckas av. Detaljplanen är flexibel gällande hur fastighetsindelningen ska se ut i de nya bostadskvarteren.



Figur som visar fastighetsbildningsåtgärder som avses göras inom planområdet.

I figur ovan redovisas avsedda fastighetsbildningsåtgärder. Röd yta avses övergå från trafikverkets ägande till Nacka kommun (delvis som tredimensionell fastighetsbildning), gröna ytor övergår från trafikverkets ägande till exploatör. Lila yta utgör befintligt vägområde för Värmdöleden och ramp. Den ytan avses överlåtas till Nacka kommun eller trafikverket från exploatören. Ljusblå ytor överlåts från exploatör till Nacka kommun. Gula ytor kvarstår hos exploatör för bebyggelse.

Ansvar för att ansöka om och bekosta behövliga lantmäteriförrättningar för marköverföringar för genomförandet av denna detaljplan hanteras i exploateringsavtalet mellan kommunen och exploatören.

Avtalet reglerar att exploatören ska ansvara för att ansöka om nödvändiga fastighetsrättsliga åtgärder för allmän platsmark och för ledningsrätter som krävs för exploaterings genomförande. Exploatören ska även ansöka om fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark på Fastigheten. Vid bildande av ledningsrätter är det normalt, enligt 27 § ledningsrättslagen, ledningshavaren som betalar förrättningskostnaderna. Det kan även utgå ersättning för ledningsrätten.

Inom kvartersmarken kommer det att finnas anläggningar som ska vara gemensamma för flera fastigheter. Anläggningar av gemensam betydelse och nytta, såsom parkeringsgarage och eventuellt bostadsgårdar kan förrättas som gemensamhetsanläggningar enligt

Anläggningslagen. Lantmäterimyndigheten prövar om en gemensamhetsanläggning kan inrättas. Fastighetsägare som får andel i gemensamhetsanläggningen har ansvar för kostnader för utförande och drift motsvarande deras andelstal. Ersättning för upplåtelse av utrymme för gemensamhetsanläggning kan bli aktuellt. Exploatören ansöker om och bekostar eventuell anläggningsförrättning. För det parkeringsgarage som planeras för bostädernas behov inom verksamhetskvarteret är gemensamhetsanläggning en möjlig lösning. En alternativ lösning skulle kunna vara tredimensionell fastighetsbildning.

Slutligt anläggningsbeslut fattas av lantmäterimyndigheten i Nacka kommun. Framtida förvaltning av gemensamhetsanläggningarna kommer att ske genom delägarförvaltning eller av en eller flera samfällighetsföreningar. Oavsett förvaltningsform kommer framtida fastighetsägare att utgöra delägare.

Rättigheter inom planområdet

Ett servitut ger en fastighet rätt att utnyttja annan fastighet på ett visst sätt. Ett servitut är inte tidsbegränsat. Det kan till exempel gälla rätt till utfartsväg eller att dra fram ledningar på annan fastighet. Servitut kan bildas vid förrättning (officialservitut) eller genom privata avtal (avtalsservitut) som inskrivs i tjänande fastighet.

Följande servitut berör planområdet.

- Avtalsservitut inskrivet 1965 (01-IM8-65/1944.1) med ändamål avloppstunnel till förmån för Sicklaön 42:2 belastar Sicklaön 13:3
- Avtalsservitut inskrivet 1966 (01-IM8-66/10987.1) med ändamål avloppstunnel till förmån för Sicklaön 42:2 belastar Sicklaön 13:3 och Sicklaön 134:21.
- Officialservitut från 1957 (0182K-2817.1) med ändamål väg, till förmån för Sicklaön 40:1, belastar Sicklaön 134:21.

Se vidare i fastighetskonsekvensbeskrivningen.

Åtgärder inom befintlig vägplan

Exploatören önskar uppföra stödmurar och fylla upp marknivåer inom delar av de släntområden som tillhör påfartsrampen i gällande vägplan för trafikplats Kvarnholmen. Markområdet ägs av exploatören men omfattas av vägrätt och gällande vägplan. De åtgärder som exploatören föreslår påverkar inte påfartsrampens väggkropp eller avvattning eller påfartsrampens funktion i övrigt. Detaljplanen tillåter att dessa åtgärder genomförs. Exploatören kan behöva teckna avtal med Trafikverket där det tydliggörs vilka åtgärder som planeras i släntområdena samt hur åtgärderna ska genomföras.

Huvudmannaskap för Värmdöledens vägport

Nacka kommun är huvudman för allmän plats och detaljplanen innebär därmed att även området betecknat VÄG₁ - Genomfartsväg, som utgörs av Värmdöledens vägport vid Birkavägen, övergår till Nacka kommuns huvudmannaskap. Trafikverket kommer dock att fortsätta att vara väghållare för Värmdöleden samt ansvara för drift, underhåll och renovering av vägporten och dess konstruktion.

Tekniska åtgärder

Trafikanläggningar

Att anlägga gatorna i planområdet bedöms inte bli tekniskt komplicerat, dock krävs omfattande sprängnings- och fyllningsarbeten för att uppnå rätt markhöjder.

I Birkavägens förlängning finns en befintlig vägport. Marken föreslås höjas med cirka 0,9 meter i den västra halvan av vägporten. Marken i vägporten består idag av grus, makadam och mindre stenar och frihöjden i vägporten varierar mellan 6,05 meter och 8,87 meter. Frihöjden är högre i södra delen av vägporten och lägre i norra delen av vägporten. Om marken höjs med 0,9 meter blir frihöjden i vägporten som lägst 5,15 meter vilket innebär att dimensionerande höjdkrav enligt VGU klaras (Vägars och gators utformning).

För samtliga åtgärder som kan bli aktuella i vägporten i Birkavägens förlängning krävs Trafikverkets godkännande och Trafikverket kommer även fortsättningsvis att äga vägportens konstruktion samt ansvara för drift och underhåll av vägporten. Innan detaljplanens antagande ska avtal ha tecknats med Trafikverket, om Trafikverket så kräver, som klargör vilka åtgärder som planeras i vägporten samt hur åtgärderna ska genomföras. Trafiken på Värmdöleden, bedöms inte påverkas av de åtgärder som föreslås avseende vägporten utan samtliga anläggningsarbeten bedöms kunna bedrivas från marknivå utan restriktioner för trafiken på ovansidan av vägporten.

Över Kvarnholmsvägen, intill tunnelpåslaget för Ryssbergstunneln, behöver en bro anläggas för den nya östvästliga huvudgatan genom Ryssbergen. Kvarnholmsvägen ska vara öppen för trafik under brons byggtid.

Vinterväghållning

Vinterväghållning avses ske genom att snöupplag kan finnas i norra delen av lokalgatan samt inom möbleringszonen utmed huvudgatan.

Ekonomiska frågor

Exploatören projekterar, bygger ut och bekostar allmänna anläggningar i planområdet. Allmänna anläggningar lämnas därefter över till kommunen. Ersättning för markreglering av allmän plats utgår ej.

Utöver detta erlagger exploatören exploateringsersättning för utbyggnad av yttre allmänna anläggningar inom Centrala Nacka, hänförliga till planområdet. Vidare ska exploatören medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan enligt politiskt antagna principer i beslut i kommunstyrelsen maj 2014. Exploatören ska vidare ersätta Nacka kommun för de faktiska kostnader kommunen får i samband med projektets genomförande vilket innefattar kontroll, besiktning och interna administrationskostnader.

Nacka kommun står för framtida drift- och underhållskostnader för den allmänna platsen. Kostnadsansvar för planens genomförande regleras i detalj i exploateringsavtalet.

Anslutningsavgifter

Vatten och avlopp

Fastigheter som ansluts till Nacka vatten och avfall ABs vatten- och avloppsnät betalar anslutningsavgift enligt gällande taxa. Taxan vid det år som debitering sker används. Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för samtliga kostnader.

Uppvärmning

Fastigheter som ansluts till fjärrvärmenät betalar anslutningsavgift enligt gällande taxa. Taxan vid det år som debitering sker används. Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för samtliga kostnader.

E1

Fastigheter som ansluts till Nacka Energis elnät betalar anslutningsavgift enligt gällande taxa. Taxan vid det år som debitering sker används. Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för samtliga kostnader.

Övriga avgifter

Planavgift

Detaljplaneavtal där exploatören åter sig att bekosta planarbetet har tecknats mellan Nacka kommun och exploatören. Någon planavgift tas därmed inte ut i samband med bygglovsansökan.

Bygglovavgift

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt gällande taxa.

Avgift för trafikanordningsplan

Kommunen tar ut avgifter för trafikanordningsplan enligt gällande taxa.

Fastighetsrättsliga avgifter

För avgifter för fastighetsrättsliga åtgärder inom kvartersmark såväl som inom allmän plats; avstyckning, servitutsåtgärder, bildande av gemensamhetsanläggning med mera svarar exploatören själv. Lantmäterimyndigheten tar ut en avgift enligt gällande taxa.

Konsekvenser av detaljplanen och dess genomförande

Miljökonsekvensbeskrivning

Vid årsskiftet 2017/2018 började nya bestämmelser i miljöbalken och i PBL avseende miljöbedömningar av planer och program och om miljöbedömningar för verksamheter och

åtgärder att gälla. Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar upphörde att gälla och miljöbedömningsförordningen (2017:966) trädde i kraft. För planer som påbörjades före 2018 gäller dock den äldre lagstiftningen genom övergångsbestämmelser. I och med att start-PM för detaljplanen togs fram före 2018 är de äldre lagbestämmelserna tillämpliga för den nu aktuella detaljplanen.

Kommunen bedömde inför plansamråd att detaljplanens genomförande inte medförde en betydande miljöpåverkan och någon miljökonsekvensbeskrivning togs därför inte fram. Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande över detaljplanen (Dnr 402-25452-2018) angivit att det inte går att utesluta att planen kan medföra betydande miljöpåverkan, främst med hänsyn till de höga naturvärdena i området, och att en MKB därför behövs tas fram.

Under detaljplanens samråd och under avgränsningssamrådet för MKB:n har ett antal miljöaspekter bedömts kunna bli betydande. Baserat på rekommendationerna i Länsstyrelsens samrådsyttrande och i skriftligt avgränsningssamråd som hölls med Länsstyrelsen oktober-november 2018 har följande miljökonsekvenser tagits med i Miljökonsekvensbeskrivningen:

Landskapsbild och kulturmiljö - Riksintresset för kulturmiljö, Stockholms farled och inlopp, kan komma att påverkas av bebyggelsen eftersom den kan synas från farleden.

Naturmiljö – området har höga naturvärden som påvisats i flera underlagsutredningar som tagits fram inom ramen för detaljplanearbetet. Under 2018 brann delar av Ryssbergen och under 2019 och 2020 har flera inventeringar utförts som komplement till de tidigare genomförda. Påverkan på naturmiljön och skydds- och försiktighetsåtgärder som avses vidtas beskrivs i MKB:n.

Riksintresse kommunikation – väg 222/Värmdöleden, som passerar nära planområdet, är av riksintresse och påverkan på riksintresset beskrivs i MKB:n.

Risk – området ligger nära väg 222/Värmdöleden som är primär transportled för farligt gods. Risker till följd av detta och till följd av drivmedelsförsäljningen i närliggande plan för Kvarnholmens verksamhetsområde beskrivs i MKB:n.

Arkeologi - fornlämningar finns i detaljplaneområdet och en avgränsande arkeologisk utredning har tagits fram. Bedömningarna baseras på dessa två utredningar och påverkan på fornlämningar beskrivs i denna MKB.

Övrig miljöpåverkan sammanfattas nedan i kapitel Miljökonsekvenser utöver miljökonsekvensbeskrivningen.

Konsekvenser för kulturmiljö och landskapsbild

Konsekvenserna för riksintresset för kulturmiljövård bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen och sammanfattas här.

Riksintresse, landskapsbild

Ryssbergen ingår i riksintresse för kulturmiljövården, Stockholms farled och inlopp, men även inom riksintresse för kust och skärgård. Som uttryck för riksintresset framhåller Länsstyrelsen; ”Skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum. Bebyggelsens huvudsakliga lokalisering till de mer låglänta landskapspartierna på farledens norra sida, och den varierade landskapsbild detta skapat, i kontrast mot de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida.”

Den kraftigt kuperade terrängen är svår att bygga i, vilket gör det svårt att bibehålla befintlig mark inom planområdet. I de nya bebyggelsekvarteren kommer marknivåerna ändras kraftigt från dagens nivåer och befintlig vegetation kommer därför till övervägande del att behöva tas bort. Bebyggelsen har koncentrerats till den södra delen av Ryssbergen som är mindre exponerad från farleden. Byggnadsvolymerna har bearbetats från att i samrådsförslaget nå upp till 16 våningar till nuvarande planförslag där det högsta punkthuset når upp till 10 våningar.

Höjdsättningen av planerad bebyggelse i det gällande planförslaget har utgått från befintlig trädlinje. Bebyggelsen är inledningsvis i huvudsak dold bakom träden och inte synlig från farleden i någon betydande utsträckning. Takvolymerna är återhållsamma och har därmed förutsättningar att falla in i den långa östvästliga förkastning som Nackas norra kust utgörs av. En mindre del av de översta våningarna i det högsta bostadshuset är dock synliga från farleden samt del av taket på ett av de lägre husen. Då husen endast skymtas bakom träden och inte dominerar synintrycket bedöms de i riksintressebeskrivningen angivna ”i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären” inte påverkas i någon betydande grad. Närmare Stockholm blir dock den västra delen av planerad bebyggelse betydligt mer synlig från farleden, utmed en sträcka på cirka 450 meter, innan bebyggelsen slutligen döljs bakom Kvarnholmens bebyggelse. Byggnadsvolymerna är i dessa vyer dock i huvudsak koncentrerade bakom Svindersviksbron. Området bakom bron uppfattas i mindre grad vara obebyggt och otillgängligt och påverkan från planerad bebyggelse blir därför mindre påtaglig här. Byggnaderna är också synliga endast på en begränsad sträcka i farleden. Sammantaget bedöms planerad bebyggelse ge upphov till måttlig påverkan på ett område av högt värde vilket medför måttliga negativa konsekvenser för kulturmiljön. Den gröna siluetten kommer dock huvudsakligen att kvarstå och därmed bedöms ingen påtaglig skada uppstå på riksintresset.

I sammanhanget ska nämnas att bebyggelsens synlighet kommer att variera med var betraktaren befinner sig. Bebyggelsen kommer troligen bli mer synlig från en högre höjd över vattennivån, som exempelvis från en Ålandsfärja. Bebyggelsens färgsättning

kan också bidra till att öka eller minska bebyggelsens synintryck och hur mycket den bryter av mot skog och himmel.



Fotomontage, vy från farleden med föreslagen bebyggelse vid röd pil.

Arkeologi

Fornlämningar skyddas enligt kulturmiljölagen (KML). Planförslaget medför att fornlämningsområdet med kvartsbrottet inte kommer att kunna bevaras. Fornlämningen bedöms ha måttligt värde då det är ett lagskyddat historiebärande objekt som utgör en mindre pusselbit för att tolka områdets historia. Planförslaget innebär att ett vetenskapligt värde likvärt som ett upplevelsevärde går förlorat för framtiden. Detta bedöms innebära måttliga negativa konsekvenser. Övriga kulturhistoriska lämningar i form av färdväg och jaktvärn kommer också ianspråkta. Tillstånd från Länsstyrelsen vid påverkan på en fornlämning. Ingrepp i fornlämningar hanteras i en särskild process enligt kulturmiljölagen. Planområdet har anpassats så att det inte berör den militärhistoriskt intressanta Hjässan.

Exploatören avser att söka tillstånd enligt kulturmiljölagen för ingrepp i fornlämning L2019:507. I byggskedet är det viktigt att avgränsa eventuella övriga lämningar som ska bevaras och även beakta dessa vid sprängningsarbeten och liknande. Om okända fornlämningar skulle påträffas i byggskedet måste det säkerställas att erforderliga tillstånd och samråd har skett och att dessa följs.

Konsekvenser för naturmiljö

Konsekvenserna för naturmiljön bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen och sammanfattas här.

Planförslaget bedöms sammantaget innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Av hela Ryssbergens naturområde på cirka 30 hektar försvinner cirka 5 hektar, dvs cirka 17 procent. Minskningen av skogsområdet innebär en förlust av biologisk mångfald. Konsekvenserna för den gröna infrastrukturen och spridningsmöjligheterna bedöms vara stora negativa då föreslagen detaljplan medför att mängden livsmiljöer i en regionalt viktig värdekärna i barrskogsnätverket minskar och en viktig länk i ädellövsnätverket försvagas. De kumulativa effekterna med övriga pågående detaljplaner bidrar till att ytterligare försvaga spridningssambanden. Naturvärden kopplade till den gamla skogen som försvinner kan inte ersättas inom rimlig tidsrymd men skyddsåtgärder har föreslagits. Bland annat behöver ett övergripande helhetsgrepp tas på bevarande, förstärkning och utveckling av Nackas naturvärden och gröna infrastruktur. Även med föreslagna skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna för naturmiljön bli stora negativa.

Påverkan på artskyddade arter bedöms inte vara så stor att bevarandestatus påverkas och risk för förbud enligt artskyddsförordningen bedöms således inte föreligga.

Påverkan på riksintresse för kommunikationer

Konsekvenserna för riksintresset för kommunikationer bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen och sammanfattas här.

Området berörs av riksintresse för kommunikationer i form av Värmdöleden. Planområdet går till viss del in på rampens vägområde. På befintlig ramp och möjlig breddning av ramp i öster har planbestämmelse för väg/genomfartsväg lagts in, vilket skyddar rampen och därmed riksintresset för kommunikationer. På den kvartersmark som ligger innanför vägområde tillåts inga byggnader, vilket också bedöms skydda riksintresset. Vid färdigställande av mark inom planområdet som gränsar till rampen/eventuell breddning av rampen, finns eventuellt en risk för påverkan på riksintresset för kommunikationer under byggskedet. Skyddsåtgärder för att motverka detta måste därför vidtas.

Detaljplaneområdet utgörs idag av naturmark och vid en exploatering kan områdets möjlighet att omhänderta och fördröja regnvatten förändras. Länsstyrelsen har poängterat att Värmdöleden inte heller får belastas av dagvatten till följd av ett förändrat klimat efter exploatering och att det gäller vid såväl vid normala situationer som vid skyfall. Trafikverket har särskilt uttryckt önskemål angående regnvattnets flöden vid extrema väderhändelser och skyfall; att flödena inte ska öka på Värmdöleden eller påfartsrampen.

Den dagvattenutredning som har tagits fram visar att dagvattenhanteringen med en antagen klimatfaktor om 1,25 inte kommer att belasta Värmdöleden. I skyfallskarteringen ses ökade flöden längs den nya påfarten till Värmdöleden samt i väst under Värmdöleden och mot inloppet i tunneln, på samma sätt som för nollalternativet. Detaljplaneförslaget bedöms inte ha någon större påverkan på flödes- eller översvämningssituationen vid cirkulationsplatsen vid skyfall i och med att det delavrinningsområde från planen som avrinner österut förblir

oförändrat i storlek. Planområdet får i framtiden en högre hårdgörningsgrad jämfört med nuläget, men då infiltration vid skyfall ofta är starkt begränsad bedöms detta enbart ha en mindre påverkan på flödesstorlek och översvämningsdjup. En viss skillnad i flödes hastighet kan dock uppstå till följd av den ökade hårdgörningsgraden. Planområdet bedöms dock inte bidra till ökad översvämningsrisk på områden utanför planområdet.

Sammantaget bedöms planförslaget inte ge någon påverkan på riksintresset för kommunikationer om skyddsåtgärder vidtas. Möjliga skyddsåtgärder för att minimera påverkan vid skyfall på Värmdöleden eller påfartsramp från planområdet, är att i detaljprojekteringen säkerställa en höjdsättning som lutar österut vid bilhallen och de hårdgjorda ytorna mellan bilhall och påfartsramp. Vidare att hindra skyfallsvatten från att rinna söderut med till exempel kantstenar på de hårdgjorda ytorna i detaljplanens södra delar. Planbestämmelse reglerar att verksamhetsytan ska avrinna norrut.

Risk och säkerhet

Se avsnitt Risk och säkerhet under kapitel Planförslaget ovan.

Individrisken med avseende på olycka med farligt gods på Värmdöleden eller på rampen till Värmdöleden har bedömts acceptabel. Samhällsrisken bedöms vara så hög att skyddsåtgärder bör vidtas. Skyddsåtgärderna har införts som bestämmelser i plankartan.

Avåkning från planområdet mot rampen förhindras genom att avåkningsräcken planeras mot rampen. Planområdets utformning medför ingen begränsning av rampens användning eller framtida utveckling. Närheten till verksamheter inom planområdet påverkar inte driften av rampen.

Miljökonsekvenser utöver miljökonsekvensbeskrivning

Miljö kvalitetsnormer

En mindre del av planområdets västra del avrinner söderut mot Järlasjön övriga delar av planområdet avrinner norrut till vattenförekomsten Strömmen.

Sicklasjön är en del av Järlasjön och är klassad som en vattenförekomst enligt EU:s ramdirektiv för vatten (2008/105/EG) och har enligt den senaste statusklassningen måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Miljö kvalitetsnormen för Sicklasjön ska uppnå god ekologisk status och god kemisk status till år 2027, med undantag för de överallt överskridande ämnena kvicksilver och PBDE.

Järlasjön är en preliminär vattenförekomst, dock finns ännu inga miljö kvalitetsnormer beslutade. För Järlasjön har dock vissa kvalitetsfaktorer bedömts. Länsstyrelsen har i tidigare bedömning satt upp en målhalt på 24 µg/l för fosfor i Järlasjön.

Nacka kommun har tagit fram ett underlag för ett lokalt åtgärdsprogram för Järlasjön/Sicklasjön. Bland annat ska Järlasjön/Sicklasjön uppnå god status med hjälp av fällning och planerade reningsåtgärder för befintlig bebyggelse. För tillkommande bebyggelse förutsätts en utbyggnad med LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) och att den totala belastningen inte ökas.

Vattenförekomsten Strömmens ekologiska status är *otillfredsställande ekologisk status* (bedömning daterad 2020-03-17). Bedömningen av vattenförekomstens kemiska status (daterad 2020-03-17) visar att god kemisk status inte uppnås. För att uppnå en övergripande god ekologisk status i vattenförekomsten som helhet krävs det att det genomförs omfattande förbättringsåtgärder med avseende på de hydromorfologiska förhållandena i vattenförekomsten. Miljökvalitetsnormen för vattenförekomsten fastställs till Måttlig ekologisk status till 2027. MKN för kemisk status är fastställd till god kemisk status till 2021 med tidsfrist till 2027 för ämnena antracen, bly och blyföreningar och tributyltenn. Undantag gäller för kvicksilver och bromerade difenyletrar, på grund av att det anses tekniskt omöjligt att sänka halterna under gränsvärdet i vattenförekomsten.

Dagvattenhantering

Planförslaget innebär att en tät stadsmiljö med hög exploateringsgrad ska byggas på naturmark. Ytorna för större öppna dagvattenanläggningar är begränsade. Eftersom området idag i huvudsak är naturmark med naturlig rening och fördröjning är det mycket svårt att åstadkomma samma låga föroreningshalter och fördröjning efter att området har bebyggt.

Trots att omfattande reningsåtgärder föreslås inom detaljplaneområdet så visar föroreningsberäkningarna på en ökning av föroreningshalter och mängder ut från området mot både vattenförekomsten Strömmen och Järlasjön. Både halter och mängder efter reningsåtgärder är låga och oavsett reningsmetod är det svårt att reducera föroreningar ytterligare inom planområdet. Kompensationsåtgärder utanför planområdet kommer därför att bli nödvändiga att genomföra. Detta kommer att säkerställas genom att kompensationsåtgärderna kommer att skrivas in i exploateringsavtal med exploitören.

Kompensationsåtgärder

För att kompensera för den ökade föroreningsbelastningen från detaljplaneområdet efter exploateringen så föreslås kompensationsåtgärder utanför planområdet. Kompensationsåtgärder behövs både för vattenförekomsten Strömmen och Järlasjön. Som kompensationsåtgärd för Strömmen så föreslås rening av vägdagvatten från Värmdöleden intill Ryssviksvägen.



Rening av dagvatten från ovanstående avrinningsområde föreslås som kompensationsåtgärd för Strömmen.

Anläggningen föreslås utformas som ett grundare makadam- eller svackdike. Eventuellt kan ett gräsbeklätt svackdike utan underliggande makadam ge tillräcklig rening och begränsa schaktdjupet. Om svackdiket är 10 meter långt, 2 meter brett och cirka 0,5 meter djupt så uppnås tillräcklig rening för att kompensera den ökade belastningen som genomförandet av detaljplanen innebär vad avser avrinning mot Strömmen.

Alternativa utformningar av svackdike

Del av dagvattnet från planområdet avrinner söderut mot Järlasjön. I samband med exploatering av Ryssbergen ökar föroreningsbelastningen även något och en mindre kompensationsåtgärd krävs. Kompensationsåtgärden för Järlasjön föreslås bli att vägdagvatten från Värmdövägen renas i form av LOD. Exempel på lämplig kompensationsåtgärd kan vara regnbädd eller svackdike. Vilken reningseffekt dessa kan bidra med beror på vad för slags dagvatten som leds till åtgärderna. Kompensationsåtgärden kommer att anpassas så att belastningen på Järlasjön inte kommer att öka när detaljplanen genomförs. Kompensationsåtgärderna ska skrivas in i exploateringsavtalen.

Luft

Planområdet ligger strax norr om Värmdöleden. Som underlag för den pågående planeringen har spridningsberäkningar för luftföroreningshalter av partiklar, PM10, och kvävedioxid utförts.

Överskridande av miljökvalitetsnormen för PM10 dygnsmedelvärde, $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sker endast inom Värmdöledens vägområde. Även årsmedelhalten av PM10 bedöms överskrida miljökvalitetsnormens gränsvärde $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ endast inom vägområdet.

Miljökvalitetsnormen för års- och timmedelhalt av kvävedioxid klaras på Värmdöleden och vid planerad bebyggelse. Miljömålet för kvävedioxid (årsmedelvärde och timmedelvärde) uppnås vid planerad bostadsbebyggelse och vid parkerings- och vistelseytorna mellan bilhallen och Värmdöleden. Intag för friskluftventilation för husen

längs med Värmdöleden bör placeras i taknivå eller vid fasad som inte vetter mot leden. Att de vänds från Värmdöleden regleras med planbestämmelse.

Förorenad mark

Exploatören har låtit utreda miljötekniska förhållanden inom planområdet. Generellt visade analyserna mycket låga halter av föroreningar, långt under Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM) med undantag av alifater >C16-35 som uppmättes i halter över mindre känslig markanvändning (MKM). De förhöjda halterna beror inte på någon föroreningsförekomst utan på hög halt organiskt material från torv inom området.

Sulfid

Svavelhalten i representativa bergprover i området har både uppskattats okulärt och bestämts genom analyser. Uppmätta värden visar obefintlig eller låga halter av svavel. Eftersom dessa prover anses representativa av området bedöms det att risken för försurning på grund av bergmassor från området är mycket låg. Risken för urlakning av tungmetaller bedöms därmed som mycket små varför masshanteringen inte kommer att påverka MKN för vattenförekomsterna.

Buller

En sammanfattande bedömning är att riktvärden kan uppfyllas utan kraftiga åtgärder eller avsteg och ljudnivåer inomhus kan uppfyllas med fasader anpassade efter dimensionerande utomhusnivåer. Planbestämmelser anges vad avser skydd mot störning från trafikbuller och verksamhetsbuller för att säkerställa en god boende- och ljudmiljö. Förutsättning att klara bullernivåerna är att byggnaden för verksamheter utmed Värmdöleden byggs först. Detta anges som planbestämmelse. Utbyggnaden av Ryssbergens detaljplan kommer att innebära att den befintliga skogsmiljön utanför detaljplanen, som planeras ingå i ett naturreservat, kommer att bli tystare då bebyggelsen avskärmar trafikbuller från Värmdöleden.

Klimatpåverkan

Nacka kommun har ett lokalt miljömål om att kommunen ska bidra till att minska den globala klimatpåverkan genom att sänka sina direkta och indirekta utsläpp av växthusgaser. Nacka bidrar till minskad klimatpåverkan genom att stärka sitt arbete inom områdena 1) transporter och resor, 2) energieffektivisering och 3) konsumtion. Miljöanpassad bebyggelsestruktur.

Skyfall, översvämning, extremregn

I Länsstyrelsens lågpunktskartering för hela Stockholms län tydliggörs tre lågpunktsområdena inom detaljplaneområdet. Dessa lågpunktsområden riskerar med dagens marknivåer att översvämmas vid extrema regn. Detta får i dagsläget inte några konsekvenser för människor eller byggnader då marken utgörs av naturområde.

Översiktliga principer för höjdsättning är att gaturum, promenadstråk och grönytor höjdsätts så att instängda områden undviks och kontinuerlig ytlig avledning av dagvatten kan ske ut från området. Vägarna höjdsätts så att de ligger lägre än omgivande fastighetsmark så de kan fungera som sekundära avrinningsvägar. Gårdar höjdsätts så att

dagvatten kan avledas ytligt till lokalgator eller mot grönstråket i norr vid kraftiga regn för att undvika skador på byggnader. Marken närmast fasad ska alltid höjdsätts så att det lutar ifrån fasaden. Höjdsättning i planen innebär att skyfallen kommer att avrinna ytligt på lokalgatan norrut som leder till våtmarken, österut mot tunneln och söderut mot Birkavägen.

Utanför planområdet ses ökade flöden längs den nya påfarten till Värmdöleden samt i väst under Värmdöleden och mot inloppet i tunneln. De förstärkta flödena längs påfarten mot Värmdöleden beror på anläggning av själva påfarten, inga andra ytor bedöms bidra med ytlig avrinning till stråket.

Ras och skred

Inom områden finns lera och torvlager som bedöms som olämpliga att exploatera om inte förstärkningsåtgärder vidtas. Där de sättningskänsliga jordarterna (torv, gyttja och lera) uppgår till mindre än 2 meter tjocklek under planerad grundläggningsnivå rekommenderas urgrävning eller masstabilisering av dessa till orört friktionsmaterial eller berg och ersättning med packat friktionsmaterial. Frågan om grundvattensänkning är nödvändig ska utredas vidare och eventuell miljödöm kommer att sökas.

Sociala konsekvenser

Rekreation och friluftsliv

Stora delar av hela området Ryssbergen är starkt kuperat och motorvägen ger stora bullerstörningar längs hela södra sidan. Motorvägen utgör därtill en kraftig barriär till området. Området har trots detta stora värden för friluftslivet dels på grund av sina höga naturvärden, vilda naturkänsla, fantastiska utsiktsplatser och för att området ligger tillgängligt nära befintlig bebyggelse. Den nätverksanalys som genomförts i samband med framtagande av Nacka friluftsplen visar att när Ryssbergen inte inkluderas i analysen som friluftsområde har cirka 40 % av de som bor på Sicklaön högst tusen meter till ett friluftsområde. Om Ryssbergen inkluderas stiger antalet till cirka 65 %. Indikator för Nackas miljömål god bebyggd miljö är högst tusen meters gångavstånd till ett friluftsområde. Planförslaget gör att ljudet från motorvägen kommer att minska på vissa platser.

Tillgängligheten till Hjässan påverkas negativt genom nedsprängningen av den nya huvudgatan. Den tidigare gångvägen mellan Hjässan och Griffelvägen har dock kapats redan innan detaljplanens genomförande i och med de stora bergskärningar som gjordes när trafikplats Kvarnholmen fick en ny påfartsramp i riktning mot Stockholm. Tillgängligheten till Hjässans utsiktsplats påverkas dock positivt av att det i planförslaget planeras en gångväg dit. Den kan dock inte göras tillgänglighetsanpassad utan består delvis av trappor.

Den skogskänsla som idag finns i hela Ryssbergenområdet kommer kraftigt att minska då den nya bebyggelsen tar bort en stor del skog men även blir visuellt påtaglig i ett område

större än planförslaget. Framför allt området väst och nordväst om planområdet kommer upplevas bebyggelsenära snarare än att vara i skogen. I norr skymms bebyggelsen till stor del av det berg som finns där så att de norra delarna av Ryssbergen fortfarande upplevs som mer orörd vild natur. Förutom att det område som upplevs som vild natur och skog kommer minska av planförslaget så kommer det stora antalet boende i området sannolikt också förändra kringområdets skogskänsla genom en större närvaro och ökat slitage på markerna i närområdet. De boende får dock höga rekreativvärden som närnatur, skogspromenader, vild natur, utsiktsplatser, skogskänsla i direkt anslutning till sitt boende.

Område med känsla av skog och vild natur kommer minska inte bara där bebyggelsen uppförs utan även där den är väl synlig. Då planförslaget främst ligger i de låglänta områdena som är lättillgängliga, särskilt för barn, minskar kvarvarande område sin tillgänglighet för dem. Området används idag både av förskolor och skolor för naturpedagogiska utflykter, naturlek och gymnastiklektioner. Området används också flitigt för promenader och en del av de stigar som leder ut i skogen kommer gå mycket nära eller försvinna när planområdet bebyggs. Den nya gång- och cykelvägen som sammanbinder Birka med östra Vikdalen kommer ge möjlighet till mer varierade promenadrundor inom Centrala Nacka /Finntorpsområdet längs tillgängliga och driftade gångvägar vilket är positivt.

Lektyr av mer anlagt slag finns inte inplanerade för att bli allmänt tillgängliga inom planområdet. Det kommer finnas en förskolegård på en av bostadsgårdarna som kommer ha lekytor. Den kommer troligtvis bara kunna användas av de boende på den gården efter förskolans stängning. Så den närmaste anlagda allmänna lekytan blir i Birkaområdet cirka 450 meter bort. För att uppfylla kravet för bostadsnära lek borde det finnas lek inom 300 meter gångavstånd. Lek i närnaturen fyller en del av behovet men inte det behov som en lekplats även fyller som mötesplats för barn samt den sensoriska samt fysiska utveckling som kan ges av lekutrustning. De boende får nära till sportmöjligheter på Järlehöjden inom cirka 700 meters promenadväg vilket är positivt.

Tillgänglighet och trygghet

Vägar och gångvägar ska göras trygga och tillgängliga genom området mot målpunkter som skolor, bostäder och arbetsplatser. En belyst gång- och cykelväg anläggs genom området. Befintliga vägport under Värmdöleden görs tryggare och säkrare när den blir belyst, anlagd och befolkad. Delar av dagens Ryssbergen är tidvis nedskräpat och klottrat. I och med att Ryssbergen befolkas kommer de företeelserna med största sannolikhet att minska och troligen försvinna helt från området och området upplevas mer tryggt både för boende och naturreservatsbesökare. Bostadsområdet i Marinstaden kommer få en tryggare och säkrare väg till tunnelbanan med stig upp till Ryssbergen och vidare ner genom tunneln till tunnelbanan till Järla station. Mörka hörn bör undvikas och utformas medvetet kring belysning, plantering och överblickbarhet.

Påverkan på flygtrafik och radiokommunikation

Flyghinderanalys har utförts av Luftfartsverket (LFV). Flyghinderanalysen innebär att en kontroll görs av flygvägar, luftrum och teknisk utrustning. Den högsta höjden för objekt även omfattar tillfälliga hinder såsom byggkranar. LFV är sakägare för CSN-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance). Samråd har skett med LFV som meddelat att de inte har något att invända mot planerad etablering.

Ekonomiska konsekvenser

Samhällsekonomiskt innebär planförslaget att ekonomiska värden skapas i planområdet i form av nya bostäder och arbetsplatser samt förskola. Detta får vägas mot de negativa konsekvenser som följer av att naturmark tas i anspråk vilket innebär att ekosystemtjänster samt delar av ett rekreationsområde går förlorade. Detaljplanen möjliggör för nya centralt belägna verksamhetslokaler för evakuering av befintliga verksamheter inom Nacka stad. Detta innebär att mark frigörs inom andra delar av Nacka stad där bland annat bostäder istället kan byggas.

Nacka kommun står för ökade framtida drift- och underhållskostnader för gata och naturmark samt kapitaltjänstkostnader för den allmänna platsen. Exploatören bekostar utbyggnaden av allmänna anläggningar i planområdet. Ersättning till exploatören för markreglering av allmän plats utgår ej.

Utöver detta erlägger exploatören exploateringsersättning för utbyggnad av yttre allmänna anläggningar inom Centrala Nacka, hänförliga till planområdet. Vidare ska exploatören medfinansiera utbyggnaden av tunnelbanan enligt politiskt antagna principer i beslut i kommunstyrelsen maj 2014.

Exploatören ska vidare ersätta Nacka kommun för de faktiska kostnader kommunen får i samband med projektets genomförande vilket innefattar kontroll, besiktning och interna administrationskostnader. Kostnadsansvar för planens genomförande regleras i detalj i exploateringsavtalet.

Avvägning mellan motstående intressen

De avvägningar som har gjorts under planarbetet är främst avvägningen mellan utbredningen av ny sammanhållen bostadsbebyggelse kontra påverkan på naturvärden och rekreationsvärden. En avvägning har gjorts att planera en struktur med hög täthet, utan större allmänna friytor inom området, för att minska intrånget i naturmarken norrut.

Planförslaget innebär ett mycket effektivt utnyttjande av marken och exploateringsnivån är hög, vilket bland annat innebär att planförslaget rymmer många bostäder på en liten yta. På så sätt kan mer naturmark bevaras i omgivningen. Detta får vägas mot de negativa

konsekvenser som följer av att naturmark tas i anspråk vilket innebär att ekosystemtjänster samt delar av ett rekreationsområde går förlorade. Planområdets lokalisering när det gäller avstånd till framtida tunnelbana är bra om än inte optimalt, vilket i viss mån kan kompenseras genom god gång- och cykelinfrastruktur samt planerad busstrafik till och från området. Något som till viss del kan öka bilberoendet bland de boende är att planområdet blir väldigt lättillgängligt genom närheten till trafikplats Kvarnholmen.

Planområdets utbredning är till stor del styrd av befintlig terräng med stora nivåskillnader, framförallt i öster. Läget av den genomgående gatan är till stor del styrd av dess behov att ligga högt över Kvarnholmsförbindelsens tunnelport och sedan sänkas till befintlig marknivå i öster och väster. Bebyggelsen och lokalgator är därmed delvis styrd av huvudgatans nivå. Lokalgator och bostadsgårdar sluttar dock ner mot anslutande terräng för att minimera stora slänter.

Fastighetskonsekvensbeskrivning

Detta kapitel beskriver vilka fastighetsrättsliga konsekvenser som detaljplanen medför för fastighetsägare och marksamfälligheter inom planområdet.

Sicklaön 13:3

I princip all byggbar kvartersmark i planområdet ligger inom fastigheten Sicklaön 13:3, som ägs av exploatören Nackamark Exploatering KB. Detaljplanen medger avstyckning av tre ytor för exploatering för bostäder respektive verksamheter inom Sicklaön 13:3. Avstyckning bekostas av exploatören.

De delar av fastigheten Sicklaön 13:3, som utgör allmän plats, avses lösas in. Fastigheten Sicklaön 13:3 har rätt till ersättning för allmän plats. Ersättning för inlösen av allmänplats kan lösas genom överenskommelse eller bestämmas av lantmäterimyndigheten i förrättningen. Kommunen avser att överenskomma med markägaren om inlösen utan ersättning. Se karta i kapitel Fastighetsrättsliga åtgärder.

Sicklaön 134:21

En mindre del av fastigheten Sicklaön 134:21, som ägs av Trafikverket och utgör allmän plats, gata, ska lösas in. Fastigheten Sicklaön 13:3 har rätt till ersättning för allmän plats. Ersättningen kan bestämmas genom överenskommelse eller i lantmäteriförrättning. Se karta i kapitel Fastighetsrättsliga åtgärder.

Övrigt

Ledningsrätter är möjliga att bilda inom u-områden i detaljplanen. Dessa är till nytta för exploateringen. I öster belastar ledningsrätt för allmänna ledningar ägaren till verksamhetsfastigheten. I norr finns två mindre områden för allmänna ledningar som belastar ägaren till bostadskvarteret. Den som belastas har rätt till ersättning för intrång. Ledningsrättskostnader betalas av ledningshavaren, för vad ska man bilda ledningsrätt. Lantmäterimyndigheten prövar om ledningsrätt kan bildas. Den som belastas har rätt till ersättning för detta intrång, ledningsrättskostnader betalas av den ledningshavare som ledningsrätten är till nytta för.

Den nya huvudgatan inom planområdet, som planeras förlängas så att den kopplar samman Järla station och Bergs Gård, kommer att byggas ut i angränsande projekt och detaljplaner. Det kan innebära påverkan för enskilda fastighetsägare.

Avtalsservitut inskrivet 1965 (01-IM8-65/1944.1) med ändamål avloppstunnel till förmån för Sicklaön 42:2 belastar Sicklaön 13:3 kommer fortsatt beröra fastigheten Sicklaön 13:3 men även behöver även skrivas in i den nya fastigheten där bostadskvarter planeras att byggas i planområdets nordvästra hörn. En anmälan om förnyelse av servitutet behöver göras då inskrivningar som har beviljats före 1 juli 1968 kommer att tas bort från fastighetsregistret om förnyelseanmälan inte inkommer 2018. (Lag (2013:488) om förnyelse av vissa inskrivningar i fastighetsregistret).

Avtalsservitut inskrivet 1966 (01-IM8-66/10987.1) med ändamål avloppstunnel till förmån för Sicklaön 42:2 belastar Sicklaön 13:3 och Sicklaön 134:21 kommer fortsatt att beröra fastigheten Sicklaön 13:3 men behöver även skrivas in i den nya fastigheten som bildas i planområdets nordöstra del. En anmälan om förnyelse av servitutet behöver sannolikt göras då inskrivningar som har beviljats före 1 juli 1968 kommer att tas bort från fastighetsregistret om förnyelseanmälan inte inkommer 2018. (Lag (2013:488) om förnyelse av vissa inskrivningar i fastighetsregistret).

Officialservitut från 1957 (0182K-2817.1) med ändamål väg, till förmån för Sicklaön 40:1, belastar Sicklaön 134:21 är inte längre nödvändigt och ska lämpligen upphävas genom en lantmäteriförrättning och exploatören bekostar detta.

Den som blir av med sin rättighet kan eventuellt ha rätt till ersättning.

Medverkande i planarbetet

Nacka kommun:

Johan Rapping	projektledare	Exploateringsenheten
Monika Stenberg	planarkitekt	Planenheten
Andreas Carlsson	delprojektledare genomförande	Enheten för anläggningsprojekt
Anna Herrström / Viveca Jansson	kommunekolog	Förvaltning utemiljö
Helena Jeppsson	landskapsarkitekt	Planenheten
Birgitta Held Paulie	sakkunnig miljö	Miljöenheten
Iza Bisander	trafikplanerare	Planenheten
Helena Brodén	kommunikatör	Kommunikationsenheten
Johanna Haräng	förrättningslantmätare	Lantmäterienheten

Helena Nilzén
Jan Wennberg
Mats Ericsson

sakkunnig bygglov
sakkunnig VA
sakkunnig avfall

Bygglovsenheten
Nacka Vatten och Avfall AB
Nacka Vatten och Avfall AB

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Monika Stenberg
Planarkitekt

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

2020-11-19

Dnr KFKS 2016/97-214

Projekt 9256

Utökad förfarande

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan med miljökonsekvensbeskrivning för del av Ryssbergen, del av Sicklaön 13:3 och del av 134:21, på västra Sicklaön, Nacka kommun

Sammanfattning

Planområdet utgörs av del av fastigheten Sicklaön 13:3, som ägs av exploatören, och Sicklaön 134:21, ägd av Trafikverket. Planområdet, i västra delen av centrala Nacka, gränsar västerut och norrut mot naturområden som planeras bli naturreservat, österut mot trafikplats Kvarnholmen och söderut mot Värmdöleden.

Detaljplanen möjliggör för 400-600 bostäder i sex till tio våningar, en större verksamhetsbyggnad och förskola om 4 avdelningar. Verksamhetsbyggnaden avses innehålla bilförsäljning och parkering för verksamheten och bostäderna, men får innehålla kontor, idrottshall, lager och handel. Detaljplanen möjliggör även för allmänheten att ta sig ut i det planerade naturreservatet, och en ny gatustruktur skapar möjligheter för en genomgående gata på längre sikt. I östra delen av verksamhetstomten möjliggörs drivmedelsförsäljning.

Planförslaget bedöms vara förenligt med aktuell översiktsplan för Nacka kommun och detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet beslutades den 11 februari 2016 på delegation. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från den 1 januari 2015.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram för all bebyggelse och säkerställs i exploateringsavtal. Ny bebyggelse ska gestaltas med genomtänkt variation och omsorg om material och färgsättning.

Samråd genomfördes juni-augusti 2018. Under samrådet inkom drygt 100 yttranden från remissinstanser, kommunala nämnder, föreningar och privatpersoner.

Kommunstyrelsen konstaterar att samrådsförslaget medger större volymer av både bostäder och verksamheter än vad som angivits i detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka och i start-PM. Kommunstyrelsen avstyrker denna volymökning. Det innebär också att de tre höga punkthusen på 16 våningar bör minskas i höjd. Det pågår arbete för att bilda naturreservat i direkt anslutning till planområdet. Det är angeläget att samordning sker mellan naturreservatet och detaljplanen. Kommunstyrelsen anser därför att detaljplanen inte kan antas förrän ett avtal har tecknats med fastighetsägarna om bildande av naturreservatet.

Natur- och trafiknämnden påpekar att förslaget minskar bredden av Nacka-Värmdökilen, vilken därmed försvagas. Natur- och trafiknämnden ställer sig därför tveksam till att planen inte skulle ha en betydande miljöpåverkan. En ny väg bör anläggas så att "Hjässan" även framöver blir tillgänglig för allmänheten. En solstudie bör genomföras.

Kulturnämnden konstaterar att Ryssbergen inte tidigare utpekats som lämpligast för högre hus, men med lägre höjder kan de smälta samman med andra redan befintliga bostadsområden i Nacka. Nämnden poängterar vikten av fortsatt dialog med Länsstyrelsen angående fördjupade utredningar kring möjliga fornlämningar, nämnden önskar få fortsatt information i frågan.

Fritidsnämnden påpekar att någon kommunal lekplats inte föreslås i detaljplanen.

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen medför en risk för att riksintresse för kommunikationer inte tillgodoses, att miljö kvalitetsnormerna för vatten inte följs och att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet avseende översvämningssrisk. Kommunen ska visa att planförslaget är förenligt med det arbete som Trafikverket bedriver enligt vägplan avseende trafikplats Kvarnholmen på väg 222, vilken är av riksintresse. Likaså ska det framgå att planerade åtgärder under väg 222 inte påverkar riksintresset negativt. Viktig information gällande miljö kvalitetsnormer för vatten saknas i planhandlingarna. Kommunen behöver också komplettera med vidare utredningar och föreslagna åtgärder till granskningsskedet. Kommunen behöver även komplettera planhandlingarna och plankartan med information om verksamhetsbyggnaden avseende buller. Det ska också vara säkerställt till antagande att ingen försäljning eller lagring av gas kommer att ske inom planområdet. Riskbedömningen behöver kompletteras till granskningsskedet. I planbeskrivningen saknas en beskrivning av översvämningssrisk vilket ska kompletteras. Länsstyrelsen anser att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta.

Naturskyddsföreningen Nacka och Nacka naturvårdsråd avstyrker planförslaget i sin helhet med hänvisning till områdets höga natur- och rekreationsvärden. Det stora flertalet yttranden från privatpersoner är negativa till att bebygga ett naturområde, som nyttjas för rekreation.

De främsta synpunkterna från privatpersoner och föreningar rörde påverkan på natur- och rekreationsvärden.

Efter samrådet har planområdet utökats så att angöringsvägen till området från Kvarnholmens trafikplats ingår. Strukturen har förändrats något och kvarteren har öppnats upp mot norr och den högsta bebyggelsen sänkts. Byggnader föreslås inte längre i branten

upp mot naturhöjden Hjässan. Ytterligare mindre ändringar har utförts. Ett stort antal utredningar har upprättats eller uppdaterats. Naturvärden har inventerats och bedömts ytterligare.

Vid samrådet påpekade länsstyrelsen att betydande miljöpåverkan inte kan uteslutas. Kommunen ändrade sitt ställningstagande därefter. Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram efter samrådet.

Planförslagets syfte och innehåll

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostäder, verksamheter och förskola i enlighet med planprogrammet för Centrala Nacka. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra en ny gatustruktur. Planen skapar förutsättningar för en framtida möjlig sammankoppling av gatustrukturen i enlighet med planprogram för Centrala Nacka, men genomförandet kräver förändringar utanför planområdet. Bebyggelse föreslås främst på platser som idag påverkas av trafikbuller. Bebyggelsen ska utformas för att minimera störningar i form av buller, olycksrisker och luftföroreningar från Värmdöleden. Både på kvartersmark och på allmän plats ska dagvatten renas för att uppnå en god rening av planområdets dagvatten. Ny bebyggelse ska gestaltas med genomtänkt variation och omsorg om material och färgsättning för att ge en god entrébild till Nacka stad utmed Värmdöleden och minska påverkan på riksintresset för kulturmiljövård, Stockholms farled och inlopp.

Planområdet utgörs av del av fastigheten Sicklaön 13:3, som ägs av exploatören, och Sicklaön 134:21, ägd av Trafikverket. Planområdet, i västra delen av Centrala Nacka, gränsar västerut och norrut mot naturområden som planeras bli naturreservat, österut mot trafikplats Kvarnholmen och söderut mot Värmdöleden.

Detaljplanen möjliggör för 400-600 bostäder i sex till tio våningar, en större verksamhetsbyggnad och förskola om 4 avdelningar. Verksamhetsbyggnaden avses innehålla bilförsäljning och parkering för verksamheten och bostäderna, men får innehålla kontor, idrottshall och handel. Detaljplanen möjliggör även för allmänheten att ta sig ut i det planerade naturreservatet, och en ny gatustruktur skapar möjligheter för en genomgående gata. I östra delen av verksamhetstomten möjliggörs drivmedelsförsäljning.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram för all bebyggelse och säkerställs i exploateringsavtal. Ny bebyggelse ska gestaltas med genomtänkt variation och omsorg om material och färgsättning.

Planförslaget bedöms vara förenligt med aktuell översiktsplan för Nacka kommun och detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka. Startpromemorian för stadsbyggnadsprojektet beslutades 11 februari 2016 på delegation. Planförslaget är därmed upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) enligt dess lydelse från den 1 januari 2015.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför tagits fram efter samrådet.

Bakgrund

Beslut om att skicka ut förslaget på samråd fattades av planchefen på delegation den 4 juni 2018. Samrådstiden varade mellan den 11 juni 2018 och 27 augusti 2018, sammanlagt 11 veckor. Under samrådstiden fanns förslaget tillgängligt i utställningshallen i Nacka Stadshus, på biblioteken i Nacka Forum och Dieselverkstaden i Sickla, under bibliotekens öppettider. Förslaget presenterades vid ett öppet hus i Nacka stadshus onsdagen den 20 juni 2018 klockan 17.30-19.30. Cirka 15 personer från allmänhet och föreningar deltog. Samrådet kungjordes i Dagens Nyheter den 11 juni 2018.

Yttranden under samråd

Följande remissinstanser har inga synpunkter på planförslaget

Vattenfall Eldistribution AB
Försvarsmakten
Ellevio

Följande remissinstanser har synpunkter på planförslaget

1. Kommunstyrelsen
2. Utbildningsnämnden
3. Natur- och trafiknämnden
4. Kulturnämnden
5. Fritidsnämnden
6. Länsstyrelsen
7. Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun
8. Nacka Vatten och Avfall AB
9. Nacka Energi
10. Trafikverket
11. Luftfartsverket
12. Trafikförvaltningen, SLL
13. Stockholm Exergi
14. Södertörns brandförsvarsförbund
15. Naturskyddsföreningen Nacka
16. Nacka Miljövårdsråd
17. Nacka hembygdsförening

Synpunkter har inkommit från följande föreningar

18. Svenska Turistföreningen, STF Stockholm Lokalavdelning
19. Järla Orientering
20. Forum Finntorp
21. Vikdalens Villaförening
22. Saltsjö-Järla Villaförening

Synpunkter har inkommit från 89 privatpersoner. Samtliga privatpersoner bor utanför planområdet.

Inkomna synpunkter

Synpunkter i inkomna yttranden redovisas nedan i sammanfattad och förkortad form med planenhetens kommentarer.

Återkommande synpunkter

Natur- och rekreationsvärden

I 53 yttranden anses att Ryssbergen inte ska bebyggas på grund av höga natur- och rekreationsvärden. Flera av de inkomna yttrandena hade även naturskyddsföreningens yttrande bifogat, se nedan. De som inkommit med yttrandena anser att Ryssbergen är en urskog med värden som inte kan återskapas, som kommer gå förlorad för all framtid om den exploateras. I yttrandet uppmanas kommunen att bygga på redan exploaterad mark men spara de unika värdena som finns i våra gemensamma grönområden. Om detaljplanen genomförs påverkas även skogen utanför planområdet negativt genom bland annat ökat slitage, tillförsel av näringsämnen och föroreningar samt genom beskuggning.

Planområdet ligger i den del av Ryssbergen som är mest plan och lättillgänglig. Här är det lätt att promenera utan att behöva gå i branta sluttningar och denna yta lämpar sig också bäst för lek. Att exkludera äldre och barn från att kunna nyttja det enda större naturområde som blir kvar i Centrala Nacka är allvarligt och ger stora negativa konsekvenser för friluftslivet.

De yttrande anser att det inte är rimligt att förstöra oersättliga värden bara för att bygga några ytterligare bostäder och verksamheter som går att placera någon annanstans. Att bygga stad måste inte innebära att man lägger betong och asfalt överallt. Ryssbergen är en fantastiskt unik skog där både förskolebarn och skolbarn går på utflykt.

De anser vidare att Nacka kommuns bedömning att planen inte medför en betydande miljöpåverkan är felaktigt. Höga hus, 16 våningar innebär en förfulande silhuett. De yttrande uppmanar till att inte göra om samma misstag. Det är viktigt att bevara Stockholms inlopp från vattnet.

Planenhetens kommentar. Planförslaget innebär en påverkan på natur- och rekreationsområdet Ryssbergen och är oundviklig om denna del av Centrala Nacka ska realiseras enligt den övergripande inriktningen. Planenheten bedömer att en rimlig avvägning gjorts efter samrådet, om en stor del av resterande Ryssbergen avsätts som naturreservat. Marken utnyttjas effektivt och många bostäder om verksamheter inryms. Planområdet kan nyttjas för flytt av verksamheter i andra delar av Centrala Nacka, som behöver flyttas. Angående de högsta husen har byggnaderna sänkts till 6-10 våningar. Kommunen delar, efter samrådet, länsstyrelsens bedömning att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Miljöbedömning har utförts och samråd har hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning. Se även planenhetens kommentar till naturskyddsföreningen.

Inkomna synpunkter från kommunala nämnder

1. Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen konstaterar att samrådsförslaget medger större volymer av både bostäder och verksamheter än vad som angivits i detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka och i start-PM för detta aktuella område. Kommunstyrelsen avstyrker denna volymökning och förordar att man håller sig inom de ramar som tidigare angetts. Det innebär också att de tre höga punkthusen på 16 våningar bör minskas i höjd. Ryssbergen är inte angiven som en av de platser där höga hur skulle kunna prövas.

Det pågår arbete för att bilda naturreservat i direkt anslutning till planområdet. Det är angeläget att samordning sker mellan naturreservatet och detaljplanen. Kommunstyrelsen anser därför att detaljplanen inte kan antas förrän ett avtal har tecknats med fastighetsägarna om bildande av naturreservatet.

Kommunstyrelsen vill också framhålla att det behövs en utförligare redovisning av projektets ekonomi, med intäkter och kostnader och vilka eventuella ekonomiska avvägningar som gjorts.

Planenhetens kommentar. Byggrätten för bostäderna har justerats så att den överensstämmer med program och start-PM. De höga bostadshusen har sänkts väsentligt. Verksamhetsbyggnaden föreslås ha en större byggrätt än tidigare angivet, men innehåller även bostadsparkering och ytkrävande biluppställningsytor, som vanligtvis är belägen utomhus. Stora ytor för biluppställningsytor utomhus skulle innebära större yta på mark, vilket inte är önskvärt. Verksamhetslokalen behöver även vara av en viss höjd och längd för att utgöra tillräckligt bullerskydd för bakomvarande bostäder.

Samordning sker mellan detaljplanens och naturreservatsbildningens gränser och processer.

En utförligare redovisning av projektets ekonomi, med intäkter och kostnader och vilka eventuella ekonomiska avvägningar som gjorts, ska redovisas.

2. Utbildningsnämnden

påpekar att det finns en förskola planerad, dock anges inte hur många platser den ska rymma. Förskolan bör ha plats för 80-100 barn för att möta det behov som den nya bebyggelsen skapar. Antalet platser är beroende av hur många bostäder som byggs. Det är av yttersta vikt att förskolan placeras där de bästa förutsättningarna finns för en god inom- och utomhusmiljö.

Planenhetens kommentar. Planförslaget medger förskola i ett av kvarterens bottenvåning. Dess storlek är illustrerad motsvarande en förskola med fyra avdelningar, det vill säga cirka 80 barn.

3. Natur- och trafiknämnden

anser att ett område med utpekat mycket höga naturvärden, både gällande flora och fauna, med flertal rödlistade och fridlysta arter exploateras. Förslaget minskar bredden av Nacka-Värmdökilen som går genom området, vilken därmed försvagas. Natur- och

trafiknämnden ställer sig därför tveksam till att planen inte skulle ha en betydande miljöpåverkan.

Naturvärdesinventering (inklusive insektsinventering) samt fladdermusinventering har genomförts i samband med reservatsbildningen för Ryssbergen. De bör läggas med i samrådshandlingarna och utifrån dessa bör man också göra en konsekvensbedömning av planens påverkan på området samt ta fram skydds- och kompensationsåtgärder. I planarbetet bör det redovisas om det vore möjligt att bebygga områden med lägre naturvärden samt hur planen är förenlig med artskyddet.

En buffertzona har planerats mellan bebyggelse och kommande naturreservatet Ryssbergen. Buffertzonen har planbestämmelsen PARK och till viss del NATUR. I en del av parken ligger dagvattenstråk. Området betecknat som PARK riskerar att tappa sin funktion som buffertzona då det finns ett dagvattenstråk inlagt. Dagvattenbestämmelsen gör att anläggningar kan placeras i direkt anslutning till naturreservatsgränsen. Detta kan påverka träd och växtlighet i naturreservatet negativt. Dagvattenstråket bör därför rymmas inom kvartersmark och området närmast naturreservatsgränsen (ca 5 meter) bör planläggas som NATUR.

Planen är placerad i låglänta partier i anslutning till Kvarnholmsförbindelsen och utmed Värmdöleden. Därmed kommer de lättillgängliga delarna med högst rekreativvärde att gå förlorade i och med planförslaget. Planen skär även av vägen upp till utkiksplassen "Hjässan". Detta gör att de områden som blir kvar till naturreservat blir svårtillgängliga. En ny väg bör anläggas så att "Hjässan" även framöver blir tillgänglig för allmänheten. Om en busshållplats i framtiden anordnas i nära anslutning till planområdet, så skulle det positivt främja allmänhetens tillgång till det planerade reservatet.

Planerad bebyggelse upp till 16 våningar i anslutning till blivande naturreservat. Ingen solstudie är genomförd till samrådet. Därmed riskerar bebyggelsen att skugga de utkikspunkter som finns i Ryssbergen, bl.a. den så kallade "Hjässan", vilket tillsammans med den nära bebyggelse kan komma att minska upplevelse- och rekreativvärden i området. En solstudie bör genomföras.

Gångstråk är planerade för att öka tillgängligheten ut i blivande naturreservatet och mindre parkstråk anläggs. Det är positivt att planen möjliggör för anslutning till angränsande naturområde. Parkstråket innebär något ökade driftskostnader för Natur- och trafiknämnden.

Den nya bebyggelsen medför även att delar av det framtida naturreservatet norr om planområdet kommer att få lägre bullernivåer än idag vilket är positivt ur rekreativsynpunkt.

Höjning av marknivån under väg 222 påverkar höjdsättning av Birkavägen
Den höjning av marknivån med 0,9 m i västra delen av vägporten under väg 222 som föreslås i detaljplanen påverkar även höjdsättningen av Birkavägens söderut efter vägporten. Ändringen av markhöjden ska inte påverka negativ lutningsförhållanden mm av Birkavägen. Denna ändring av marknivån behöver förankras/samordnas med pågående detaljplanarbetet för Birkaområdet.

I och med förskolans placering utmed lokalgatan då är det viktigt att det ska finnas fysiska åtgärder i trafikmiljön som dämpar hastigheten, detta ska beaktas i det fortsatta arbetet.

I detaljplanen föreslås att avfallshanteringen främst hanteras med nedsänkta kärl eller med traditionell hämtning i miljörum. Av detaljplanen bör framgå platser för nedsänkta kärl och lastplatser för sopbilar. Även varuleveranser till vårdboende och förskola behöver studeras.

Beskrivning och måttskedja för lokalgator saknas i planbeskrivningen. Om dessa gator är enkelriktade så behöver det motiveras. Allmänt bör enkelriktning undvikas.

Planenhetens kommentar. Detaljplanen har bedömts innebära risk för betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning har upprättats. Ytterligare utredningar har utförts efter samrådet samt dialog har förts med länsstyrelsen kring artsyddet.

Buffertzonen har studerats vidare och bedöms kunna inrymma delar av dagvattenreningen. Dagvattenutredningen visar hur rening och fördröjning kan ske även i buffertzonen utan att den allmänna tillgängligheten eller naturreservatets vegetation påverkas negativt.

Planförslaget säkerställer en gångväg till Hjässan, dock inte tillgänglighetsanpassad då det skulle innebära omfattande sprängningar i berget eller en påverkan på vegetation i det framtida naturreservatet. Planförslaget ger möjlighet för busshållplats inom området.

De högsta byggnaderna har sänkts. Skuggning bedöms inte längre påverka Hjässan.

Birkavägens höjdsättning ses över och samordnas med detaljplanarbetet för Birkaområden och dagens nivåer. Fysiska åtgärder för hastighetsdämning ses över. Avfallshanteringen ses över. Även leveranser förskola studeras. Ytor för vårdboende utgår. Gatornas sektioner beskrivs och motiveras.

4. Kulturnämnden

Kulturnämnden har fått tillfälle att yttra sig över detaljplan för del av Ryssbergen. Detaljplanen berör inga verksamheter som finansieras av kulturnämnden. Kulturnämnden ser i huvudsak positivt på förslaget om utveckling av del av Ryssbergen och vill lämna följande synpunkter.

Höga hus på Ryssbergen

Planförslaget bedöms innebära förhållandevis stora negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms farled och inlopp, förslaget är att utforma tillkommande volymerna på ett sätt som tar hänsyn till vyerna från farleden. Kulturnämnden konstaterar att Ryssbergen inte tidigare utpekats som lämpligast för högre hus, men med lägre höjder kan de smälta samman med andra redan befintliga bostadsområden i Nacka såsom Nacka strand, Kvarnholmen och Henriksdal och därmed skapas en sammanhållande siluett.

Framtida utsiktsplats

Det blir enklare för allmänheten att ta sig till det rekreationsområde som bevaras och som planeras bli ett naturreservat. Från "hjässan" finns en unik utsikt över inloppet till Stockholm och andra delar av Nacka. Kulturnämnden ser positiva aspekter i och med att det blir enklare för allmänheten att nå delar av Ryssbergen. På samma sätt är det positivt att planera för att tillgängliggöra "hjässan" som en utkiksplats för Nackabor och besökande.

Säkra gång- och cykelvägar

Cirka 400 – 500 bostäder planeras i området liksom nya gång- och cykelvägar. Kulturnämnden menar att det är viktigt att gång- och cykelvägar blir väl utformade och att trygghetsaspekten sätts i fokus vid alla passager till och från området då många barn kommer att förflytta sig till skolor och aktiviteter i Centrala Nacka eller på andra ställen.

Fornminnen

Inga kända fornminnen finns i planområdet men kan inte uteslutas. Nämnden poängterar vikten av fortsatt dialog med Länsstyrelsen angående fördjupade utredningar kring möjliga fornlämningar, nämnden önskar få fortsatt information i frågan.

Gestaltning

Planprogrammet innehåller ingen information om planer på konstnärlig gestaltning. Fasadutformningen samt bebyggelsens detaljering och material kommer att studeras vidare till detaljplanens granskningsskede. Planen beskriver verksamhetslokaler för bilverksamhet och parkeringshus närmast Värmdöleden. Kulturnämnden ser behov av att följa processen och nämnden vill ta del av fortsatt planering av de byggnader som är tänkta för verksamheter längs Värmdöleden. Det blir några av de första signifikanta byggnaderna som många trafikanter möter i Nacka stad och är placerade så att de skapar en karakteristisk profil av nya delar i Centrala Nacka. Nämnden poängterar att det är av vikt att gestaltning får spela en viktig roll i det fortsatta arbetet. Dialog med byggherrar och fastighetsägare angående aktiviteter under byggtiden inom ramen för metoden Konsten att skapa stad skapar möjligheter att föra upp frågan på agendan om såväl permanenta konstnärliga installationer i den framtida stadsmiljön som tillfälliga konstinstallationer under byggtiden.

Möjlighet till evakuering av befintliga verksamheter

Detaljplanen möjliggör för nya centralt belägna verksamhetslokaler för evakuering av befintliga verksamheter inom Nacka stad. Kulturnämnden poängterar vikten av att kunna påverka färdigställandegrad av lokaler för att nå hyresnivåer som till exempel presumtiva hyresgäster inom kulturverksamhet och kreativa näringar kan bära.

Planens kommentar. De högsta husen sänks så förslaget nu når strax över trädtopparna sett från vattennivån vid farleden. Riksintresset bedöms därmed inte påverkas. Gångväg till Hjässan har studerats och möjliggörs i detaljplanen. Fornminnen har utretts vidare och resulterat i att en fornlämning föreslås tas bort. Gestaltningen av de nya byggnaderna är viktig och gestaltningsprogram har upprättats.

5. Fritidsnämnden

Fritidsnämnden har fått tillfälle att yttra sig över detaljplan för detaljplan för del av Ryssbergen. Detaljplanen berör inga verksamheter som finansieras av fritidsnämnden.

Fritidsnämnden ser positivt på förslaget om utveckling av del av Ryssbergen och vill lämna följande synpunkter.

Rekreationsområde och utsiktsplats

Det blir enklare för allmänheten att ta sig till det rekreationsområde som bevaras och som planeras bli ett naturreservat. Från "hjässan" finns en unik utsikt över inloppet till Stockholm och andra delar av Nacka. Den kan tillgängliggöras via en hiss som planeras i fastighet för vård och centrumverksamhet. Fritidsnämnden ser positiva aspekter i och med att det blir enklare för allmänheten att nå delar av Ryssbergen. På samma sätt är det positivt att planera för att tillgängliggöra "hjässan" som en utsiktsplats för Nackabor och besökande. Den hiss som planeras bör vara tillgänglig för allmänheten.

Säkra gång- och cykelvägar

Cirka 400 – 500 bostäder planeras i området, liksom nya gång- och cykelvägar. Fritidsnämnden menar att det är viktigt att gång- och cykelvägar blir väl utformade och att trygghetsaspekten sätts i fokus vid alla passager till och från området då många barn och ungdomar kommer att förflytta sig till skolor och aktiviteter i Centrala Nacka eller på andra ställen.

Möjlighet till evakuering av befintliga verksamheter

Detaljplanen möjliggör för nya centralt belägna verksamhetslokaler för evakuering av befintliga verksamheter inom Nacka stad. Fritidsnämnden poängterar att en utredning behövs för att vidare utreda denna fråga.

Lekplats

Någon kommunal lekplats föreslås inte i detaljplanen. Möjligheten att nyttja förskolegården för lek under kvällstid och helger bör undersökas, men huruvida detta är möjligt avgörs av den framtida anordnaren av förskoleverksamheten. Fritidsnämnden anser att ett bostadsområde av denna storlek, vilket kan förväntas bebos av många barnfamiljer, kräver en fullt tillgänglig, allmän lekplats. Denna kan med fördel anläggas i anslutning till entrépunkterna till naturreservatet, eller på annan plats där de ansluter till naturen.

Planenhetens kommentar: Se kommentarer till kulturnämnden ovan. Någon allmän lekplats föreslås inte. Närheten till skogsområdet är mycket god och naturlek kan anläggas i buffertzonen.

Inkomna synpunkter från myndigheter och remissinstanser

6. Länsstyrelsen

Detaljplaneförslaget är upprättat med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i dess lydelse efter den 1 januari 2015.

Av 5 kap. 14 § PBL följer att länsstyrelsen under samrådet särskilt ska

- ta till vara och samordna statens intressen,
- verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,

- verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
- verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt. Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statens intressen, tagit del av synpunkter från Luftfartsverket den 12 juni 2018, Swedavia (Arlanda flygplats) den 1 augusti 2018, Swedavia (Bromma flygplats) den 21 augusti 2018, Trafikverket den 30 juli 2018 och Försvarmakten den 9 augusti 2018. Luftfartsverket, Swedavia och Försvarmakten har inget att erinra i nuläget.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen medför en risk för att riksintresse för kommunikationer inte tillgodoses, att miljö kvalitetsnormerna för vatten inte följs och att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet avseende översvämningsrisk.

Kommunen ska visa att planförslaget är förenligt med det arbete som Trafikverket bedriver enligt vägplan avseende trafikplats Kvarnholmen på väg 222, vilken är av riksintresse. Likaså ska det framgå att planerade åtgärder under väg 222 inte påverkar riksintresset negativt.

Viktig information gällande miljö kvalitetsnormer för vatten saknas i planhandlingarna, vilket ska kompletteras. Kommunen behöver också komplettera med vidare utredningar och föreslagna åtgärder till granskningskedet.

Kommunen behöver även komplettera planhandlingarna och plankartan med information om verksamhetsbyggnaden avseende buller.

Det ska också vara säkerställt till antagande att ingen försäljning eller lagring av gas kommer att ske inom planområdet. Riskbedömningen behöver kompletteras till granskningskedet.

I planbeskrivningen saknas en beskrivning av översvämningsrisk vilket ska kompletteras. Översvämnningar till följd av ett klimatanpassat 100-års regn ska även ha beaktats till granskningskedet.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Länsstyrelsen anser att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Riksintresse, kommunikationer, väg

Detaljplanen omfattar delar av väg 222 som är av riksintresse för kommunikationer. Vägen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan hindra eller försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. I öster gränsar planområdet direkt till projekt Trafikplats Kvarnholmen (fastställd vägplan 2017) som kommer att bli en del av riksintresset. Av Trafikverkets yttrande den 30 juli 2018 framgår att det återstår arbete angående trafikplats Kvarnholmen och vägport under väg 222 som gör att det finns risk att det i detaljplanen planeras för något som sedan inte går att genomföra. Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att kommunen beaktar Trafikverkets synpunkter angående detta, och om det krävs, avvaktar med detaljplaneringen.

Kommunen behöver också tydligt redovisa till granskningsskedet att dagvatten från planområdet inte leds till eller hamnar inom det lägre vägområdet för väg 222. För stora mängder vatten till vägområdet ökar risken för ras och skred samt översvämning, vilket kan försvåra tillkomsten och utnyttjandet av anläggningen och därmed utgöra skada på riksintresset. Det kan även få en negativ påverkan på vägens bärighet och trafiksäkerheten. Vid normala förhållanden kommer dagvattnet från planområdet inte hamna inom väg 222 men kommunen behöver till granskningsskedet visa att det även med ett förändrat klimat och vid skyfall inte riskerar att hamna inom vägområdet för väg 222.

Riksintresse, kulturmiljö

Planområdet berör ett riksintresse enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, riksintresset Stockholms farled och inlopp (AB 51) och innebär en negativ påverkan på riksintresset. Påverkan bedöms av Länsstyrelsen dock inte vara av sådan omfattning att den bedöms utgöra påtaglig skada på riksintresset. Planförslaget koncentrerar bebyggelsen till Ryssbergens södra del vilket gör att påtaglig skada kan undvikas. Den tänkta placeringen gör att åtgärder inte utförs i riksintressets värdebärande delar vilket Länsstyrelsen anser är positivt. Länsstyrelsen anser dock att större hänsyn bör tas för att undvika de negativa konsekvenser som beskrivs i miljöredovisning och planbeskrivning. I miljöredovisningen påpekas att punkthusen om 16 våningar på ett påtagligt sätt träder fram ovan Ryssbergens trädlinje. Därmed bryts områdets skärgårdskaraktär och gröna silhuett. Detta innebär stora negativa konsekvenser för landskapsbild och kulturmiljö. Det kvarstår för kommunen att redovisa hur konsekvenserna av omfattande markarbeten kommer att påverka området. Punkthusen placeras nära farleden på ett tidigare obekant sätt i området. Brytningen av trädlinjen försämrar upplevelsen av den obebyggda bergslutning inom riksintressets södra del, där Ryssberget ingår. De höga punkthusen bidrar därmed till en kumulativ effekt som minskar utrymmet för ytterligare bebyggelse av framträdande art i närområdet.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Trots föreslagen rening kommer utsläppen från planområdet öka. Kommunen beskriver att ytterligare rening eller åtgärder ska utredas utanför planområdet för att kompensera den ökade föroreningsbelastningen. I planbeskrivningen saknas information kring recipienternas ekologiska och kemiska status, miljöproblem och miljö kvalitetsnormer vilket behöver kompletteras till granskningsskedet. Strömmen har miljö kvalitetsnormen måttlig ekologisk status, men bara gällande hydromorfologi på grund av hamnverksamhet. För de kvalitetsfaktorer som påverkas av utsläpp av näringsämnen och föroreningar förväntas vattenförekomsten uppnå god ekologisk status senast 2027. Utsläppen måste därför minskas för att miljö kvalitetsnormerna ska kunna uppnås. Kommunen ska bidra till att miljö kvalitetsnormerna kan följas och för att uppnå detta behöver utsläppen minskas och inte öka som de förväntas göras med planen. Om kommunen planerar för åtgärder utanför planområdet behöver det vara långt framskridna planer och information om dessa behöver i så fall framgå närmare i planhandlingarna. Åtgärder utanför detaljplan kan regleras med avtal eller beslut samt tidsplan som säkerställer genomförandet för när en anläggning ska tas i drift. Detta ska i så fall kunna visas upp innan antagande av planen.

Kommunen behöver fortsätta arbetet med att minska utsläppen av föroreningar till granskningsskedet samt visa att de föreslagna åtgärderna genomförs. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att de specifika punkterna som anges i planbeskrivningen bör utredas vidare.

Hälsa och säkerhet, buller

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har reglerat buller med planbestämmelser och tagit fram en bullerutredning. Av utredningen framgår att det krävs tekniska åtgärder för cirka 26 lägenheter för att riktvärdena enligt förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska kunna klaras. Av utredningen framgår också att bilanläggningen inte omfattas av trafikbullerutredningen. Det är dock oklart om utredningen utgått från att byggnaden finns och därmed utgör ett bullerskydd. Detta behöver förtydligas. Det är också otydligt om kommunen har tagit höjd för det buller som kan komma från de planerade verksamheterna inom planområdet och t.ex. från fläktar. Kommunen behöver visa att detta har beaktats.

Planbestämmelsen ”Verksamhetsbyggnader ska utformas så att störningar från verksamhetsbuller och lågfrekvent buller för omkringliggande bostäder minimeras” är svår att följa upp. I planbeskrivningen finns ingen beskrivning av vad planbestämmelsen innebär eller hur bullret kan minimeras. Länsstyrelsen anser att verksamhetsbyggnader ska utformas så att verksamhetsbuller och lågfrekventbuller inte ska verka störande för omkringliggande bostäder och att kommunen ska komplettera med en planbestämmelse som reglerar just detta.

I planbeskrivningen anges att verksamheter föreslås som bullerskydd och att bostäder placeras i ett bullerskyddat läge. Trots att kommunen planerar för ett bullerskydd i form av verksamheter kan det konstateras att ungefär 5 % av samtliga bostäder behöver bullerdämpande åtgärder för att uppnå riktvärdena. Det är viktigt att kommunen på plankartan reglerar att byggnaden som ska utgöra ett bullerskydd kommer att uppföras före bostäderna. Bullernivåerna för bostäderna utan den planerade byggnaden för

verksamheter är inte kända i dagsläget, eftersom utredningen har utgått från att byggnaden utgör ett bullerskydd. För att säkerställa att byggnaden blir så hög som det krävs för att utgöra ett bullerskydd ska även lägsta höjd regleras på plankartan.

Hälsa och säkerhet, farligt gods

De planerade verksamhetsbyggnaderna intill Värmdöleden fungerar som barriär för bakomliggande bostadsbyggnader. Det framgår dock inte tydligt i planhandlingarna om det kommer bli en sammanhängande byggnad eller separata byggnader med avstånd emellan. För att utgöra en säker barriär för bakomliggande byggnader behöver verksamhetsbyggnaden utformas som en sammanhängande byggnad. Detta behöver regleras med planbestämmelser.

Länsstyrelsen anser också att kommunen behöver tydliggöra var transporter till och från den planerade drivmedelsstationen kommer gå och väga in detta i riskbedömningen med eventuella åtgärder.

Kommunen behöver till granskningskedet även redovisa hur samhällsriskerna sänks med hjälp av de föreslagna skyddsåtgärderna.

I riskbedömningen nämns bland annat att åtgärderna bedöms ha följande effekt inom planområdet, ”Begränsning av möjligheten för att oskyddade personer skadas utomhus inom områden med förhöjd risknivå genom att tillgodose skyddsavstånd till områden med stadigvarande vistelse”. Personer som vistas utomhus inom verksamhetsområdet närmast väg 222 är oskyddade i planförslagets nuvarande utformning. Kommunen behöver förtydliga att personer som vistas på denna yta är skyddade från riskerna förknippade med väg 222.

Drivmedelstation

Enligt Rapport 2000:01, Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer, bör inte personintensiva verksamheter lokaliseras närmare än 50 meter från en bensinstation om de ska inrymma människor som kan ha svårt att snabbt genomföra en utrymning, men också med hänsyn till luftföroreningarnas långsiktiga påverkan på människor. Byggnad bör med hänsyn till brand- och explosionsrisk (oberoende försäljningsvolym för fordonsbränsle) inte uppföras inom ett avstånd av 25 meter från, tankfordonets lossningsplats, avluftningsanordningar från bensincistern och tankställe där fordon tankas (pump) (Rapport 2000:01).

Om det finns intressen av att uppföra bebyggelse på ett område närmare än 50 meter från en bensinstation med medelstor försäljningsvolym av bränsle krävs att en fördjupad hälso-, risk- och miljökonsekvensanalys visar att den planerade bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser och risker för miljö och hälsa. Tillämpning av avstegfall från rekommendationerna ska motiveras och skälen ska framgå. Avstegfall bör tillämpas restriktivt och bör normalt endast komma i fråga vid hög exploateringsgrad och när inga andra alternativa lösningar finns att tillgå (Rapport 2000:01).

I riskutredningen hänvisas till ett skyddsavstånd på 25 meter ska hållas enligt rekommendationer från ”Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, Handbok” utgiven av MSB i mars 2015. I handboken anges att ”Tabell 1 visar exempel på godtagbara avstånd mellan olika objekt och utrustning för drivmedel på en bensinstation.” Detta betyder enligt Länsstyrelsen att kommunen inte kan använda sig utav värden i detta fall som ges av tabellen, eftersom avstånden endast lämpar sig inom en bensinstation. Vidare noterar Länsstyrelsen att avstånd mellan egenskapsgränserna på plankartan för drivmedelstation och vårdboende är cirka 29 meter, vilket är betydligt kortare än vad som anges i riskbedömningen. Även verksamheterna (T.ex. verkstad, kontor, detaljhandel, parkering och vårdboende) som ligger väster och precis intill bensinstationen behöver beaktas utifrån ett riskperspektiv.

Kommunen behöver säkerställa att ingen försäljning eller lagring av gas kommer ske på drivmedelstationen. Om det finns förutsättningar för att gasförsäljning kan ske i framtiden behöver riskerna med lagring, hantering och transport av gas vägas in i riskbedömningen. Kommunen behöver även utreda och säkerställa att bilverkstad, bilprovning, bilförsäljning och parkering lämpar sig inom samma användningsgräns som drivmedelsstation.

Hälsa och säkerhet, översvämning och skyfall

Inom planområdet finns identifierade lågpunktsområden enligt dagvattenutredningen (Ramböll 2018-05-29) och Länsstyrelsens lågpunktskartering. Det är positivt att beräkningarna har gjorts med klimatfaktor 1,25. Dock beskrivs konsekvenserna vid ett 100-års regn mycket översiktligt och flödesberäkningarna har baserats på 20-års regn. Länsstyrelsen bedömer att kommunen behöver studera och beskriva marköversvämningar till följd av ett klimatanpassat 100-års regn. I utredningen beskrivs att riktlinjerna för dagvattenhanteringen är att höjdsättning ska ske så att ingen skada på fastigheter eller andra samhällsviktiga funktioner uppkommer vid skyfall med upp till 100 års återkomsttid och klimatfaktor. Länsstyrelsen efterfrågar därmed en tydlig beskrivning av hur höjdsättningen i planen förhåller sig till 100 års regn med klimatfaktor och hur kommunen har beaktat risken för översvämning till följd av skyfall. Kommunen behöver också redovisa var vattnet tar vägen och ansamlas vid 100 års regn med klimatfaktor.

Länsstyrelsens rekommendationer gällande hur risken för översvämning till följd av skyfall behöver hanteras i den fysiska planeringen finns tillgänglig på vår webbplats: <https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/tjanster/publikationer/2018/rekommendationer-for-hantering-av-oversvamning-till-foljd-av-skyfall.html>

Rådgivande synpunkter och frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Formalia

Länsstyrelsen noterar att detaljplanen inte hade remitterats till Swedavia eller Försvarsmakten i samband med samrådet vilket borde ha gjorts.

Dagvatten

Länsstyrelsen vill påminna kommunen om att på ett tidigt stadium planera för snöhanteringen och rening av smältvattnet.

Arkeologi

Då det i området är bra lägen för boplatser från stenåldern bedömer Länsstyrelsen att kommunen ska ta göra en arkeologisk utredning för att konstatera om sådana finns. I anslutning till byggarbeten vid Nacka Forum påträffades tidigare i år rester av en boplat, RAÄ Nacka 347 på samma höjdnivåer. Kontakt ska tas med Länsstyrelsens enhet för kulturmiljö för vidare samråd i ärendet.

Naturvård

Det finns höga naturvärden inom och i angränsning till planområdet. Området Ryssbergen ingår i det kommunala gröna sambandet Norra Kuststråket. Området bedöms uppfylla kraven för att klassas som Natura 2000-naturtyp västlig taiga. Stora delar utgörs av naturvärdesklass 1 med stor betydelse för biologisk mångfald. Hela planområdet är värdekärna för biologisk mångfald med högt bevarandevärde på grund av bland annat dess höga biotopkvaliteter. I samband med kommunens arbete med bildandet av naturreservatet Ryssbergen har Calluna genomfört en inventering av området (rapport Naturvärdesinventering och insektsinventering i Ryssbergen, Nacka kommun, 2016-2017). Länsstyrelsen anser att denna rapport borde lagts till planhandlingarna och legat till grund för planförslagets utformning. Länsstyrelsen noterar att ÄF i sin naturvärdesinventering avråder kommunen från att exploatera området. Kommunen skriver att en fördjupad inventering ska utföras, vilket Länsstyrelsen rekommenderar till granskningskedet.

Men hänsyn till att det finns områden med lägre naturvärden framför allt väster om planområdet anser Länsstyrelsen att kommunen i dagsläget inte tillräckligt har visat att det aktuella planområdet t.ex. skulle kunnat lagts väster om nuvarande föreslaget område. Calluna rekommenderar att hela inventeringsområdet, som delvis omfattar aktuellt planområde, bör skyddas i sin helhet med hänvisning till områdets höga naturvärden samt att områden med påtagliga naturvärden kan komma utvecklas till höga naturvärden i framtiden om de får lämnas orörda.

Om den brand som drabbade delar av Nacka i juni 2018 omfattar delar av planområdet har detta bidragit till ett ökat naturvärde. Kommunen kan med fördel beskriva detta om delar av planrådets berörts.

Länsstyrelsen anser med hänsyn till ovanstående att större delen av planområdet sett till sina höga naturvärden bör ingå i det framtida naturreservatet Ryssbergen.

Artskydd

Kommunen behöver utreda hur planförslaget kan komma påverka spillkråkans bevarandestatus samt andra fridlysta arter med en ogynnsam bevarandestatus. Eftersom en sådan utredning saknas anser Länsstyrelsen att kommunen inte har visat att planerad bebyggelse inte är förbjuden enligt artskyddsförordningen. Eftersom kommunen inte genomfört en mer detaljerad artinventering eller föreslagit skydds- eller försiktighetsåtgärder går det inte utesluta att det planförslaget i dess nuvarande utformning är förbjudet enligt artskyddsförordningen. Mot denna bakgrund anser Länsstyrelsen att lokaliseringen behöver utredas närmare.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Utifrån det underlag och planhandlingar som tagits fram anser Länsstyrelsen att det kvarstår flera frågor kring markens lämplighet och eventuell miljöpåverkan främst med hänsyn till de höga naturvärdena i området. Länsstyrelsen bedömer därför att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta.

Länsstyrelsen anser att detta behöver utredas vidare i en miljöbedömning och samråd hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken i dess lydelse före den 1 januari 2018.

Planenhetens kommentar.

Angående riksintresse för kommunikation, väg 222 Värmdöleden, har dialog förts med Trafikverket angående trafikplatsen och hänsyn har tagits till den nyligen utförda utbyggnaden och framtida utbyggnadsbehov. Vidare har dialog förts kring vägporten vid Birkavägen samt avstånd till Värmdöleden. Dagvatten från planområdet ska inte belasta väg 222. Kommunen har utrett och redovisar i planhandlingarna att vatten från planområdet vid skyfall inte påverkar väg 222.

Angående riksintressen för kulturmiljö har de högsta husen sänkts och samtliga hus ska nå under trädtopparna sett från vattennivån vid farleden. Nacka kommun vill inte att höga byggnader på denna plats ska äventyra andra högre byggnader på grund av kumulativa effekter på riksintresset.

Kommunen har utrett vidare eventuell påverkan på MKN för vatten för att minska utsläppen av föroreningar samt visa att de föreslagna åtgärderna genomförs. Dagvattenutredningen har uppdaterats och kompensationsåtgärder redovisas. Dess genomförande säkras i avtal med markägaren.

Bullerutredningen har uppdaterats och utgår från att verksamhetsbyggnaden utgör ett bullerskydd. Buller som kan komma från de planerade verksamheterna inom planområdet och t.ex. från fläktar uppmärksammas. Planbestämmelsen ”Verksamhetsbyggnader ska utformas så att störningar från verksamhetsbuller och lågfrekvent buller för omkringliggande bostäder minimeras” har setts över. Plankartan kompletteras med bestämmelse som reglerar att byggnaden som ska utgöra ett bullerskydd kommer att uppföras före bostäderna samt lägsta höjd på byggnaden.

Riskutredningen har uppdaterats. Bestämmelse införs att verksamhetsbyggnaden utformas som en sammanhängande byggnad. Planhandlingarna har förtydligats gällande var transporter till och från den planerade drivmedelsstationen kommer gå och vägts in i riskbedömningen med eventuella åtgärder. Riskutredningen redovisar hur samhällsriskerna sänks med hjälp av de föreslagna skyddsåtgärderna. Planhandlingarna har förtydligats att personer som vistas på ytan mellan verksamhetsbyggnaden och väg 222 är skyddade från riskerna förknippade med väg 222. Planförslaget säkerställer att ingen försäljning eller lagring av gas kommer ske på drivmedelsstationen. Kommunen har utrett att bilverkstad, bilprovning, bilförsäljning och parkering lämpar sig inom samma användningsgräns som drivmedelsstation.

I den uppdaterade dagvattenutredningen beskrivs av hur höjdsättningen i planen förhåller sig till 100 års regn med klimatfaktor och hur kommunen har beaktat risken för översvämning till följd av skyfall samt var vattnet ansamlas vid 100 års regn med klimatfaktor.

Planhandlingarna har remitterats till Swedavia och Försvarmakten vid samrådet.

Arkeologisk utredning samt avgränsande förundersökning har genomförts i samråd med länsstyrelsen.

Kommunen konstaterar, liksom länsstyrelsen, att det finns höga naturvärden inom och i angränsning till planområdet. Samtliga rapporter, även de framtagna inom reservatsbildningen, ska utgöra underlag för detaljplanen. Ytterligare naturvärdesinventeringar har utförts, som bland annat tagit hänsyn till förändringar på grund av branden sommaren 2018. Att förskjuta bebyggelsen västerut har inte bedömts lämpligt då det fjärrar sig centrala Nackas centrum och innebär därmed längre sträcka till tunnelbana och handel samt svårigheter att förse området med väganslutning. Kommunen har gjort en avvägning av de motstående intressena att bevara naturmark och bebygga Centrala Nacka enligt den övergripande inriktningen. Planenheten bedömer att en rimlig avvägning gjorts om en stor del av resterande Ryssbergen avsätts som naturreservat.

Angående artskydd har ytterligare utredningar genomförts, som visat att det är mindre hackspett som skulle kunna påverkas. Kommunen har haft dialog med länsstyrelsen i frågan. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommunen delar, efter samrådet, länsstyrelsens bedömning att betydande miljöpåverkan, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta. Miljöbedömning utförs och samråd har hållits med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

7. Lantmäterimyndigheten i Nacka kommun

Planbeskrivningen

Delar av 13:3 ska lösas in för allmän plats- framgår inte av planbeskrivningen att det kan bli aktuellt med ersättning. Bör framgå under ”konsekvenser för fastighetsägare”.

Det kan även bli aktuellt med ersättning vid bildande av gemensamhetsanläggningar och bildande av ledningsrätter.

Vid bildande av ledningsrätter är det ledningshavaren som betalar förrättningskostnaderna, enligt 27 § ledningsrättslagen. För att säkerställa att ledningsrätt kan bildas inom kvartersmark bör det aktuella området reserveras för ledningsrätt i plankartan.

Vem ska ansöka och bekosta upphävandet av officialservitutet.

Plankarta

I den västra delen av planområdet, på allmän-plats, finns ett T-trafik som är en användningsbestämmelse för kvartersmark.

Planenhetens kommentar. Under ”konsekvenser för fastighetsägare” kompletteras att delar av 13:3 ska lösas in för allmän plats och beskrivning av eventuell ersättning. Planbeskrivningen kompletteras om det även kan bli aktuellt med ersättning vid bildande av gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter. Beskrivningen av lantmåterifrågor ses över. Området T-trafik har setts över.

8. Nacka Vatten och avfall AB

VA

Inga synpunkter.

Avfall

Avfallsfrågorna berörs ytterst översiktligt. Bottentömmande behållare eller traditionell hämtning i miljörum föreslås. NVOA förordar maskinella system (t.ex. underjordsbehållare) framför manuella (kär i miljörum). Därmed vill vi se underjordsbehållare här, och sortering i minst 2 fraktioner, rest- och matavfall.

Under sommaren har regeringen beslutat om nya förordningar om producentansvar för förpackningar och tidningar vilket innebär framtida krav på fastighetsnära insamling. Därmed behövs miljörum för dessa fraktioner. För verksamheter är egna miljörum lämpligt.

Utformning av dessa lösningar och för vårdboendet behöver studeras vidare.

En fråga som ligger utanför detta projekt men i direkt anslutning är planerna på en eventuell sopsugsterminal vid Birkavägen söder om vägporten. Huvudgatan genom Ryssbergen behöver utformas för att tåla tung trafik, så att tunga lastbilar kan ta sig till och från trafikplats Kvarnholmen. Den vägen inklusive broar behöver vara BK1.

Planenhetens kommentar. Avfallshanteringen har setts över och beskrivs mer utförligt.

9. Nacka Energi

Elförsörjningen till området kräver ett nytt eldistributionsnät och att Nacka Energi får tillgång till mark (10x10 m) inom området för uppförande av ytterligare transformatorstationer än föreslaget i samrådet. Vid beräkning av antal stationer förutsätter vi att fastigheterna värms med fjärrvärme. En fastighet med stort effektbehov kan innebära att ytterligare en station måste rymmas inom fastigheten.

Föreslagen placering innebär långa ledningar för att försörja alla bostäder, men den kan försörja de närmaste. När det gäller verksamhetsbyggnaden föreslås en eller flera inhysta stationer. Vi vill även diskutera om det är möjligt att placera markstationer mellan byggnaden och Värmdöleden. Bifogar Allmän beskrivning om nätstationer i tätbebyggt område samt måttuppgifter och exempel på utseende. Vill exploitören/kommunen ha ett avvikande utseende eller en utformning utöver standard (exempelvis inhyst) så bekostas detta av exploitören.

Med hänvisning till att Strålskyddsmyndigheten rekommenderar att myndigheter vidtar de försiktighetsmått som behövs i fråga om lågfrekventa och magnetiska fält vid samhällsplanering förordar vi att transformatorstationerna placeras utomhus. Vid eventuellt hinder för placering utomhus kan stationen inhysas i en fastighet. Detta förutsatt att det i stationens omedelbara närhet inte finns bostäder eller annan verksamhet där personer vistas stadigvarande. Stationen måste placeras i markplan vid yttervägg med serviceutrymme utanför. I undantagsfall i garage vid yttervägg max en våning ned med transportväg för transformatorerna. (bifogar bilaga). Utrymme ska tillhandahållas kostnadsfritt för all framtid och separat avtal ska tecknas för detta.

Vid inhyrd station ansvarar exploatören för att brandskyddsbeskrivningen även omfattar stationen i fastigheten.

Schakt för elkablar inom exploateringsområdet bekostas av exploatören, Nacka Energi bekostar kabeldragning och montering av eldistributionsanläggningar. Utanför exploateringsområdet ansvarar och ombesörjer Nacka Energi alla arbeten för sina delar.

Elkablar för matande elnät skall förläggas i mark, rör förläggs endast vid väggenomgång. Träd eller övrig byggnation får inte förekomma över eller intill elkabelstråk.

Normalt tecknas genomförandavtal och avtal om anslutningsavgifter med exploatören innan byggstart sker.

Flyttning eller ändring av befintliga anläggningar såsom kablar, transformatorstationer och tillfälliga anläggningar som byggström bekostas av exploatören. Beställning ska ske skriftligt i god tid.

Planenhetens kommentar: Elförsörjningen har setts över och transformatorstationer föreslås på fler platser.

10. Trafikverket

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Riksintressen för kommunikation

Bromma flygplats är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar. I riksintresset flygplats ingår influensområden vad gäller höjdrestriktioner. Det innebär att byggnader och anläggningar inte får genomtränga angivna hinderytor eller påverka LFV:s flygtekniska system. Höga byggnader föreslås i detaljplanen och därför bör en flyghinderanalys göras av LFV innan granskningsskedet och frågan behandlas i planbeskrivningen. Flyghinderanalysen innebär att en kontroll görs av flygvägar, luftrum och teknisk utrustning. LFV är själva sakägare för CSN-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance). Det framgår inte av planhandlingarna om Swedavia/Bromma flygplats, LFV och Försvarsmakten är remitterade. Dessa bör också ges tillfälle att yttra sig. Trafikverket vill även informera om att den högsta höjden för objekt även omfattar tillfälliga hinder såsom byggkranar.

Väg 222

Trafikverket är väghållare för väg 222 som också utgör riksintresse för kommunikationer och därmed enligt lag skyddad mot åtgärder som påtagligt kan hindra eller försvåra utnyttjandet av eller en framtida utveckling av vägen. Trafikverket bygger för närvarande första etappen av Trafikplats Kvarnholmen enligt fastställd vägplan, 2017, vilken ligger i direkt anslutning till planområdet. Pågående arbeten planeras vara klara 2019.

I aktuell detaljplan föreslås att planområdet ska överlappa vägområdet, för vilket Trafikverket har vägrätt och vägplan, och planlägga delar av vägslänt och vägområde så att det minsta avståndet endast bli 3 m mellan vägbankkant och stödmurar som ska bära kvartermark och därmed ingå i detaljplanen.

Exploatören har varit i kontakt med Trafikverkets projekt för Trafikplats Kvarnholmen och ska ha fått konstruktionsritningar för bland annat påfartsrampen för att kunna göra en förprojektering av denna stödmur. Trafikverket har dock inte sett några sådana handlingar ännu. Trafikverket behöver granska och godkänna geotekniska utredningar samt konstruktionsritningar som visar hur stödmurar mot ramp ska konstrueras och underhållas, även för de åtgärder som föreslås i vägporten under väg 222 vid Birkavägens förlängning. Trafikverket måste få granska ritningar och godkänna dessa innan detaljplanprocessen fortskrider till granskningsskede. Exploatören tar en stor risk genom att framdriva planprocessen vidare i detta utförande utan att ha fått detta godkännande av konstruktioner och genomförande av Trafikverket, då de riskerar att stå med långt gångna planer för något som senare kan visa sig inte går att genomföra.

Trafikverket anser därför att Nacka kommun (exploatören) behöver ta fram dessa handlingar och få dem godkända av Trafikverket innan planprocessen fortskrider. Det måste upprättas avtal mellan Nacka kommun och Trafikverket kopplat till detaljplanen innan den går till antagande. Genomförandavtal och avtal avseende drift- och underhåll måste också tas fram. Det kan också krävas tillstånd enligt väglagen.

Dagvatten

Dagvattenutredningen visar att vid normala förhållanden kommer dagvatten från planområdet att hanteras enligt utredningens utflöden A, B och C. Trafikverket önskar få en redovisning av hur dagvatten från planområdets hårdgjorda ytor kan hindras från att hamna inom det lägre liggande vägområdet för väg 222 om det med ett klimatförändringsanpassat scenario med extrema nederbörds mängder, visar sig att lokalgatorna, som ska utformas för att kunna leda bort större mängder dagvatten, därmed också riskerar att leda dagvatten till väg 222, vilket Trafikverket givetvis inte kan medge.

Buller, risk, och luftkvalitet

Trafikverket har granskat samrådsmaterialets utredningar och kan konstatera att de trafikuppgifter som ligger till grund för buller-, risk och luftkvalitet baseras på olika prognostiserade trafikmängder. Trafikverket anser att både Risk- och Luftkvalitéutredningen behöver revideras så att de baseras på samma prognostiserade trafikmängder som bullerutredningen. Bullerutredningens prognostiserade

trafikmängder stämmer överens med Trafikverkets basprognos för 2040 och det är den som ska användas.

Bullerutredningen och även de andra utredningarna måste, efter revidering, kompletteras med ett PM Trafik väg 222, som visar hur dessa beräkningar relaterar till basprognos 2040, i enlighet med tidigare överenskommelse mellan Trafikverket och Nacka kommun kring exploateringsprojekt vid väg 222 och trafikanalyser.

Trafikverket kan inte yttra sig över dessa utredningar innan dessa revideringar och kompletterande PM finns bilagt handlingarna.

Vad det gäller bullerutredningen anser Trafikverket att samtliga bostäder ska klara förordningens bullernivåer och att inga krav att åtgärda bullersituationen inom planområdet i efterhand kan åläggas Trafikverket.

Trafikverket konstaterar även att den verksamhetsbyggnad som ska fungera som skärmande närmast väg 222 vad det gäller såväl buller, risknivåer och luftföroreningar för ett stort antal bostäder, vårdlokaler och en förskola är en förutsättning för hela exploateringen utformning. Det framgår dock inte av planhandlingarna hur det ska garanteras att denna byggnad uppförs först så att de bakomliggande bostäderna och verksamheterna kan klara de miljö- och hälsokvalitetsnormer som utlovas. Plankartan bör därför kompletteras med en planbestämmelse som säkerställer detta. I övrigt förlitar sig Trafikverket på Länsstyrelsens bedömning vad det gäller miljö, hälsa och säkerhetsaspekter.

Synpunkter på plankartan

Planbestämmelsen med verksamhetsområde närmast väg 222 saknar prickad mark längs vägen (byggnad får ej uppföras), detta bör rättas till. En administrativ bestämmelse bör tillkomma som säkrar uppförandet av den skärmande verksamhetsbyggnaden.

Innan ovanstående påtalade nödvändiga revideringar, utredningar och avtal finns anser Trafikverket att planförslaget inte kan gå vidare till granskning.

Planenhetens kommentar. De högsta byggnaderna har sänkts. Flyghinderanalys har utförts och beskrivs i planbeskrivningen. Angående väg 222 har kommunen avstämningar med Trafikverket i frågan. Angående dagvatten, se kommentar till Länsstyrelsen.

Buller-, risk och luftkvalitetutredningarna har uppdaterats utifrån basprognos för 2040. Kommun och trafikverket har gemensamt tagit fram ett jämförelse-PM.

Gällande verksamhetsbyggnaden som skydd, se kommentar till Länsstyrelsen.

Föreslagna ändringar i plankartan tillmötesgås.

11. Luftfartsverket

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen förutsatt att ingen av byggnaderna, inklusive påbyggnader som master, torn, skyltar, räcken, ventilation, hisschakt etc. överstiger 108 meter över nollplanet. Detta yttrande gäller på

utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet. Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Planenhetens kommentar. Inga föreslagna byggnader sträcker sig över +108 över nollplanet. Byggnadsverk med över 20 meters höjd föreslås och berörda flygplatser har remitterats. Flyghinderanalys har beställts och utförts.

12. Trafikförvaltningen, SLL

Trafikförvaltningen är positiva till förslaget i stort. Trafikförvaltningen vill påpeka att körspår bör göras i planerad kurva, om det inte gjorts, för att säkerställa bussens framkomlighet. De anser även att övergångsställen bör preciseras i plankartan.

Planenhetens kommentar. Framkomligheten har säkerställts. Exakta lägen för övergångsställen har inte precisats i plankartan, men ska utföras.

13. Stockholm Exergi

Stockholm Exergi anför att de kan erbjuda fjärrvärme. Viktigt att detta samordnas med övriga infrastrukturprojekt i närheten för att möjliggöra en smidig anslutning av fastigheterna.

Planenhetens kommentar. Noteras.

14. Södertörns brandförsvarsförbund

Risker i omgivningen

Aktuell riskanalys beskriver väl de risker som ligger till grund för de skyddsåtgärder som beskrivs närmare i planbeskrivningen. Södertörnsbrandförsvars förbund har inget ytterligare att tillägga eller kommentera.

Räddningstjänstens möjlighet till insats

Brandpostnät - Brandvattenförsörjningen ska ordnas med ett konventionellt system med max 150 meter mellan, d.v.s. från uppställningsplats för räddningstjänstens fordon bör det inte vara längre än 75 meter till närmsta brandpost.

Vattenförsörjning för sprinkler - Enligt plankartan omfattas etablering av ett vårdboende. Om meningen är att detta boende skall vara ett behovsprövat särskilt boende klassas det som verksamhets klass 5B(Vk5B). Detta innebär att lokalerna skall förses med automatiskt släcksystem, boende sprinkler enligt Boverkets byggregler. En diskussion bör ske med kommande exploatör redan i detaljplaneskedet för att underlätta en sprinklerinstallation. Brandpostnätets möjlighet att försörja en sprinklerinstallation bör beaktas redan i detaljplaneskedet.

Utrymning beroende av räddningstjänsten

Utifrån planens gestaltning enligt planbeskrivningen, med gårdsbebyggelse 5 till 7 våningar, bör räddningstjänstens möjlighet till insats beaktas.

Upp till elva meter, normalt 4 våningar, kan räddningstjänsten, enligt BBR, utgöra utrymningsväg med bärbar stege. Detta medför krav på max 50 meter från uppställningsplats för räddningsfordon.

Upp till 23 meter, normalt 8 våningar, kan räddningstjänsten, enligt BBR, utgöra den andra utrymningsvägen via höjdfordon. Detta ställer krav på uppställningsplats för höjdfordon.

Ingen av dessa två utrymningslösningar rekommenderas, då det i praktiken är svårt att tillämpa.

Södertörnsbrandförsvares förbund förordar i stället att tekniska lösningar med Tr2 trapphus tillförs trapphuset så att det även vid nödläge alltid är en säker väg ut oberoende av räddningstjänsten. Se Södertörns brandförsvaresförbunds PM 609 och PM 615 för vidare information, sbff.se/om_oss/dokumentbibliotek. Om utrymning baseras på räddningstjänstens hjälp kan detta påverka gestaltningen av området och innebära anpassningar av innergårdar och annan utemiljö med räddningsvägar och uppställningsplats för höjdfordon.

Planenhetens kommentar: Vårdboende utgår. Kraven på utrymning kan tillgodoses.

15. Naturskyddsföreningen Nacka

Vi avstyrker planförslaget i sin helhet.

Natur- och rekreationsvärden

Ryssbergen är en till stora delar orörd urskog med mycket höga naturvärden centralt belägen på Sicklaön. Kombinationen av dess närhet till innerstaden och den orörda trolska miljön gör Ryssbergen unikt. De biologiska värdena är utmärkande jämfört med många andra skogar i Stockholms län och nationellt. Både gamla träd och död ved är en bristvara i Sveriges hårt brukade skogar och detta finns det gott om i Ryssbergen. Stora delar av det planerade exploateringsområdet har konstaterats ha högt eller högsta naturvärde. 28 naturvårdsintressanta arter har observerats i exploateringsområdet. Sju av dessa är rödlistade. Förutom de höga biologiska värdena, som borde vara anledning nog att bevara området, är detta område relativt plant och lättillgängligt och används till

rekreation i form av promenader, orientering, blåbärslockning, lek m.m. Övriga ekosystemtjänster som området ger är: dagvattenhantering med möjlighet till infiltration i ett i övrigt bergrikt och hårdgjort område, luftrening, temperaturreglering och bullerdämpning. Alla dessa värden kommer att försvinna eller minska i och med de nuvarande planerna och många av dessa värden är oersättliga.

Vi finner det förvånande att den heltäckande naturvärdesinventering som Nacka kommun beställt av Calluna AB och som genomfördes under 2016 och 2017 och där många nya rödlistade arter och andra naturvårdsintressanta arter observerades inom exploateringsområdet inte finns med i planhandlingarna. Valet att utesluta denna rapport medför att beslut fattas utifrån ett ej fullständigt underlag utifrån vad man faktiskt vet om området idag.

Branden den 15 juni

Den 15 juni 2018 brann ca 7 ha av skogen i Ryssbergen i tre separata områden. Ett av de tre brandområdena berör skogen i planområdets västra del. Den brunna skogen ger ytterligare naturvärden till Ryssbergen. Att skog brinner är något helt naturligt och till och med nödvändigt för skogens liv. Många arter är direkt beroende av skogsbrand för sin överlevnad och ännu fler gynnas av skogsbrand. Calluna AB har på Nacka kommuns uppdrag satt upp insektsfällor i brandområdena för att ta reda på vilka arter som tillkommit efter branden. Det hittills insamlade materialet har inte analyserats och vid tidpunkten för samrådstillfällets utgång sitter fällorna fortfarande kvar så något samlat resultat föreligger inte ännu. Men en brandgynnad art har redan identifierats, det är vallrovfluga som är rödlistad som sårbar. Den är inte direkt brandberoende men en av alla dessa arter som gynnas av skogsbrand. Den behöver god tillgång på död tallved då den lägger sina ägg i den döda veden. Vallrovflugans larver är rovdjur och prederar på andra vedlevande insekters larver. Även sotsvart praktbagge, rödlistad som nära hotad, har setts i Ryssbergens brandområden. Den är direkt beroende av bränder för sin överlevnad. Även om dessa fynd gjorts utanför den brunna skogen i själva planområdet kan man förmoda att dessa förekommer även där. Samtliga områden som brann i Ryssbergen är alla viktiga för att kunna erbjuda brandgynnade och brandberoende arter livsmöjligheter. Det blir i detta perspektiv än mer olämpligt att exploatera Ryssbergen enligt Nacka kommuns planer.

Värt att notera är att Calluna AB hade fönsterfällor i två branddödade tallar i planområdet. Dessa två tallar, tillsammans med åtskilliga fler, sågades ner några veckor efter branden. Fönsterfällorna hann aldrig tömmas så tyvärr finns inget material att analysera från det området. Detta är mycket olyckligt.

Konsekvenser för naturvärdena

Planområdet består av en variationsrik talldominerad barmaturskog med både en fuktsänka med ett påtagligt inslag av lövträd, hållmarkstallskog samt nu även brandpåverkad hållmarkstallskog i den västra delen av planområdet efter branden den 15 juni.

Skogsmarken inom planområdet har högt bevarandevärde enligt den naturvärdesinventering enligt SIS-standard som gjordes av Calluna 2016 med en kompletterande insektsinventering 2017. Enligt den inventeringen har delar av

planområdet klassats som högsta naturvärde, vilket motsvarar naturområden av nationellt och internationellt värde och stora delar har klassats som högt naturvärde, vilket motsvarar naturområden med regionalt värde. Stora delar av planområdet klassas dessutom som Natura 2000 naturtypen västlig taiga, viken är en särskilt skyddsvärd naturtyp enligt EU:s habitatnätverk Natura 2000.

I Ryssbergen finns en ovanligt stor mängd gamla träd och död ved jämfört med andra skogar i Stockholms län och nationellt. Enligt den inventering som ÅF gjorde 2015 identifierades totalt 237 stycken värdeelement inom inventeringsområdet, vilket på ett ungefär motsvarar planområdet. Värdeelementen som identifierades var främst tallar i form av grov liggande död ved, gamla grova träd eller grov stående död ved. Även block, lodytor och småvatten identifierades inom planområdet. Mängden död ved har dessutom nu ökat markant i och med branden den 15 juni som bland annat påverkade de västra delarna av planområdet.

Inom planområdet har 28 naturvårdsintressanta arter varav X rödlistade arter observerats. Flertalet är knutna till gammal tall (tallticka, grovticka, vintertagging, motaggsvamp, blomkålssvamp) eller död ved av tall (spillkråka, åttafläckig praktbagge, flagellkvastmossa), men några är beroende av lövträd och död ved av lövträd exempelvis ekticka, jättesvampmal och aspvednagare.

I miljöredovisningen föreslås att ”En utredning bör genomföras som visar på åtgärder för att minska hur de negativa konsekvenserna för värdekärnan samt hur spillkråkans naturliga utbredningsområde påverkas av planförslaget.” Enligt vår uppfattning är det uppenbart att konsekvenserna blir oåterkalleliga och att de inte kan kompenseras. 500-årig urskog kan inte ersättas. Arterna ska kunna fortleva i livskraftiga bestånd och ekosystemens kapacitet ska inte minskas och då hjälper det inte med att kompensera förlusten av urskog med en faunadepå och gröna tak exempelvis.

Vidare sägs att ”Förebyggande åtgärder bör vidtas som säkerställer artens tillgång på reproduktionsområde då det finns risk att förslaget medför att upprätthållande av en gynnsam bevarandestatus för en skyddad art försvåras.” Vi vill varna för en övertro på att negativa konsekvenser av att exploatera ovärderliga naturmiljöer kan ”åtgärdas” eller ”förebyggas”. Som vi nämnt ovan kan inte all påverkan kompenseras. Ibland är det bättre att vara tydlig med det istället för att låtsas som att alla negativa ingrepp i miljön kan åtgärdas.

Nacka kommun har redan förstört stora delar av skogsområdet Ryssbergen på 60-talet när man byggde Värmdöleden och nu senast försvann ca en hektar när tunneln och Svindersviksbron byggdes. Sakta men säkert tar man del efter del och naggat området i kanten på denna ovärderliga resurs genom resonemanget att vi kan ju fortsätta att ta lite när vi ändå börjat. Vi tar ju så lite, det mesta blir ju kvar. Men politikerna har inte kunskapen att avgöra hur mycket av detta naggande som naturen tål. För alla livsmiljöer finns tröskelvärden där även små förluster av yta kan orsaka dramatiska förluster av antalet arter. I slutändan har man försvagat populationer och ekologiska samband så mycket att man förstör arternas möjligheter till överlevnad på sikt. Dessutom påverkar exploateringsplanerna den kvarvarande skogen negativt genom beskuggning. Precis norr om planområdet finns idag en solexponerad och öppen berghäll med solbelysta gamla

tallar och en stor mängd solbelyst död ved. Många arter är beroende av denna miljö med gott om solbelysta träd och död ved. Dessa arter kommer att påverkas negativt om planen genomförs på grund av de skuggande höghusen precis söder om detta område och man förlorar därmed stora värden även fast området skyddas. Även det ökade slitaget på den kvarvarande skogsmarken kan ge ytterligare förluster av arter trots att skogen får stå kvar. I kombination med de ökade nivåerna av näringsämnen och tungmetaller som inte kan tas om hand vid skyfall och som kommer att rinna och infiltreras i skogsmarken norr om exploateringsområdet på sin väg ned mot Svindersviken kan ytterligare arter påverkas negativt. Allt detta ger en stor påverkan på den kvarvarande skogsmarken och detta skapar tillsammans förluster av värden och en sårbarhet av den del av skogen som får stå kvar.

Skogsmarken inom planområdet fungerar också som en skyddande buffertzona för den resterande delen av skogen i Ryssbergen för att minska buller, luftföroreningar och ljusföroreningar från Värmdöleden och Nacka stad och utgör också framtida resurs för utvecklande av ännu högre naturvärden ifall skogen får stå kvar orörd.

Callunas slutsats efter naturvärdesinventeringen enligt SIS standard inklusive en insektsinventering 2016 och 2017 är att Ryssbergen bör bevaras i sin helhet. ÅF:s slutsats efter inventeringen av värdeelement 2015 lyder: Inventeringsområdet (planområdet) håller så pass höga naturvärden och bidrar till Ryssbergens helhetsvärde som sammanhängande område med barrskogsnatur att en exploatering inom inventeringsområdet inte är att rekommendera. Även Pro Natura har gjort en inventering av Ryssbergen 2008 och kommit fram till samma slutsats. Faktum är att samtliga studier och utredningar som gjorts i samband med exploateringsplaner och den pågående naturreservatsutredningen har dragit slutsatsen att Ryssbergen bör bevaras i sin helhet. Trots dessa rekommendationer och de konstaterat höga naturvärdena väljer Nacka kommun att planera för bebyggelse så att dessa värden i kombination med att stora delar av övrig naturmark på västra Sicklaön också försvinner och bedömer dessutom att planen inte medför en betydande miljöpåverkan, vilket är både märkligt och en rent felaktig slutsats.

Regional grönstruktur.

I och med planen för Ryssbergen och i kombination med övriga planer på västra Sicklaön skapas en stor sårbarhet för den biologiska mångfalden och för den regionala grönstrukturen. Man riskerar arters lokala överlevnad på sikt genom att både minska arealen av livsmiljöområdet Ryssbergen samt bebygga spridningskorridorerna och de sammanbindande länkarna med andra grönområden på Sicklaön och Nacka i stort. Nacka-Värmdökilen påverkas och utarmas i och med genomförande av planen. Nacka kommun har inte gjort någon utredning av hur den sammanlagda effekten av bebyggelseplanerna på Sicklaön påverkar den regionala grönstrukturen: Detta underlag borde tas fram och vara med i planhandlingarna. Dessutom kan man inte heller påstå att planen inte medför en betydande miljöpåverkan utan ett sådant underlag.

Konsekvenser för rekreationsvärdena

Resonemanget som förs i planhandlingarna där det står att ”detaljplanen syftar bland annat till att möjliggöra för allmänheten att ta sig ut i det planerade naturreservatet” är märkligt och rent felaktigt. Kommunen vill totalt ta bort 25 procent av skogsmarken i

Ryssbergen och kallar det för att tillgängliggöra skogen. Men hur kan man tillgängliggöra något genom att ta bort och förstöra det?

I dagsläget finns flera entréer till Ryssbergen. Dels från strandpromenaden vid Svindersviken, dels från Marinstadsvägen, dels från Birkavägen, dels från Nacka gymnasium och trafikplats Kvarnholmen där det också finns en närliggande busshållplats samt även från Vikdalen. Det som i dagsläget saknas är skyltning till Ryssbergen, vilket kommer att åtgärdas vid reservatsbildningen. Exploateringen skapar inga ytterligare entréer utan medför en starkt förändrad landskapsbild och upplevelse då man för att komma till urskogen från centrala Nacka först kommer att behöva passera en bensinmack, bilförsäljning, bostadshus inklusive flera höghus samt en högljudd förskoleverksamhet. Inga av dessa verksamheter är förenliga med upplevelsen av ett naturreservat, stillhet och orörd urskog. Upplevelsen på höjderna kommer förändras markant då 16-våningshusen kommer att vara synliga vart man än är. Frågan är om upplevelsevärde orördhet kommer att gå helt förlorat i det blivande naturreservatet? Kommer det att gå att hitta några områden som varken ger syn- eller hörselintryck från bostäder och dessa verksamheter?

Den del av Ryssbergen som planeras bebyggas är den del som är relativt plan och lättillgänglig. Här är det lättare att promenera och ta sig fram utan att behöva gå i branta sluttningar och denna yta lämpar sig också bäst för lek. Att exkludera delar av befolkningen (äldre och barn) från att kunna nyttja det enda större naturområde som blir kvar i centrala Nacka är allvarligt och icke demokratiskt och rimmjar illa med kommunens egen vision om att ingen ska ha längre än 300 meter till närmsta grönområde.

Vi instämmer helt i slutsatserna i miljöredovisningen om att planen får negativa konsekvenser för friluftslivet.

Landskapsbild och riksintresse Kust och skärgård

Av miljöredovisningen framgår tydligt att planen har en negativ påverkan på riksintresset och landskapsbild. Det står att planen ”bedöms innebära förhållandevis stora negativa konsekvenser för riksintresset Stockholms farled och inlopp. Ryssbergen med sina dramatiska sluttningar bedöms vara ett tydligt exempel på det som Länsstyrelsen definierar som uttryck för riksintresset; skärgårdskaraktären som går ända fram till Stockholms centrala vattenrum liksom de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna. Bebyggelsevolymerna som når upp till 16 våningar kommer på ett påtagligt sätt att träda fram ovan trädlinjen och bryta den idag så välbevarade gröna siluetten i landskapet.”

Vi instämmer även i att planförslaget innebär omfattande markarbeten i den historiskt otillgängliga terrängen. I miljöredovisningen står att ”Den otillgängliga terrängens betydelse för grönstrukturens bevarande har skapat ramar för exploatering. Planförslaget innebär tydliga avsteg från de ramarna. Verksamhetsbyggnader kan få negativ inverkan på landskapsbild och dess upplevelsevärden.”

Ekosystemtjänster

Utöver förlust av biologisk mångfald och rekreativvärden försvinner även en naturlig kolsänka, vilket är negativt för klimatet. Dessutom minskar skogens naturliga förmåga till rening av luft och vatten då delar av skogsmarken försvinner. Förutsättningarna för naturlig dagvattenrening försvinner i och med genomförande av planen. När stora ytor i centrala Nacka kommer att bebyggas och hårdgöras är det mycket angeläget att bevara de ytor där infiltration är möjlig. Delar av planområdet utgörs av en sänka och är ett naturligt infiltrationsområde. Att inte bevara detta område för ett naturligt omhändertagande av dagvatten skapar en sårbarhet inom Nacka stad. Att på detta sätt skapa en sårbarhet rimmar inte särskilt bra med att bygga hållbart. Det finns ingen lösning för dagvattenhanteringen inom Nacka stad och därför är detta område extra bevarandevärt ur den synvinkeln.

Närheten till Värmdöleden borde göra det angeläget att spara skogsmarken för att mildra luftföroreningshalterna för invånarna i Nacka stad. Istället väljer Nacka kommun att minska denna renande effekt genom att ta bort ca 25 procent av skogsmarken i Ryssbergen och placerar verksamheter, bostäder och förskola i direkt anslutning till motorvägen. Värderingen av människors hälsa är tydligen mindre värd än de ekonomiska vinsterna av bostadsförsäljningen samt att ytor frigörs som möjliggör flytt av befintliga verksamheter hit.

Dagvatten, EU:s vattendirektiv

I miljöredovisningen sägs att: Trots att omfattande reningsåtgärder föreslås så visar föroreningsberäkningarna på en ökning av föroreningshalter och mängder ut från detaljplaneområdet.

Vidare att: Med föreslagen exploatering så finns det inte möjlighet att rena dagvattnet så att belastningen från planområdet inte ökar när dagvattnet lämnar planområdet.

Det sägs också att: För att exploateringen inte ska öka belastningen krävs därför att åtgärder görs för befintliga områden och verksamheter utanför planområdet där de kan ge effekt. Att utöka reningsåtgärderna ytterligare inom denna detaljplan ger inte någon skillnad för recipienten utan bör i så fall investeras där de ger utväxling.

Den planerade bebyggelsen i Ryssbergen kommer att öka tillförseln av dagvatten och öka föroreningshalterna i dagvattnet till vattenförekomsten Strömmen som bedöms ha otillfredsställande ekologisk status och Järlasjön som ingår i vattenförekomsten Nackaån. Järlasjön uppnår idag inte God Ekologisk Status varken ur biologisk eller kemisk synpunkt. Detta beror främst på överskott av kväve och fosfor liksom av en rad tungmetaller och organiska ämnen skadliga för människa och ekosystem.

Vattenförekomsterna bryter mot flera lagbundna miljökvalitetsnormer. Ytterligare tillskott av dessa ämnen är inte tillåtna utifrån den skärpning av lagstiftningens praxis som skett efter EU-domstolens s.k. Weserdom.

Att dagvattenfrågan inte är löst och att det måste till kompensationsåtgärder utanför planområdet för att inte öka belastningen till Järlasjön är anmärkningsvärt. Vår uppfattning är att detaljplanen inte kan genomföras eftersom den bryter mot miljökvalitetsnormerna och Weserdomen.

Miljökvalitetsnormerna för luft

Enligt planhandlingarna överskrids inte mkn vid några vistelseytor. Men det finns en stor brist i planhandlingarna gällande luftföroreningsberäkningarna i området norr om Värmdöleden. Enligt miljöredovisningen på sida 23 framgår att ”Dygnsmedelhalterna vid fasad ligger som högst i intervallet 51-53 µg/m³ PM10.” Enligt figuren på samma sida i miljöredovisningen d.v.s. figur 5 på sida 17 i luftkvalitetsutredningen ser det ut som att fasaden går ända fram till Värmdöleden. Enligt illustrationsplanen är det dock parkeringsplatser närmast Värmdöleden och ingen husfasad. Luftföroreningsdata saknas för parkeringsytan. Parkeringsytan borde rimligen betraktas som en vistelseyta och att data saknas för detta område är en mycket allvarlig brist. Med stor sannolikhet överskrids mkn i detta område där både personal och kunder vistas.

Planens klimatpåverkan

Som i de flesta detaljplaner i Nacka kommun finns även i denna ingen analys av planens klimatpåverkan vilket är anmärkningsvärt. Det borde finnas en utarbetad metod för att beräkna och redovisa detaljplaners påverkan på klimatet samt hur denna klimatpåverkan kan minskas.

I miljöredovisningen under rubriken Klimatpåverkan redovisas först Nackas klimatmål, men i texten nämns inte planens påverkan på klimatet och hur den påverkan ska minskas utan bara hur bebyggelsen ska klimatanpassas.

I detta fall kanske man tycker att planen har ett bra kollektivtrafikläge i och med den framtida tunnelbanan. Men sådana lösa antaganden duger inte utan man måste rimligen försöka räkna på planens effekter på resandet och vilka färdmedel som kommer att användas och utifrån det beräkna vilken klimatpåverkan planen har. Det finns ju redan trafikberäkningar som bl.a. ligger till grund för luftföroreningsberäkningarna. I en klimatanalys av planen måste också en beräkning av områdets betydelse som kolsänka ingå och effekten av att ta bort den.

Enligt planhandlingarna har riktlinjen ”Energieffektivt och sunt byggande” prioriterats i denna plan, men ingen redovisning finns av hur man ska arbeta med och uppnå detta.

Nationella och kommunala miljömål

Ett rikt växt- och djurliv och Levande skogar: Planen innebär att ca 25% av Ryssbergen försvinner. 28 naturvårdsintressanta arter har observerats i exploateringsområdet. Sju/åtta av dessa är rödlistade. Även om resten av Ryssbergen bevaras minskar förutsättningarna för den biologiska mångfalden eftersom ytan minskar och det finns ett klart samband mellan artrikedomen och yta. Planen innebär försämrade möjligheter för flera arter att fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation.

Ekosystemen och deras funktioner: Enligt Nackas miljömål Ett rikt växt- och djurliv ska andelen av kommunytan som är naturmark med höga naturvärden nästan fördubblas till 2030. Detta mål borde/ska/bör rimligen omintetgöra/omöjliggöra exploateringen av Ryssbergen.

Frisk luft: Miljömålet Frisk luft klaras inte enligt planhandlingarna. Det är anmärkningsvärt att Nacka kommun inte klarar att planera bostadsområden utan att bryta mot miljömålen.

Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Hav i balans och Giftfri miljö: Som vi nämnt tidigare är dagvattenfrågan inte löst och trots åtgärder kommer dagvattenmängderna öka och föroreningshalterna i dagvattnet ökar. Detta kommer att öka belastningen av näringsämnen och föroreningar till flera olika vattenförekomster, vilket kommer innebära att miljömålen Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Hav i balans och Giftfri miljö försvåras att nås.

God bebyggd miljö: Eftersom närnatur med mycket höga natur- och rekreationsvärden exploateras och miljömålet för Frisk luft inte klaras i bostadsområdet bryter planen även mot miljömålet God bebyggd miljö.

Betydande miljöpåverkan

Nacka kommun gör bedömningen att planen inte har en betydande miljöpåverkan. Vi frågar oss hur Nacka kommun kunnat komma fram till denna slutsats? Naturvärdena är oomtvistat höga, delar av planområdet bedöms ha högsta naturvärde och stora delar har högt naturvärde, men ändå landar kommunen i slutsatsen att planen inte har en betydande miljöpåverkan. I den behovsbedömning som gjorts finns ingen analys och man motiverar inte varför man kommit fram till slutsatsen att planen inte medför en betydande miljöpåverkan. Dessutom har inte behovsbedömningen inkluderats i samrådshandlingarna. Enligt naturvårdsverkets handbok för miljöbedömningar av planer och program ska en transparent och väl genomarbetad analys göras. Inget av detta har alltså gjorts och behovsbedömningen är både undermåligt genomarbetad och motiverad.

Enligt planhandlingarna kommer inte dagvattenfrågan att kunna hanteras utan att öka dagvattenmängderna och föroreningarna i dagvattnet. Detta strider mot EU:s vattendirektiv och bör innebära att planen har en betydande miljöpåverkan. I bilaga II till EG:s direktiv om Miljöbedömningar av vissa planer och program 2001/42 EG räknas kriterier upp för att avgöra om påverkan kan antas vara betydande. Dessa kriterier finns även i bilaga 4 till MKB-förordningen. Det framgår tydligt att man ska bedöma planens ackumulerande effekt (eller totaleffekt som det står i MKB-förordningen). Denna plan bör alltså sättas i ett sammanhang med de övriga planerna för Nacka stad. I det perspektivet blir det ännu tydligare att planen utgör en betydande miljöpåverkan.

Enligt de ovan nämnda bilagorna ska också ”speciella särdrag i naturen” vägas in i bedömningen om betydande miljöpåverkan. Det bör alltså vägas in om området har höga naturvärden. Att det nu aktuella planområdet har höga naturvärden står utom allt tvivel.

Vår uppfattning är att detaljplanen uppenbart har en betydande miljöpåverkan då oersättliga naturvärden går till spillo om planen genomförs samt att planen strider mot miljö kvalitetsnormer för vatten och luft. Planens storlek i sig med ca 600 bostäder, en förskola, äldreboende, bensinstation samt en stor anläggning för bilförsäljning och bilverkstad medför rimligen en betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning måste därför göras.

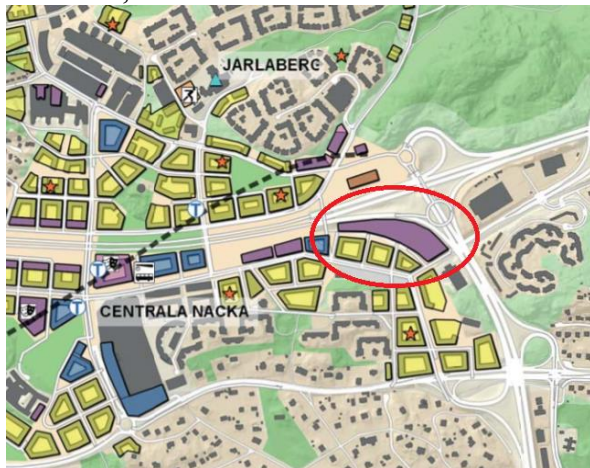
Stadsbyggnadsidén om en tät sammanhållen stad

Detaljplanen är oförenlig med Nackas mål, principer och arbetssätt vid planering av Nacka stad. Detaljplanen innebär att man frångår idén om att bygga en tät sammanhållen stad och placerar istället ut verksamheter och ett bostadsområde isolerat från resten av Nacka stad avskuret av Värmdöleden.

I Nackas principer för stadsrum och grönstruktur för Centrala Nacka står: ”Lokalt värdefull natur och grova träd ska identifieras och beaktas”. I inom detaljplanområdet finns natur som både har högt och högsta naturvärde d.v.s. med både regionalt och nationellt värde och ändå frångår man principen om att beakta dessa värden. Enligt den trädinmätning som ÅF gjorde 2015 finns ett stort antal (87) värdefulla, både gamla och grova träd samt död ved (37 torrakor och 96 lågor) inom planområdet som inte heller beaktas i och med genomförande av planen.

Alternativ lokalisering

Man kan fundera på varför inte de befintliga verksamheterna i form av Bilia kan lokaliseras till en annan plats inom Nacka kommun t.ex. vid parkeringen vid Ica Maxi. Detta område är utpekade som verksamhetsområde i Utvecklad strukturplan uppdaterad nov 2016, se bild nedan:



När det gäller bostäderna borde dessa kunna planeras i andra bebyggelseområden genom att t.ex. öka antalet våningar på en del hus.

Låt hela Ryssbergen bli en unik stadsnära urskog för invånarna i Nacka stad!

Det är inte hållbart att bebygga ett naturområde med en så pass stor biologisk mångfald, med så höga naturvärden som är bevarandevärda både regionalt och nationellt och som bidrar med så viktiga ekosystemtjänster som vatten- och luftrening i Nacka stad och som dessutom ger invånarna i Nacka stad tillgång till ett närbeläget och fantastiskt rekreativt område och möjlighet till lärande om naturliga skogars utseende och funktion. Det är inte rimligt att förstöra sådana oersättliga värden bara för att bygga några ytterligare bostäder och verksamheter som går att placera någon annanstans. Istället borde kommunen anstränga sig till sitt yttersta att värna detta unika naturområde och rekreativt område och se det som en resurs för invånarna i Nacka stad. Det går heller inte att argumentera för att det är för dyrt att bygga ett bullerplank för att minska bullernivåerna i Ryssbergen då kommunen tjänar stora summor på den omfattande

exploateringen av Centrala Nacka. Skogen kan också tillgängliggöras betydligt bättre om skogen får stå kvar.

Om hela Ryssbergen bevaras kan området istället bli en resurs för biologisk mångfald, ekosystemtjänster och rekreationsvärden som är till gagn för nuvarande och framtida invånare i Stockholm och Nacka stad.

Planenhetens kommentar. Planförslaget innebär en påverkan på natur- och rekreationsområdet Ryssbergen och är oundviklig om denna del av Centrala Nacka ska realiseras enligt den övergripande inriktningen. Planenheten bedömer att en rimlig avvägning gjorts efter samrådet, om en stor del av resterande Ryssbergen avsätts som naturreservat. Marken utnyttjas effektivt och många bostäder om verksamheter inryms. Planområdet kan nyttjas för flytt av verksamheter i andra delar av Centrala Nacka, som behöver flyttas.

Naturinventeringarna har setts över och uppdaterats och kompletterats och utgör underlag för planhandlingarna, bland annat med hänsyn till branden sommaren 2018.

Gällande artskydd, riksintresse Kust och skärgård, dagvatten/MKN/vattenförekomster, betydande miljöpåverkan se kommentar till Länsstyrelsen. Se även vidare i den till planen hörande miljökonsekvensbeskrivningen.

De högsta husen har sänkts och bostäderna trappar ner mot det blivande naturreservatet och buffertzonen och gårdar ska anpassas så de inte ligger väl synliga från naturreservatet. Landskapsbilden kommer dock att förändras.

Angående miljö kvalitetsnormerna för luft har luftkvalitetsutredningen uppdaterats. Förändringarna i bebyggelse och trafik medför inte att miljö kvalitetsnormen för partiklar överskrids i områden där människor ska bo eller vistas. På parkeringsytan bedöms halter precis under norm förekomma.

Gällande miljömålet för luftkvalitet kan miljömålet för PM10 uppnås vid större delen av planerad bostadsbebyggelse men bedöms inte uppnås på parkerings- och vistelseytorna mellan bilhallen och Värmdöleden. Vid bebyggelse längs planerad huvudgata tangeras miljömålet för årsmedelvärde vid fasad på bostadsbyggnaden längst österut. Miljömålet för kvävedioxid (årsmedelvärde och timmedelvärde) uppnås vid planerad bostadsbebyggelse och vid parkerings- och vistelseytorna mellan bilhallen och Värmdöleden.

Kommunen har gjort en avvägning av de motstående intressena att bevara naturmark och bebygga centrala Nacka enligt den övergripande inriktningen. Planenheten bedömer att en rimlig avvägning gjorts om en stor del av resterande Ryssbergen avsätts som naturreservat.

16. Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd har tagit del av samrådshandlingarna. Vi avstyrker planförslaget i sin helhet. Befintliga värden i området är betydligt större än de begränsade värden som tillförs genom föreslagen exploatering. Planarbetet bör avbrytas. Planen medför oåterkalleliga förluster av ovärderliga naturvärden Ryssbergen är en till stora delar orörd urskog med mycket höga naturvärden, den har ofta kallats Stockholms närmaste urskog.

Kombinationen av dess närhet till innerstaden och den orörda trolska miljön gör Ryssbergen unikt. De biologiska värdena är utmärkande jämfört med många andra skogar i Stockholms län och nationellt där både gamla träd och död ved är en bristvara. Ryssbergen har av Skogsstyrelsen beskrivits som "ett Tyresta Nationalpark i miniatyr". Unika naturvärden skövlas och bebyggelsen som kommunen vill ersätta med utgör motsatsen till god stadsmiljö. Planförslaget skapar bilstadsmiljö. Bostäder som är bullerstörda och får dålig luftkvalitet planeras vid en bred huvudgata (industrimatargata) med biltrafiken som huvudfokus.

Utbyggnaden får mycket stora negativa konsekvenser ur ett klimatperspektiv vid byggandet av vägar och hus som kräver mycket omfattande sprängningar och igenfyllning av våtmarker. Planen skapar ett perifert område som blir ett bilsamhälle med långa avstånd till service.

Stora delar av planområdet har konstaterats ha högt eller högsta naturvärde. 28 naturvårdsintressanta arter har observerats i planområdet. Åtta av dessa är rödlistade. Dessa och även många andra arter kommer att minska eller försvinna helt vid genomförande av planen. För alla livsmiljöer finns tröskelvärden där även små förluster av yta kan orsaka dramatiska förluster av antalet arter. Enligt den inventering som ÅF gjorde 2015 identifierades totalt 237 stycken värdeelement inom planområdet, främst tallar i form av grov liggande död ved, gamla grova träd eller grov stående död ved, men även block, lodytor och småvatten identifierades. Mängden död ved har nu dessutom ökat markant i och med branden den 15 juni som bland annat påverkade den västra delen av planområdet och ytterligare naturvårdsarter kommer nu p.g.a. branden att etablera sig i planområdet.

Om detaljplanen genomförs påverkas även skogen utanför planområdet negativt genom bl.a. ökat slitage, tillförsel av näringsämnen och föroreningar samt genom beskuggning från 16-våningshusen med förlust av naturvärden och arter som följd.

Samtliga inventeringar och utredningar som gjorts i Ryssbergen har rekommenderat att Ryssbergen ska bevaras i sin helhet. Trots dess rekommendationer och de konstaterat höga naturvärdena väljer Nacka kommun ändå att planera för bebyggelse och verksamheter så att dessa värden i kombination med att stora delar av övrig naturmark på västra Sicklaön också försvinner, vilket påverkar den regionala grönstrukturen mycket negativt. Nacka kommun bedömer dessutom att planen inte medför en betydande miljöpåverkan, vilket är både märkligt och rent felaktigt.

Planen medför stor negativ påverkan på rekreativvärden, landskapsbild och riksintresset Kust och skärgård. Planområdet ligger i den del av Ryssbergen som är mest plan och lättillgänglig. Här är det lätt att promenera utan att behöva gå i branta sluttningar och denna yta lämpar sig också bäst för lek. Att exkludera äldre och barn från att kunna nyttja det enda större naturområde som blir kvar i centrala Nacka är allvarligt och ger stora negativa konsekvenser för friluftslivet. Man kan inte heller motivera planen med att planen ska möjliggöra för allmänheten att ta sig ut i det planerade naturreservatet. Man möjliggör inte för allmänheten att komma ut i

skogen genom att ta bort delar av den. I dagsläget finns dessutom flera entréer till Ryssbergen och detaljplanen skapar inga ytterligare entréer utan medför istället både en starkt förändrad landskapsbild och förstör upplevelsen av orördhet. Var man än befinner sig på höjderna i Ryssbergen samt även från vattnet kommer 16-våningshusen synas och planen har därmed även en negativ påverkan på riksintresset Kust och skärgård.

Den fortsatta utbyggnaden av "Trafikplats Kvarnholmen" mellan Ryssbergen och Nacka gymnasium är tänkt att använda en tunnel under motorvägen som var avsedd för gång- och cykeltrafik men som är otillräcklig för trafikplatsen. Skulle man genom att, som planerat, ta bort möjligheten för gående och cyklande att passera motorvägen genom denna tunnel skapas en barriär som allvarligt hindrar möjligheten att ta sig ut mot Ryssbergen. Kommunen prioriterar bilarna. I Ryssbergen vill man lokalisera Bilia med bensinstation. Ryssbergen är trots sin kuperade terräng ett viktigt rekreativområde och använt av skolorna för naturupplevelser, orientering och terränglöpning. I Järla IFs pågående motions- och friskvårdsprojektet FriskaNacka har orienteringskontroller ofta satts ut i Ryssbergen.

Planen innebär en förlust av viktiga ekosystemtjänster. Utöver förlust av biologisk mångfald och rekreativvärden försvinner även en naturlig kolsänka, vilket är negativt för klimatet. Dessutom minskar skogens naturliga förmåga till temperaturregulering och rening av luft och vatten då delar av skogsmarken försvinner. Delar av planområdet utgörs av en sänka och är ett naturligt infiltrationsområde. Att inte bevara detta område för ett naturligt omhändertagande av dagvatten skapar en sårbarhet inom hela Nacka stad. Nacka kommun har satsat på att utveckla begreppet ekosystemtjänster i planeringssammanhang. Nacka miljövårdsråd finner inte att kommunen i det aktuella projektet använder detta analysinstrument. Planen skulle öka den hårdgjorda ytan i området och detta behöver kompenseras med tanke på vikten av en hög grönytefaktor i stadsområdet som gradvis byggs ut. Ett utvecklat miljömålsperspektiv skulle vara till hjälp i analysen. Additiva små ingrepp i området minskar gradvis möjligheterna för bl a djurlivet. Planförslaget får som konsekvens att en värdekärna i den gröna infrastrukturen försvinner och kvar blir en närskog.

Bebyggelse för verksamheter för att få bullerskydd har använts som ett mantra för att kunna exploatera området. Men i verkligheten tas bullerskydd i form av berg och skog bort. Bilanläggningen kan ta bort visst buller för ett antal bostäder men buller kommer in vid sidorna och sprids till skogen och Kvarnholmen som förut. Ett bullerplank mellan Värmdöleden och ett kommande naturreservat är ett bra förslag som framförts tidigare. Miljöorganisationerna i Nacka har redovisat många idéer för ett naturreservat som inte framgår av underlaget.

Planen är inte genomförbar enligt EU:s vattendirektiv då flera vattenförekomster påverkas negativt. Den planerade bebyggelsen i Ryssbergen kommer att öka tillförseln av dagvatten och öka föroreningshalterna i dagvattnet till vattenförekomsten Strömmen som bedöms ha otillfredsställande ekologisk status och Järlasjön som idag inte uppnår God Ekologisk Status varken ur biologisk eller kemisk synpunkt. Båda vattenförekomsterna bryter idag mot flera lagbundna miljökvalitetsnormer. Ytterligare tillskott av föroreningar är inte tillåtna utifrån den skärpning av lagstiftningens

praxis som skett efter EU-domstolens s.k. Weserdom. Att dagvattenfrågan inte är löst och att det måste till kompensationsåtgärder utanför planområdet för att inte öka belastningen till Järlasjön är anmärkningsvärt. Detaljplanen kan inte genomföras eftersom den bryter både mot miljökvalitetsnormerna och Weserdomen.

Planen bryter troligen mot miljökvalitetsnormerna för luft, data saknas för del av planområdet. Enligt planhandlingarna överskrider inte miljökvalitetsnormerna (mkn) vid några vistelseytor. Men det finns en stor brist i planhandlingarna gällande luftföroreningsberäkningarna i området norr om Värmdöleden. Enligt illustrationsplanen är det parkeringsplatser närmast Värmdöleden och luftföroreningsdata saknas för parkeringsytan. Parkeringsytan borde rimligen betraktas som en vistelseyta och att data saknas för detta område är en mycket allvarlig brist. Med stor sannolikhet överskrider mkn i detta område där både personal och kunder ska vistas.

Planen strider mot flera nationella och kommunala miljömål. Planen innebär att åtta nationella miljömål såsom Ett rikt växt- och djurliv, Levande skogar, Frisk luft, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Hav i balans, Giftfri miljö och God bebyggd miljö påverkas negativt och försvåras att nås.

Planen utgör uppenbart en betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning måste upprättas, kommunens bedömning är felaktig. Detaljplanen har uppenbart en betydande miljöpåverkan då oersättliga naturvärden förstörs om planen genomförs samt att planen strider mot miljökvalitetsnormer för vatten och luft. Planens storlek i sig med ca 600 bostäder, förskola, äldreboende, bensinstation samt en stor anläggning för bilförsäljning och bilverkstad medför rimligen en betydande miljöpåverkan. Planen ska också sättas i ett sammanhang med de övriga planerna för Nacka stad. I det perspektivet blir det ännu tydligare att planen utgör en betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning måste därför göras.

Planen är ej förenlig med Nacka kommuns egen stadsbyggnadsidé om en tät sammanhållen stad. Detaljplanen är oförenlig med Nackas mål, principer och arbetssätt vid planering av Nacka stad. Detaljplanen innebär att man frångår idén om att bygga en tät sammanhållen stad och placerar istället ett bostadsområde ensamt och isolerat från resten av Nacka stad med barriären Värmdöleden emellan.

Planen stider mot idéerna i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Kommunens detaljplaneprogram för centrala Nacka antogs i april 2015. Följande sammanfattande text är från programmet: Grönstrukturprogrammet är inom programområdet starkt koncentrerat till Ryssbergen, där stora delar redovisas som regionalt intresse ur naturvårdssynpunkt och som en inre del av Nacka-Värmdökilen. Området är även betecknat som en rekreativ värdekärna med flera upplevelsevärden som orördhet, skogskänsla, utblickar och variationsrikedom.

Ryssbergen behandlas dock även i kustprogrammet och utpekats som nytt naturreservat. Ryssbergen omfattas av riksintresse för kulturminnesvärden. Som uttryck för riksintresset betecknas skärgårdscharakteren som går ända fram till Stockholms centrala

vattenrum, de i huvudsak obebyggda bergssluttningarna och den otillgängliga karaktären på farledens södra sida. Ryssbergen omfattas även av riksintresse för kust och skärgård. Riksintresset innebär att turismen och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas enligt miljöbalken vid bedömningen av möjlig exploatering eller andra ingrepp i miljön. Planbeskrivningen är ett på flera punkter dåligt beslutsunderlag. Den redovisar inte de omgivande områdena och det ömsesidiga beroendet mellan dessa för att skapa en hållbar miljö i det framtida.

Nacka stad. Arbetet med naturreservatsbildning, Birkavägens omvandling samt trafikplats Kvarnholmen och Östra Vikdalen måste naturligtvis planeras före ett eventuellt beslut om byggrätter i Ryssbergen. Nackaborna vill naturligtvis se och ta ställning till miljökonsekvenserna i hela närområdet vilket försvåras av det begränsade och missvisande underlaget.

Huvudgatan, den förlängda Skönviksvägen, tar en bra bit av skogen strax utanför planområdet. Detta är också ett resultat av kommunens planer liksom att den planeras nära villabebyggelse i Vikdalen när den går i en kurva norr om trafikplatsens cirkulationsplats. Detta redovisas inte i den aktuella planen. Trafiken blir omfattande eftersom det är fråga om den viktigaste trafikplatsen i centrala Nacka.

Gång- och cykelväg och godkänd huvudgata för busstrafik längs Birkavägen antyds men vem betalar och hur hanteras trafiksäkerhet, buller etc? Det finns och planeras redan mycket bostäder som är bullerstörda i kommunen. Det finns anledning att prioritera områden med bättre bostadsmiljö ur ett hälsoperspektiv. Nu när efterfrågan minskar på bostadsrätter borde det finnas tid till eftertanke. Vad det sedan länge påbörjade arbetet med ett naturreservat visar saknas och därmed är beslutsunderlaget inte tillräckligt.

Varför får inte Nackaborna information om hela områdets värden ur ett naturreservatsperspektiv innan beslut tas om exploatering? Nackaborna får inte se alternativet som är att hela Ryssbergen blir naturreservat. Hur når man de olika målpunkter som invånarna frekventerar i Ryssbergen? Var går stigarna till utsiktspunkterna och dalsänkorna? Planområdet visas inte i sitt sammanhang. Skol- och idrottsområdet får exempelvis längre till skogen när nuvarande gångväg tas bort. Endast några hypotetiska entréer till skogen redovisas mellan bostadskvarter. Dessa entréer mynnar ibland mot bergväggar. Varför höga hus föreslås i strid med riksintresse och i strid med kommunens eget planeringsunderlag om möjliga lägen och principer för höga hus framgår inte heller.

Naturvärdesinventeringen är snäv och redovisar endast planområdet. Området som inventerats är dock inte exakt samma som planområdet. Detta med olika avgränsningar återkommer också i andra underlagsmaterial vilket förvirrar. Det stora problemet med underlagen är dock att planområdet inte sätts i relation till omgivande områden. Skogen tas i anspråk på olika sätt och det är konsekvenserna som helhet för skogen eller dagvattenomhändertagandet osv. som är det intressanta. Planförslaget redovisar stolt hur mycket våningsyta som kan trängas in på en begränsad areal. Sedan visar det sig att områden utanför planområdet behövs för dagvattenrening och som lekytor för barnen. Kommunen excellerar i beskrivningar av att det är en mindre del skogen som exploateras. Detta är ytterst naivt när exploateringen helt dominerar skogen med sina 16-våningshus. Förutom sin visuella dominans skuggar också husen viktiga målpunkter

för friluftslivet och påverkar dessutom känsliga biotoper utanför planområdet. Skogen är känslig för slitage och bostäder intill kommer att väsentligt påverka denna. Det finns ingen bedömning av detta i underlaget.

Grönområdesfokus saknas i de senaste årens planering Detta erkänns också av tjänstepersoner inom kommunförvaltningen. Nacka Miljövårdsråd konstaterar att Nacka kommun har inte den kvalitet på översiktsplaneringen och detaljplaneringen som krävs för att göra Nacka stad till en hållbar och attraktiv stadsmiljö. Den så kallade reviderade översiktsplanen redovisar ingen uppdaterad bild av Nackas grönområden. Samma formuleringar om det gröna kvarstår från den tidigare översiktsplanen men verkligheten innebär en kraftig ambitionssänkning. Till delar är denna klart uttalad som att Nyckelvikens naturreservat inte avses utvidgas. Reservatsbildningen som helhet har gått extremt långsamt jämfört med detaljplaneringen som går extremt fort. Planeringen saknar rimlig kvalitet vilket framförallt Ryssbergenplanen visar. Nacka stad får mindre grönytor än Kungsholmen i Innerstaden och den aktuella planen är ett tydligt exempel på detta sätt att planera med fokus på tät bebyggelse och nedvärdering av existerande naturvärden.

Flera närskogar intill den kommande tunnelbanan har och kommer försvinna och ersättas med framförallt bostäder. Det är då god markhushållning att behålla Ryssbergen som ligger mer perifert, men har höga naturvärden, oexploaterat. Naturen är det nackaborna själva lyfter fram som viktigast. Denna var tidigare en komparativ fördel för Nacka jämfört med andra kommuner i regionen en kvalitet som nu riskeras i och med ogenomtänkt exploatering.

Ryssbergen bör i sin helhet bli naturreservat. Ryssbergen utgör en inre del av en av Storstockholms gröna kilar, Nacka-Värmdökilen. Nacka Kommun bör värna om de gröna kilarna. RUF 2050 föreskriver mellankommunal samverkan kring de gröna kilarna. Den bebyggelse som enligt detaljplanen föreslås är av många skäl mycket olämplig. Naturvärdena är stora vilket bland annat framgår av olika underlag samt av protokollsanteckningar i Miljö- och Samhällsbyggnadsnämndens beslut inför samrådet. Kommunen bör genomföra en analys av vilka arter som slås ut, alternativt inte kan etablera sig, i Ryssbergen om det minskar i den omfattning som föreslås. Både gammal tallskog och lövskog i låglänta områden försvinner med föreslagen exploatering. Den parallellväg längs Värmdöleden som föreslås innebär mycket stora ingrepp i bergsområdet speciellt vid anslutningen till Birkavägens förlängning.

Nacka Miljövårdsråd ser förutom negativa konsekvenser för naturvård och friluftsliv också de negativa trafikkonsekvenser som en sådan exploatering medför för den framtida miljön i centrala Nacka. Företag av den typ som kan tänkas ligga längs Värmdöleden skapar sannolikt trafik som då måste ta sig igenom centrala Nacka via Birkavägen och Griffelvägen.

Låt hela Ryssbergen bli en unik stadsnära urskog för invånarna i Nacka stad! Det är inte rimligt att förstöra oersättliga värden bara för att bygga några ytterligare bostäder och verksamheter som går att placera någon annanstans. Istället borde Nacka kommun anstränga sig till sitt yttersta för att värna detta unika natur- och rekreationsområde och oersättliga resurs för invånarna i Nacka stad.

Planenhetens kommentar. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

17. Nacka hembygdsförening

Nacka hembygdsförening anser att förslaget får stor negativ inverkan på naturreservatet. Ryssbergen är unikt genom att det har en opåverkad natur i ett så storstadsnära läge. En smal bebyggelse intill motorvägen kan ha en bullerskyddande effekt, men med de höga husen i kanten intill de branta ravinerna ner mot Ryssviken förstörs upplevelsen av de höga naturvärdena i det annars skyddade läget. Nackas tjänstemän anser uppenbarligen att varje markplätt som är möjlig att bygga på ska exploateras så hårt som möjligt oavsett konsekvenserna för miljö och kultur! Detaljplanen för Ryssbergen måste utgå och ersättas av en som tar hänsyn till värdena i det unika naturreservatet!

Planenhetens kommentar. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

Inkomna synpunkter från föreningar

18. Svenska Turistföreningen, STF Stockholm Lokalavdelning

anser att exploateringen blir för omfattande. Stora natur- och rekreationsvärden finns i området och ligger även inom området av riksintresse för kulturmiljövården. Betydande miljöpåverkan finns och en miljökonsekvensbeskrivning behövs. Bebyggelsen går högt över trädhöjden och kommer att synas tydligt. Sänk hushöjden. Hela den västra delen av planområdet bör tas bort och hellre ta in området öster om tunnelmynningen så sparas huvuddelen av Ryssbergens fina bergiga partier. Skulle inte lagt förslag ändras så anser de att borttagandet av grönyta ska kompenseras genom att blivande naturreservat även tar med det smala fina strandområdet väster om Svindersvik ända in i slutet av viken samt berget mellan Vikdalen och Nacka strand. Om möjligt även de fina branterna längs Henriksdalsberget och Trolldalen.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

19. Järla Orientering

ställer sig mycket kritisk till förslaget. Samtliga skogsområden i Nacka kommun utgör hemmaterräng för Järla Orientering, en av landets bästa orienteringsklubbar. Att de kan bedriva träning inom Nackas närområde är självklart av yttersta vikt för utvecklingen av föreningens egna löpare. Det är också viktigt att de har många olika områden att växla mellan så att markerna inte blir ”utsprungna”. Det nu diskuterade området är kanske inte det mest centrala för orienteringsverksamhet men trots dess ytmässiga relativa litenhet ändå ett tekniskt krävande område. Samtidigt som det är avancerat är det också väl inringat varför det passar mycket bra för yngre löpare att pröva på lite svårare övningar utan att det för den skull finns någon risk för att komma bort sig helt. Det blir ett tryggt område för avancerad orientering för främst yngre. Det nu planerade byggområdet kommer i princip helt att tillintetgöra området ur orienteringsteknisk synvinkel. Skadan är betydande för vår förenings ungdomsverksamhet och vill bestämt avvisa förslaget.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

20. Forum Finntorp

anser att planförslaget i sin helhet bör stoppas då det leder till allvarliga konsekvenser för boende i närområdet och för miljön. Forum Finntorp är en ideell förening som sedan 2014 tillsammans med de som bor, verkar och arbetar i Finntorp vill påverka utvecklingen av Finntorp på ett ansvarsfullt och socialt hållbart sätt. I övrigt är yttrandet i enlighet med Nacka miljövårdsråd, se ovan.

Planenhetens kommentar: Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

21. Vikdalens Villaförening

Naturen blir mer och mer svårtillgänglig. När kommunen nu bestämt sig för att exploatera Ryssbergen innebär det återigen att man tar bort befintlig urskogsnatur för att bygga ytterligare fastigheter, bensinstation, McDonalds, stadsgator, cirkulationsplats och motorvägspåfarter, med mer buller. Det lilla urskogsnaturen i Ryssbergen blir därigenom också mycket mer svårtillgänglig och dessutom förstörs naturupplevelsorna ytterligare av det ökande bullret. För mycket bostäder med för lite grönområden skapar stora hälsoproblem hos dagens människor, anser föreningen.

Skogen i Ryssbergen använts också flitigt av både låg-/mellan- och högstadieskolorna på Järlahöjden, liksom av Nacka Gymnasium, för utflykter i skog och mark i såväl idrott som de naturvetenskapliga ämnena. Ryssbergen är liten urskog med stora sociala värden, och som har mycket stor betydelse för Nackabornas hälsa och livskvalitet. En promenad, plocka blåbär och svamp i branten vid Svindersviken, fika vid en av de många utsiktsplatserna – Ryssbergen är guld värd. Skogens sociala värden berörs även av miljökvalitetsmålen som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara miljömässigt hållbar.

I yttrandet hänvisas även till workshopen ”Hur kan naturen bidra till en attraktiv stad i Nacka?” där skogens värden för rening av dagvatten, rekreation, friluftsliv och inspiration. Området närmast Värmdöleden är en viktig resurs för rening av dagvatten för hela området söder om Värmdöleden, och har samtidigt också ett högt skyddsvärde.

För att säkra grönområdena önskas att området Ryssberget förblir oexploaterat och stödjer kommunens ambition att göra området till naturreservat.

Bullervärdena är problematiska. Därtill skulle exploateringen av området för Detaljplan Ryssbergen, inklusive utvidgad cirkulationsplats, ny bensinstation, McDonalds, stadsgator, påfartsramper och all tillförsel av ny trafik till området att leda till större bullernivåer i ett större område. Med planerade bullerplank och byggnader på den södra delen av Värmdöleden kommer bullret norr om Värmdöleden också öka ytterligare.

Ökade halter av partiklar/luftföroreningar till följd av projektet. De partiklar som idag virvlar runt Värmdöleden kommer påverkas av byggnationen på Järlahöjden och detaljplaneområdet Ryssbergen. Idag fördelas dessa mellan den norra och södra delen av Värmdöleden, men med de stora byggnaderna som kommer täcka den södra delen av Värmdöleden kommer koncentrationen av partiklar längs den norra sidan av Värmdöleden att öka dramatiskt.

När det gäller detaljplan Ryssberget/Östra Vikdalen har föreningen starka synpunkter mot hur detta område har delats upp i två delar, det vill säga Ryssbergen och Östra Vikdalen, i två separata planer. Dessa delar anser vi är att betrakta som en helhet utifrån att det är ett gemensamt geografiskt område, de har en stor gräns, tillänkta enheter/funktionen där inom till stora delar är integrerade samt inte minst att den totala miljöpåverkan behöver göras samlat.

Det finns ett stort intresse för frågor som rör Vikdalsbornas närområde, och önskemål finns om en mer öppen process där medborgare kan deltaga i kommunens detaljplanearbete.

Planenhetens kommentar: Anslutningsvägen från föreslagen bebyggelse i Ryssbergen till trafikplats Kvarnholmen ingår efter samrådet i detaljplanen för bostäderna. Angående anslutande planering kring trafikplats Kvarnholmen så hanteras det i en separat detaljplan som kommer att samrådas framöver. Synpunkter som gäller delarna utanför den nu aktuella detaljplanen hanteras separat. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

22. Saltsjö-Järla Villaförening

har bevakat föreningens intresse, att behålla området så intakt och opåverkat av nya byggnationer som möjligt. Dock, med Nacka kommuns inriktning att bygga Nacka Stad kommer detta innebära stora påfrestningar på de boendes möjligheter att bo kvar i den miljö de en gång flyttade till. Bland annat kommer tunnelbanestationen Saltsjö-Järlas belägenhet i den södra delen av Birka göra att stadsbebyggelse tränger in i villaområdet och öppnar upp för nybygge av höga hus och tät trafikering i detsamma. Av den anledningen har majoriteten av fastighetsägare ingående i föreningen ingått avtal med en fastighetsutvecklare för att överlåta sina fastigheter och låta utvecklaren bygga nya hur av flerfamiljstyp. I dagsläget är planeringen av området begränsad vad gäller potentialen att bygga större antal attraktiva lägenheter på den anvisade marken där det idag står ett 30-tal villor. Föreningen står inför en stor osäkerhet hur vårt områdes framtid kommer att se ut.

Om det skulle uppstå förhinder i detaljplanarbetet av Birkaområdet, det vill säga att området i framtiden kvarstår som villaområde, ser föreningen ett mycket stort problem med planen för Ryssbergen. I synnerhet med den planerade öppningen av Birkavägens genomföring under Värmdöleden. Med en trafikvolym på drygt 4000 fordon per dygn får föreningen en ohållbar trafiksituation som adderar buller till den redan ansträngda situation som råder genom närheten till den tungt trafikerade Värmdöleden. Tilläggas ska även att den planerade simhallen samt fotbollsplaner, precis vid underfarten av Värmdöleden, kommer belasta Birka med ytterligare trafik och parkeringsutmaningar. Redan idag ligger de motorvägs-närmast belägna fastigheterna nära 65 dB ekvivalentnivå, det finns inte utrymme för mer buller. Det innebär även en ansträngning

för in- och utfarter till villafastigheterna och en ökad osäkerhet för fotgängare och cyklister då det på flertalet vägar inom Birka inte finns eller kommer kunna finnas gångbanor eller cykelbanor.

Dessutom är Ryssbergen en unik skog som ligger mycket stadsnära och som kan ge närboende och skolbarn möjligheten att uppleva orörd natur. Den ökade befolkningen som uppstår med att Nacka bygger stad kan med fördel snabbt och enkelt komma ut i denna unika miljö. Att ta cirka 20-25% av skogens totala yta i anspråk för den planerade byggnationen är negativt för att bibehålla de natur- och rekreationsvärden som skogen utgör idag.

Föreningen ställer sig även frågande till att man planerar en bilhandelsplats så centralt i Nacka stad, vars verksamhet kan ifrågasättas i en stadskaraktär. Den bör med fördel flyttas längre ut i kommunen där bebyggelsen inte är lika tät.

Kvarstår villaområdet motsätter föreningen sig starkt öppnandet av Birkavägen mot Ryssbergen och uttrycker stor tveksamhet till planområdets lämplighet för nyttjande till 500 bostäder och bilhandel.

Planenhetens kommentar. Synpunkten noteras. Planenheten ser svårigheter att genomföra en förlängning av huvudgatan genom Ryssbergen till Birkavägen innan en exploatering i Birkaområdet kommit längre. Detaljplanen för Ryssbergen medger därför alternativa lösningar för motorfordonstrafiken i det fall gatan inte kan byggas ut i ett inledande skede. Hur Birkaområdet kan utvecklas kan inte hanteras inom planarbetet för Ryssbergen. Se även kommentar under Återkommande synpunkter samt Naturskyddsföreningen.

Inkomna synpunkter från fastighetsägare utanför planområdet

23. Ägarna till fastigheterna Sicklaön 130:2 och 130:3

Lämnar samma yttrande som flera fastighetsägare i Birkaområdet. Se yttrande 24 nedan.

Planenhetens kommentar. Se kommentar till Saltsjö-Järla villaförening.

Övriga inkomna synpunkter

Yttranden som berör påverkan på natur- och rekreationsvärden kommenteras samlat under Återkommande synpunkter samt i kommentaren till Naturskyddsföreningens yttrande.

24. Boende 1-23 (23 fastighetsägare i Birkaområdet)

23 av fastigheterna i Birkaområdet har inkommit var för sig med samma skrivelse. De ser att förutsättningarna för att bo kvar i området inte är möjliga då Birka, som rent geografiskt befinner sig mitt i nya Nacka stad, i grunden kommer förändras. Fastighetsägare har tecknat avtal med en exploatör, som driver detaljplanearbete för deras räkning. Osäkerheten är stor. Undertecknade lämnar därför synpunkter på samrådsförslaget utifrån två scenarier.

1. För att nyttja möjligheten att bygga ett större antal lägenheter på attraktiv mark närbelägen tunnelbanestationen Järsla, utan att minska Nackas naturliga grönområden, föreslår de boende att man flyttar den i Ryssbergen planerade bostads-byggvolymen till Birkaområdet. Härigenom kan man spara de naturvärden i Ryssbergen som annars kommer att förverkas. De ställer sig frågande till att man planerar en bilhandelsplats så centralt i Nacka stad, är denna verksamhet passande i en stadskaraktär? De boende vill även påpeka oro för att Birkavägen riskerar att bli belastad av genomfartstrafik från denna eventuella bilhandelsplats.
2. Om det skulle uppstå förhinder i detaljplanearbetet av Birkaområdet, det vill säga att området i framtiden låses fast som villaområde, ser de boende ett mycket stort problem med planen för Ryssbergen. I synnerhet med den planerade öppningen av Birkavägens genomföring under Värmdöleden. Med en trafikvolym på drygt 4000 fordon per dygn anser de boende att de får en ohållbar trafiksituation som adderar buller till den redan ansträngda situation som råder genom närheten till den tungt trafikerade Värmdöleden. I detta fall motsätter vi oss starkt öppnandet av Birkavägen mot Ryssbergen och uttrycker stor tveksamhet till planområdets lämplighet för nyttjande till 500 bostäder och bilhandel.

Om Birka ges möjlighet att exploateras till stadskaraktär, enligt de boendes ambition, så vill de uppmuntra till eftertanke vad gäller exploatering av skogen i Ryssbergen. Birkaområdet kommer att ändra karaktär och bli en del av nya Nacka stad, att kunna erbjuda Nacka stads invånare närhet till naturlig rekreation skulle öka dess attraktivitet. Om detaljplanen, enligt deras ambition för Birka, stoppas eller snävt begränsas så kommer de inte att acceptera den förändring som föreslås med exploatering av Ryssbergen och den trafik och bullerbelastning som Birka kommer drabbas av som följd.

Planenhetens kommentar: Se kommentar till Saltsjö-Järsla villaförening.

25. Boende 24

anser att den föreslagna skövlingen visar på felorientering i miljöfrågorna. Denne menar att det är många som har köpt bostad i Nacka för att kommunen har haft en vettig inställning till natur och miljö i tidigare skeden. Nu verkar de styrande Moderaterna i kommunen fått något av hybris, och ska förvandla Nacka till en ny betongförort.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

26. Boende 25

anser att det måste bli ett stopp på planen att bygga på Ryssbergen. Hur kan en liten grupp politiker och tjänstemän sälja ut vårt gemensamma arv och vår gemensamma mark utan att ta hänsyn till oss boende på Sicklaön, undrar den boende. Ryssbergen är en urskog med värden som inte kan återskapas av mänsklig hand som kommer gå förlorad för all framtid om den exploateras. Sicklaöns population kommer öka dramatiskt de kommande åren, att man med det som bakgrund ytterligare minskar grönområden för rekreation är totalt förkastligt. Stoppa planerna på att exploatera Ryssbergen. Bygg gärna på redan exploaterad mark men spara de unika värdena som finns i våra gemensamma grönområden.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

27. Boende 26

anser att Ryssbergen ska bevaras som det är.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

28. Boende, 27-59 (33 stycken yttranden)

avstyrker planförslaget i sin helhet och anser att planarbetet bör avbrytas. I övrigt är yttrandet i enlighet med Nacka miljövårdsråd, se ovan.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

29. Boende 60

anser att det är dags att tänka om, all natur vi kan bevara i vår närmiljö behövs och inte mer förtätning av Sicklahalvön. Om något ska bevaras så är det vår urskog som är hem för ett stort antal arter. Bygg ej på Ryssbergen.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

30. Boende 61

anser att det nu byggs urskillningslöst och i rasande takt med följderna att oersättliga naturvärden går förlorade. Välmåendet och hälsan för kommunens invånare påverkas också skadligt. Nu planerar Nacka kommun att förstöra det oersättliga Ryssbergen, en urskog med mångfald av växter och djur, frisk luft, naturligt område för dagvatten, och rekreation för människor. En plan som kommer att påverka en stor del av ekosystemet här i Nacka. Därutöver bifogas även Naturskyddsföreningens yttrande.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

31. Boende 62

anser att Ryssbergen inte ska bebyggas alls. Anledningen till detta är att det är en urskog. När det kommer att byggas så mycket "Nacka bygger stad" både i Sickla och kring Nacka Forum samt Jarlaberg kommer större obebyggda naturområden att behövas mer än någonsin för barn vuxna och djur. När man tar en del av ett naturområde, gör det att resten minskar i värde.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

32. Boende 63

avstyrker förslag till utbyggnad av Ryssbergen. Boenden delar uppfattningen att det är viktigt att utveckla tätortskaraktären i den snabbväxande stockholmsregionen, det vill säga "bygga stad". Men anser att det är viktigt att denna strategi kombineras med nödvändigheten att säkra de grönytor som finns. Det är dels en fråga om biologisk mångfald, som inte bara är en global utmaning utan även i högsta grad en lokal sådan. Aktuell forskning visar att vi kraftigt underskatter behovet av att avsätta arealer för detta. Även de som vill bo i den täta staden finner att livskvaliteten ökar om den kan kombineras med omfattande gröna områden. Här har Stockholmsregionen – och inte

minst Nacka – unika förutsättningar att skapa synergier mellan det täta och det gröna. Det kan göras på många sätt utan att för evigt förstöra Ryssbergets lilla vildmark. Vill man säkra attraktiviteten för människorna och deras företag och övriga aktiviteter i regionen och kommunen bör man vara mer kreativ än så. Att bygga stad måste inte innebära att man lägger betong och asfalt överallt.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

33. Boende 64

anser planen på ett bygge som hotar skogen vid Ryssbergen bör ändras. Det är något som säkert kommer ångras inom 50 år. Skogen är så gammal orörd och unik.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

34. Boende 65

vill göra allt för att stoppa planen då den bland annat innebär oåterkalleliga förluster av oersättliga naturvärden, stor negativ påverkan på rekreationsvärden, landskapsbild och upplevelsevärde orördhet, förlust av flera viktiga ekosystemtjänster såsom temperaturreglering, luft- och vattenrening. Jorden behöver inte fler människor utan en miljö där människor, djur och naturen lever i samklang. Vi människor kan inte föröka oss okontrollerat och sedan använda jordens resurser för egen vinnings skull utan att så mycket som reflektera över vad vi gör.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

35. Boende 66

anser att planarbetet bör avbrytas. Planen medför oåterkalleliga förluster av ovärderliga naturvärden. Ryssbergen är en till stora delar orörd urskog med mycket höga naturvärden. Kombinationen av dess närhet till innerstaden och den orörda trolska miljön gör Ryssbergen unikt. De biologiska värdena är utmärkande jämfört med många andra skogar i Stockholms län och nationellt där både gamla träd och död ved är en bristvara. Ryssbergen har av Skogsstyrelsen beskrivits som ”ett Tyresta Nationalpark i miniatyr”. Stora delar av planområdet har konstaterats ha högt eller högsta naturvärde. 28 naturvårdsintressanta arter har observerats i planområdet. Åtta av dessa är rödlistade. Dessa och även många andra arter kommer minska eller försvinna helt vid genomförande av planen. För alla livsmiljöer finns tröskelvärden där även små förluster av yta kan orsaka dramatiska förluster av antalet arter. Enligt den inventering som ÅF gjorde 2015 identifierades totalt 237 stycken värdeelement inom planområdet, främst tallar i form av grov liggande död ved, gamla grova träd eller grov stående död ved, men även block, lodytor och småvatten identifierades. Mängden död ved har nu dessutom ökat markant i och med branden den 15 juni som bland annat påverkade den västra delen av planområdet och ytterligare naturvårdsarter kommer nu på grund av branden att etablera sig i planområdet.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

36. Boende 67

undrar hur politiker och människor tänker, som på fullaste allvar vill skövla 400-årig urskog. Hur kan man komma på något så befängt som att bygga 16-våningars höghus, McDonalds, och Volvoanläggning här, undrar den boende och anser att om man genomför, så är de handlingarna inget annat än ett övergrepp på natur och demokratin. De flesta människor och föreningar vill ha kvar Ryssbergen intakt. Nackas befolkning kommer att öka i en hisnande takt, och därför behövs denna skog för rekreation.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

37. Boende 68

anser att det är en mycket dålig idé att börja bygga på Ryssbergen. Det är en fantastiskt unik skog där både förskolebarn och skolbarn går på utflykt. Boenden anser att det är av enorm vikt att det finns gröna lungor i Nacka och detta område brukar ju med all rätt kallas ett Tyresta Nationalpark i miniatyr. Så det är med stor oro att en sådan fin skog riskerar att förstöras.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

38. Boende 69

anser att Ryssbergen inom aktuellt eller framtida planprogram inte ska exploateras. Värden av högsta naturklassning oåterkalleligt förstörs med rödlistade arter, signalarter, mycket gamla tallar och ekar med mera. Det uttrycks också i inventeringarna som kommunen har gett i uppdrag. Lyssna på era egna experter, uppmanar den boende. Den växande befolkningen på Västra Sicklaön behöver rekreativsområden som Ryssbergen och Trolldalen på kort avstånd för både spontana och planerade besök. Den här redan när Värmdöleden drogs förminskade urskogen inte ska bli mindre. För små biotoper kan lätt slås ut och utarmas av sjukdomar och bränder. Urskogen spelar roll för att både de mindre naturområdena som Svindersviken och Trolldalen och de större reservaten överlever genom rörlighet av djur- och växtliv. Grävlingar, rådjur, rödrävar och andra djur i Ryssbergen och Trolldalen behöver också en viss storlek för sina revir. Det finns bättre sätt att hålla borta buller från Värmdöleden, exempelvis genom överdäckning. Urskogen funkar som ett refugium för växter och djur när klimatet blir allt varmare och bidrar till att hålla en lägre temperatur i en förtätningens Västra Sicklaön när temperaturen stiger på grund av klimatförändringen. Kommunen har intentionen att halva Nacka ska förbli grönt.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

39. Boende 70 och 71

avstyrker planförslaget i sin helhet. Planarbetet bör avbrytas.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

40. Boende 72

anser att det är ett unikt område som måste bevaras och värnas i sin helhet. Kommunen drar trots detta slutsatsen att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Hur är denna slutsats möjlig när det finns forskning som visar

på vikten av att bevara biologisk mångfald och att skydda gammal skog eftersom den binder betydligt mycket mer växthusgaser än ung skog. Det är inte förenligt med svensk miljölagsstiftning att genomföra detta projekt, anser den boende. Det är heller inte etiskt försvarbart att offra den här typen av skyddsvärd skog för att bygga bostäder och verksamheter. Att genomföra denna detaljplan skadar allvarligt medborgarnas förtroende för politiker, då ett sådant genomförande visar att kortsiktiga vinster går före miljöhänsyn. Boenden anser att kommunen om den genomför detta projekt bryter mot bestämmelserna i Miljöbalken.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

41. Boende 73

avstyrker planförslaget i sin helhet. Ryssbergen har väldigt höga naturvärden som är värda att bevaras, faktiskt till och med högre naturvärden än i Nackareservatet. Det går inte att backa bandet ifall skogen bebyggs. Detsamma gäller för åkermark, men då vi inte har så mycket åkermark att bevara i Nacka, så är det ännu viktigare att vi bevarar den skyddsvärda skog vi har. Vi kan inte bebygga/förstöra mer av Ryssbergen ifall vi vill behålla den höga biologiska mångfalden. I övrigt är yttrandet i stort samma som yttrandet från Nacka miljövårdsråd.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

42. Boende 74

är emot att Ryssbergen bebyggs. En alltför stor del av Ryssbergens yta omfattas. Den är redan naggad i kanten av vägen till Kvarnholmen med sina tunnelpåslag. De föreslagna husen kommer genom sin höjd att dominera. Samrådshandlingen nämner att det kan störa intrycket från farleden in mot Stockholm, den boende tror att de kan påverka intrycket från andra håll. Den trafikplats vid väg 222 som nämns visas inte tydligt från kartan. Den boende anser att den tillsammans med den föreslagna bebyggelsen kommer att ytterligare störa dagens Ryssbergen, låt vara en liten bit i kanten.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

43. Boende 75

avstyrker planförslaget i sin helhet. Planarbetet bör avbrytas. Planen medför oåterkalleliga förluster av ovärderliga naturvärden även en negativ påverkan på riksintresset Kust och skärgård. Vi behöver naturnära områden mer än någonsin.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

44. Boende 76

anser att människor måste få ha kvar natur omkring oss för att orka leva i staden. Följ all forskning. Rör inte Ryssbergen.

Planenhetens kommentar: Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

45. Boende 77

besöker Ryssbergen ofta och värderar denna skog mycket högt och avstyrker planförslaget i sin helhet. Planarbetet bör avbrytas. I övrigt är yttrandet i enlighet med Naturskyddsföreningen, se ovan.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

46. Boende 78

anser att planförslaget är groteskt. Om viljan finns kan Nacka kommun direktanvisa kommunal mark till markägaren och då spara en urskog till dagens nackabor och kommande generationer. Man bygger inte en stad i en urskog och blivande naturreservat. Var workshopen om Ekosystemtjänster ett spel för gallerierna, undrar den boende. Höga hus – 16 våningar. Bevara Stockholms inlopp från vattnet. Viktigt att bevara den trolska skogen för lek- och rekreationsområde för våra barn och kommande generationer. Förstör inte Nackas fina samhälle med att bygga en stad i en urskog. Ryssbergen är en naturlig barriär mot buller och partiklar från Värmdöleden. Partiklar är den luftförorening som orsakar stor skada hos människor framförallt barn. Skogen i Ryssbergen fungerar som ett luftfilter för farliga partiklar från motorvägen. Bullret på Kvarnholmen kommer att öka markant om skogen avverkas och att berget sprängs bort. Ryssbergen omfattas av riksintresse för kulturminnesvården och omfattas även av riksintresse för kust och skärgård. Då andra planer inom detta område, av mindre karaktär, har fått avslag ska då även denna plan avslutas. För demokratins skull så kan man ju ifrågasätta att samrådsmöte infaller under semestertider, 20 juni, samt att synpunkter ska vara kommunen tillhanda 27 augusti. Den boende menar att de är luttrade med ”Nackamodellen” men ärligt talat – detta är inte seriöst för demokratin i Nacka.

Planenhetens kommentar. Samrådstiden förlängdes, jämfört med normal längd om 6 veckor som kommunen brukar ha, på grund av att den delvis inföll under semestertid. Se även kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

47. Boende 79

flyttade till Birka 1988. Vid köpet av fastigheten blev de redan för 30 år sedan informerade om att området inte var detaljplanerat och att kommunen hade planer på att förtäta, eventuellt utnyttja Birkavägen som av/påfart till Värmdöleden och till och med bygga stad i området. Under 25 år har de i ett fruktbart samråd med kommunen lyckats skjuta upp utvecklingen och behålla sitt bostadsområde orört. Men så i augusti 2016 blev de boende vid ett av kommunens informationsmöten om nya T-banan uppmuntrade till att utveckla fastigheten. Idag tillhör de boende de 30-talet villaägare i Birka som givit upp kampen och som gått samman i ett avtal med en bostadsutvecklare. De valde detta med anledning av den planerade utvecklingen av närområdet där bland annat tunnelbanan dras in i området. I övrigt samma yttrande som fastighetsägare i Birkaområdet.

Planenhetens kommentar. Se kommentar till Saltsjö-Järla villaförening.

48. Boende 80

står helt bakom den skrivelse som skickas in av Vikdalens Villaförening, Därutöver ges invändningar på att Ryssbergen och Östra Vikdalen i två separata planer. Dessa delar är att betrakta som en helhet utifrån att det är ett gemensamt geografiskt område, de har en stor gräns, tilltänkta enheter/funktionen där inom till stora delar är integrerade samt inte minst att den totala miljöpåverkan behöver göras samlat. När det gäller integrerade funktioner framgår detta inte minst av att vägar förbinder områdena, bland annat ny viadukt över tunnelmynningen (tunnel till kvarnholmsbron). En sådant mycket stort ingrepp kan knappast behandlas med information om ena planen då den eventuella konsekvensen och nyttan eventuellt kommer att i nästkommande etapp. Det är lätt att få intryck av att etappuppdelningen gjorts för att stegvis och i delar, för att inte den totala bilden ska framgå på ett tydligt sätt. Särskilt eftersom de flesta kontroversiella delarna för de boende i Vikdalen kommer i det nästkommande steget (Östra Vikdalen).

I de preliminära planer och skisser som kommit boenden tillhanda planeras bensinstation och snabbmatsrestaurang inom den anslutande delen (Östra Vikdalen). När det gäller lokalisering av bensinstation är gällande regelverk tydligt och nylokalisering är inte tillåten inom 100 meter till boende. Således är det rimligt och sannolikt att anta att mycket större yta behövs än vad som idag föreligger.

Planenhetens kommentar: Se kommentar till Vikdalens Villaförening.

49. Boende 81

bor i Vikdalen och är oroliga för att planändringen får stor negativ påverkan på boendemiljön och befärar att det nya planerade området växer ihop med villakvarteret som nu omges av grönområden. Boenden ser en risk att miljön kommer förändras radikalt och att höghusen kommer att göra att det inte längre känns som en fristad från storstan. Boenden motsätter sig det höga våningsantalet som finns med i planen då det totalt ändrar karaktären av Nacka. Majoriteten av Nackaborna vill bo i gröna områden och inte i en storstad djungel. Höjden på byggnaderna gör att Nacka omvandlas till en höghusstadsdel som inte ens finns inne i city. I detaljplanen för Vikdalen nedanför får man bara bygga maximalt 2 våningar. Det planerade höghuset krockar helt med karaktären på området. Höghus på kullen tror de boende också riskerar att skugga delar av Vikdalen. Bygget får stor påverkan på naturområdet. Den delen som planerar att bebyggas gör anspråk på stora delar av det tillgängliga Ryssviken.

De är också rädda för att denna förändring skulle påverka barnen i området. Barns lektytor försvinner och fler vägar byggs vilket leder till ökad trafik. De befärar att gångvägen till Nacka sporthall påverkas och att de inte längre kan låta barnen promenera eller cykla från området till Nacka idrottsplats på grund av allt fler korsningar. Dessutom är det redan ett alltför hårt tryck på idrottsanläggningen på Järlahöjden. Om man ska kunna utöka med fler bostäder så behöver det även finnas en plan för anläggning av idrottsplaner och hallar i närområdet. Barnperspektivet har helt missats i planen.

Planenhetens kommentar: Konsekvenser för barn har utvecklats efter samråd.

50. Boende 82

anser att Nacka kommun måste avbryta det planerade förortsområdet och skövlingen av urskogen. Centrala Nacka är redan till bredden fyllt av oattraktiva höghusområden, det sista som behövs är att förstöra ännu ett värdefullt naturområde och dessutom skämma hela inloppet till Stockholm. Tänk om och stoppa planen i sin nuvarande form.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

51. Boende 83

anser att det inte är okej att döda över 100 år gamla träd. Bara där träd finns är det grönt och svalt vid en framtida temperaturhöjning. Varför kan inte kommunen välja andra mindre känsliga områden att bygga på, undrar den boende. Inte bara träden som bekymrar utan också det demokratiska underskottet när kommunen inte tillåter delaktighet och inflytande i stadsplaneringen. Staden som hade allt det gröna, det blå och staden håller på att försvinna.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

52. Boende 84

vill protestera mot byggplanerna om bostadsområdet som berör Ryssbergen. Här finns allt från gamla tallar med talltickor, vintertagging, stenmurklor till kantareller. Nu har kommunen bestämt sig för att exploatera och bygga exklusiva bostäder och bensinmack där. Kommunen skriver i planförslaget att det ”medför en stor påverkan på befintlig natur, samt en omgivningspåverkan” och att bebyggelsen kommer att påverka såväl landskapsbild och kulturmiljö. Trots detta har kommunen gjort bedömningen att det inte behövs en miljökonsekvensbeskrivning, vilket är praxis och, enligt alla regler, borde genomföras. Att de höga byggnaderna, som kommer bli väl synliga från Stockholms farled och inlopp, påverkar riksintresset för kulturmiljövården tar kommunen inte heller hänsyn till. Ryssbergen, som är en unik stadsnära rekreationsplats, binder kol, renar luft och vatten och har naturvärden som är oersättliga.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

53. Boende 85

anser att en miljökonsekvensbeskrivning är nödvändig för att ens överväga en byggnation i gammelskogen Ryssbergen.

Planenhetens kommentar. Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

54. Boende 86

Anser att det krävs en miljökonsekvensbeskrivning.

Planenhetens kommentar. Miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

55. Boende 87

anser att våra sista skogar med rödlistade arter är mycket värdefullare än några hus med bensinmack. Den boende anser att vi i Sverige är tyvärr inte bättre än till exempel Indonesien där 90% av regnskogen är borta.

Planenhetens kommentar. Noteras. Se kommentar till Naturskyddsföreningen ovan.

Ändringar efter samråd

Efter samrådet har följande ändringar av planförslaget gjorts.

- Planområdet har utökats så angöringsvägen till området från Kvarnholmens trafikplats ingår.
- Plangränsen har justerats något mot Birkavägen samt mot naturreservatet i planområdets västra kant.
- Strukturen inom bostadskvarteren har förändrats och kvarteren har öppnats upp mot norr och den högsta bebyggelsen sänkts.
- Gestaltungsbestämmelser har omformulerats till följd av upprättade gestaltungsprogram.
- Byggnader föreslås inte längre i östra delen av branten upp mot naturhöjden Hjässan.
- Ett stort antal utredningar har upprättats eller uppdaterats och bestämmelser har justerats som följd av uppdaterade utredningar.
- Naturvärden har inventerats och bedömts ytterligare.
- En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Planenheten

Susanne Werlinder
Planchef

Monika Stenberg
Planarkitekt

Muntlig information
Framkomlighet och
trafikpåverkan i centrala
Nacka 2021-2022

10

NTN 2021/21

Skriv nämndens namn här

Muntlig information Framkomlighet och trafikpåverkan i centrala Nacka 2021-2022

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet

Sammanfattning av ärendet

Trafikenheten presenterar för valda delar ur framtagen trafikanalys, Trafikpåverkan under byggtid -analys 2021-2022 samt kommunikationsplattformen för framkomlighet.

Ärendet

Under hösten 2020 har Trafikenheten inlett ett intensivt arbete med olika åtgärder kopplat till den övergripande trafikpåverkan under byggtid samt kommunikation till medborgare kring framkomligheten.

Två viktiga underlag som tagits fram under 2020 är Trafikanalys 2021-2022 för centrala Nacka samt en kommungemensam budskapsplattform för framkomlighet. Trafikanalyserna utgör nu ett viktigt beslutsunderlag för lämpliga genomförande projektter och trimningsåtgärder. Vilket bland annat medförts att vi kommer föreslå att renoveringsprojektet Järila bro skjuts framåt i tid, eftersom framkomligheten för Räddningstjänsten inte kan garanteras på ett bra sätt.

Trafikenheten kommer fortsätta med ett fokuserat arbete för den övergripande framkomligheten under lång tid framöver. Nästa steg är att förankra arbetssätt och fortsätta utveckla underlagen i analyserna genom att ta fram trimningsåtgärder, beredskapsplaner och samordna olika kommunikationsinsatser med stöd av den nya plattformen. Enheten kommer också säkerställa att trafikanalyser ta fram över fler områden i Nacka, så som i Älta och Saltsjö-Boo och fortsätter att följa med framåt i tid under hela genomförandeplanen för Nacka utveckling fram till 2040.

Ur NTN Mål & Budget, kapitel utmaningar och framåt blick 2040 (sidan 14);

[Ett annat område där det finns utmaningar är framkomligheten i nackasamhället. Nu är byggandet av staden verkligen igång och kommer så att fortsätta under många år. Här gäller det att arbeta med att ha god framkomlighet och säkerhet vid vägarbeten, samtidigt som kommunikationsinsatserna måste intensifieras. Det gäller både kring enskilda arbeten och kring hur alla arbeten totalt påverkar framkomligheten.] Trafikenheten presenterar för nämnden valda delar ur framtagen



trafikanalys, Trafikpåverkan under byggtid -analys 2021-2022 samt kommunikationsplattformen för framkomlighet.



Ekonomiska konsekvenser

Redovisat arbete ryms inom ramen för befintlig budget för Trafikenheten.

Konsekvenser för barn

Redovisat arbete bidrar till förbättrad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet för alla medborgare, framförallt barn och unga som i större utsträckning behöver tydlighet vad gäller trafikregler och trygghet i trafiken

Handlingar i ärendet

Ulrika Haij
Enhetschef
Trafikenheten

Emmator Alfin
Trafikplanerare
Trafikenheten

Cykelväg och renovering av Järla bro

11

NTN 2020/313

2020-12-14

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/313

Natur- och trafiknämnden

Cykelväg och renovering av Järla bro

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar renoveringen av Järla Bro skjuts framåt i tiden, samt att det kommer att genomföras mindre åtgärder för att förbättra cykelinfrastrukturen.

Natur och trafiknämnden noterar att en väsentligt förbättrad gång- och cykelinfrastruktur kräver en om- och tillbyggnad av bron. Kostnad för detta har tidigare redovisats och beräknats till 56mkr.

Sammanfattning av ärendet

En renovering av Järla bro under våren 2021 skapar stora utmaningar för och framkomlighetssynpunkt kommer vi att avvakta tills dess att Sickla Industriväg samt Vikdalsvägen är färdigställda. I dagsläget skulle detta innebära att en renovering av Järla Bro tidigast kan genomföras under 2023.

Trafikenheten fick i uppdrag att, inom de ekonomiska ramarna för renoveringen av Järla bro se över och pröva möjligheten att inom befintlig brobredd även inrymma en cykelväg. Efter utredning framgår det att det rent fysiskt inte går att inrymma en separerad cykelväg inom bron befintliga bredd då brokonstruktionen inte klarar en annan fördelning av trafikbelastning än exakt som den är fördelad idag.

En förskjuten renovering av Järla bro möjliggör dock en fortsatt utredning kring bron framtida utformning och värdet av att skapa en bättre cykelinfrastruktur. En väsentligt förbättrad cykelinfrastruktur kräver att man bygger om bron, vilket har kostnadsberäknats till ca 56 Mkr.

Ärendet

Trafikanalyser över centrala Nacka 2021-2022 som tagits under hösten, visar på en ansträngd trafiksituation i central Nacka kring bl.a. Vikdalsvägen/ Värmdövägen och Griffelvägen.

För att säkerställa framkomligheten i centrala Nacka behöver tidigare inplanerade trafikpåverkande projekt justeras i förhållande till varandra. Ett av dessa projekt som kan och således bör justeras och skjutas framåt är renoveringen av Järla Bro. Den exakta starttiden för projektet är ännu inte fastställt, men för att kunna garantera



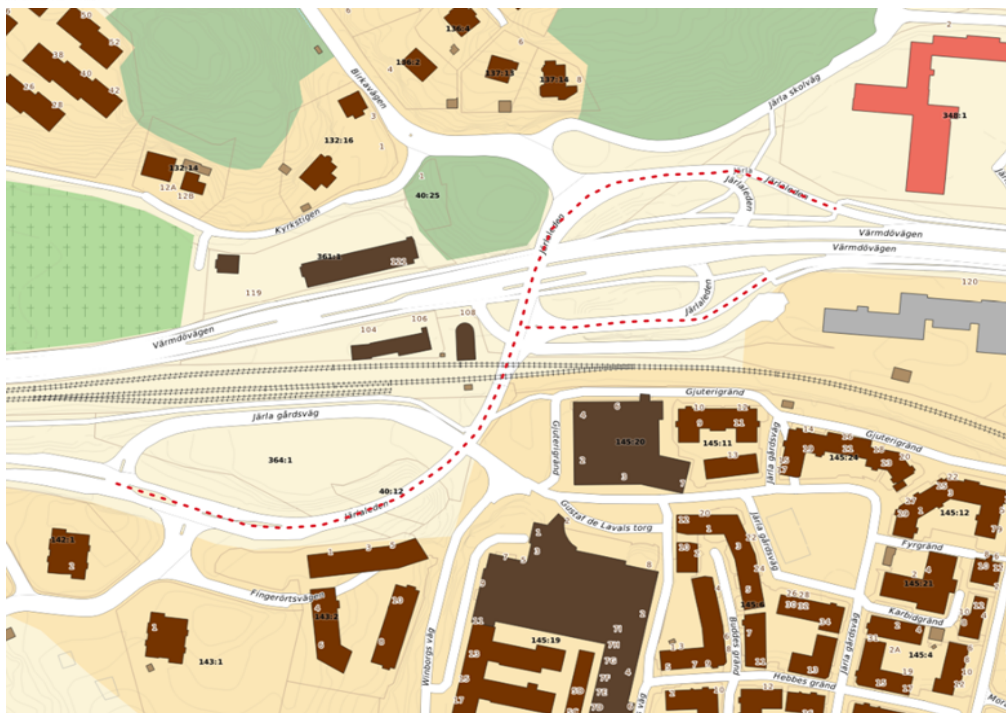
framkomligheten för Räddningstjänsten genom centrala Nacka bör man avvakta med en renovering tills Sickla Industriväg samt Vikdalsvägen är helt färdigställda. I dagsläget skulle detta innebära att renoveringen av Järla Bro tidigast kan genomföras under 2023.

Trafikenheten fick av Natur- och trafiknämnden den 21 september i uppdrag att, inom de ekonomiska ramarna för renoveringen av Järla bro, se över och pröva möjligheten att inom befintlig brobredd även inrymma en cykelväg.

Bredden på Järla bro varierar från cirka 11,5 till 13 meter, och klarar inte av en annan fördelning av trafikbelastningen än den fördelning som föreligger idag. Detta gör att det behöver finnas gångbanor på respektive sida om bron, och som helst ska vara 1,5 meter breda för att säkerställa en god tillgänglighet. Enligt Trafikförvaltningens, Region Stockholm, riktlinjer (RiBuss) krävs minst 7 meter (3,5 meter i vardera körriktningen) för att säkerställa god framkomlighet för busstrafiken. Detta ger mindre än två meter tillgodo för att komplettera utformningen av bron med cykelinfrastruktur. Ett alternativ är till separerade cykelbanor är cykelfält i körbanan. Enligt Trafikverkets rekommendationer kräver dock cykelfält en bredd på minst 1,3 meter (enkelriktad) på en väg med liknande utformning och standard som Järla bro.

Efter utredning har trafikenheten därmed bedömt att det rent fysiskt inte går att inrymma en cykelväg inom bronns befintliga bredd. Detta på grund av att brokonstruktionen inte klarar av en annan fördelning av trafikbelastningen än exakt som den är fördelad idag. För att inrymma en cykelväg med fullgod standard för ett huvudcykelstråk krävs breddning av bron vilket kräver en helt ny brokonstruktion, istället för renovering. Att möjliggöra ändringar av den befintliga utformningen kräver att körbanebredderna justeras vilket inte går i enlighet med Trafikförvaltningens riktlinjer för busstrafiken. Möjligheten att genomföra några större åtgärder än att förbättra målning och skyltningen, som till exempel att anlägga en kombinerad gång- och cykelbana på ena sidan av bron eller cykelfält i körbanan kan förorsaka eventuell påverkan på investeringsprojektets framdrift.

Trafikenheten bedömer att mindre åtgärder är genomförbara och föreslår därför att befintlig vägmålning och skyltning förbättras, byts ut eller förstärks. De föreslagna åtgärderna är att förtydliga att cyklisterna ska cykla i blandtrafik längst med sträckan över bron, från korsningen Järla gårdsväg till snittet där det regionala cykelstråket passerar påfarten till Järla bro (söder om brandstationen) på Värmdövägen. Tillkommande skyltning samt vägmålning och/eller vägsymboler som tydliggör var gående och cyklister ska ta sig fram föreslås sättas upp. Dessa mindre åtgärder bidrar till att upprätthålla en bättre och mer trafiksäker miljö för cyklisterna på Järla bro.



Huvudcykelstråk i blandtrafik över Järla bro

Att skjuta på renoveringen av Järla bro möjliggör en fortsatt utredning och diskussion kring bronns framtida utformning och värdet av att skapa en bättre cykelinfrastruktur. En väsentligt förbättrad cykelinfrastruktur kräver både att man renoverar och bygger om bron. Utredning och kostnadsberäkning har redovisats kring två alternativa lösningar för Järla bro. Alternativ A innebär att Nacka kommun renoverar bron i närtid för att återställa dess funktion. Alternativ B innebär att Nacka kommun renoverar och bygger om bron i ett skede i närtid. Denna kostnad uppskattas till cirka 56 mnkr se bilaga 1, NTN 2020/164 Investeringsbeslut Järla Bro.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaderna för de föreslagna åtgärderna hanteras inom investeringsprojektet för renovering av Järla bro.

Konsekvenser för barn

Åtgärderna som föreslås, till syfte att förbättra trafiksituationen för gående och cyklister på bron, bidrar till att upprätthålla en god förbindelse och en mer trafiksäker passage och miljö för barn och ungdomar som går till och från skolorna i området.

Handlingar i ärendet

1. Investeringsbeslut Järla bro, protokollsutdrag 2020-09-22.

Ulrika Hajj
Bitr. trafik- och fastighetsdirektör

Emmatora Alfin
Trafikplanerare
Trafikenheten

Investeringsbeslut Järla bro

Beslut

Natur- och trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut. Kommunfullmäktige beslutar om en investeringsram för renovering av Järla bro på 25,3 miljoner kronor för 2021.

Natur- och trafiknämnden ger trafiknämnden i uppdrag att inom renoveringens ekonomiska ram pröva möjligheten att inom befintlig brobredd även inrymma cykelväg.

Sammanfattning av ärendet

Järla bro är en konstruktion i centrala Nacka som binder samman Birkaområdet i norr med Järla sjö och Ekudden i söder. Bron spänner över Värmdövägen och Saltsjöbanans spårområde.

Bron har en stor underhållsskuld och är i stort behov av renovering. Pågående stadsplanering har medfört att större reparationsåtgärder har skjutits på framtiden. Konstruktionens tätskikt har en teknisk livslängd på 40 år, tätskiktet är i dag ca 58 år och har således överskridit den tekniska livslängden. Det har gjorts provtagningar som visar på att betongen inte är frysbeständig. Detta medför att konstruktionen är känslig för fuktinträngning. Betongspjälkningar på broöverbyggnadens undersida kan vara en indikation på att fukt har passerat genom broplattan och bidragit till att underkantsarmeringen har börjat korrodera.

Två alternativa lösningar har identifierats. Alternativ A innebär att Nacka kommun renoverar bron i närtid för att återställa dess funktion. Alternativ B innebär att Nacka kommun renoverar och bygger om bron i ett skede i närtid.

Brons skick medför att en renovering behöver prioriteras och genomföras så snart som möjligt. De beräknade kostnaderna för renovering i alternativ A är mindre än hälften av totalkostnaden alternativ B. Ombyggnationen i alternativ B är tänkt att finansieras genom exploateringsbidrag i stadsutvecklingen. I dagsläget finns inga avtal för att finansiera en ombyggnation varför Nacka kommun skulle behöva bekosta ombyggnationen.

Projektering för arbetena har påbörjats. Renoveringen planeras utföras under 2021 och kostnaden uppskattas till 25,3 miljoner kronor.

Handlingar i ärendet

Tjusk Investeringsbeslut Järla bro
Bilaga A, kostnadsestimat Järla bro

Yrkanden

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

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

Hans Peters (C) yrkade, med instämmande av Peter Zethraeus (M). Helena Håkansson (L) samt Jonathan Lindgren (KD), att nämnden beslutar följande tillägg.,
Natur- och trafiknämnden ger trafikenheten i uppdrag att inom renoveringens ekonomiska ram pröva möjligheten att inom befintlig brobredd även inrymma cykelväg.

Beslutsgång

Natur- och trafiknämnden beslutade i enlighet med tjänsteskrivelsens förslag till beslut.
Natur- och trafiknämnden biföll Hans Peters tilläggsyrkande.

Lina Olsson meddelade att Nackalistan inte deltog i beslutet till förmån för eget budgetförslag.

Per Chrisander meddelade att Miljöpartiet inte deltog i beslutet till förmån för eget budgetförslag.

Martin Hellströmer meddelade att Socialdemokraterna inte deltog i beslutet till förmån för eget budgetförslag.

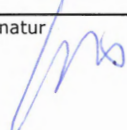

Protokollsanteckning

Per Chrisander (MP) lät anteckna följande för miljöpartiet.

"Miljöpartiet ser som snabbaste och mest kostnadseffektiva lösning om det vid den nödvändiga renoveringen av befintlig bro trafikmässigt är möjligt att avsätta utrymme för tillräckligt bred gång- och cykelväg. Om detta inte är möjligt så bör det övervägas att bygga en separat träbro med mindre krav på bärighet istället för att bredda befintlig bro med betong. "

Lina Olsson lät anteckna följande för Nackalistan.

"En negativ följd av att projektet Järla Syd skjuts på framtiden nu när Nacka kommun halverar byggtakten för Nacka Bygger Stad, är att bron måste renoveras för 25 MSEK på skattebetalarnas bekostnad istället för att byggas om finansierat av exploitören. Den planerade breddningen med cykelbana blir inte heller av, p g a att det skulle kosta dubbelt så mycket."

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

Medborgarförslag - Belysning
på lekplats och bollplanen i
Kolarängen

12

NTN 2020/287

2021-02-04

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/287
Dnr NTN 2020/263

Natur- och trafiknämnden

Medborgarförslag - Belysning på lekplats och bollplanen i Kolarängen

Inkom den 6 oktober och 12 november

Förslag till beslut

Natur och trafiknämnden noterar att belysning på bollplanen redan är beslutad och att en utredning kring belysning på lekplatsen genomförs under 2021. Därmed är medborgarförslagen besvarade.

Sammanfattning av ärendet

Det har kommit in två medborgarförslag om att fotbollsplan samt lekplats vid Kolarängen är mörk och behöver belysning.

Kommunen är medveten om det finns en efterfrågan på belysning på lekplatser och bollplaner runt om i kommunen. Under 2021 kommer möjligheten att anordna belysning i några av kommuns lekplatser att utredas. Målsättningen med utredningen är att identifiera någon eller några välbesökta lekplatser i varje kommunedel som kommunen sedan ser till att belysa till hösten 2021. Utredningen kommer visa om lekplatsen i Kolarängen är en av lekplatserna vi har möjlighet att investera i inom ramen för befintlig budget.

Projektering för belysning på fotbollsplanen pågår.

Utredning samt belysningsåtgärderna som sker under 2021 sker inom beslutad budget.

Belysning av fotbollsplanen sker inom projektet för belysning av bollplaner 2020 och beräknas till mellan 100 000 – 150 000 kr. Driftkostnad per stolpe är 895 kr per år.

Förslagen i medborgarförslaget

Det har kommit in två medborgarförslag om samma plats i Kolarängen. En medborgare föreslår att konstgräsplanen i området får belysning så att den i vart fall kan vara upplyst några timmar under eftermiddagen. I det andra medborgarförslaget omfattar önskemålet om belysning även den intilliggande lekplatsen.

Enhetens utredning och bedömning

Det har kommit in två medborgarförslag om att fotbollsplanen samt lekplats vid Kolarängen är mörk och behöver belysning. Enligt förslagen är både parken och bollplanen väl använd av de boende men de behövs belysning om anläggningarna även ska kunna användas på eftermiddagarna under vinterhalvåret.



Kommunen är medveten om det finns en efterfrågan på belysning på lekplatser och bollplaner runt om i kommunen. Under 2021 kommer möjligheten att anordna belysning i några av kommuns lekplatser att utredas. Målsättningen med utredningen är att identifiera någon eller några välbesökta lekplatser i varje kommundel som kommunen sedan ser till att belysa till hösten 2021. När utredningen är genomförd vet vi om lekplatsen i Kolarängen är en av lekplatserna vi har möjlighet att investera i inom ramen för befintlig budget.

Under 2020 gjordes en satsning på att belysa konstgräsplaner på allmän platsmark och planen i Kolarängen, nära Ulvsjövägen 5, är en av de planer som kommer att få belysning. Projektering pågår.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Utredning samt belysningsåtgärderna som sker under 2021 sker inom beslutad budget. Belysning av fotbollsplanen sker inom projektet för belysning av bollplaner 2020 och beräknas till mellan 100 000 – 150 000 kr. Driftkostnad per stolpe är 895 kr per år.

Konsekvenser för barn

Investeringen ger goda konsekvenser för barn då ökad belysning ger möjlighet till längre utevistelse i lekparken under den mörkare årstiden.

Handlingar i ärendet

Medborgarförslaget 1, Dnr NTN 2020/287

Medborgarförslaget 2, Dnr NTN 2020/263

Mats Bohman
Trafik-och fastighetsdirektör

Charlotte Svedlund
Parkingenjör
Enhet för drift offentlig utemiljö

torsdag 2020-11-12 10:30

Inkommande mail

Till: registrator@nacka.se;
[Redacted]

Skickat: 2020-11-12:10:30

Medborgarförslag - belysning vid fotbollsplanen i Kolarängen i Älta

För några år sedan gjordes en satsning på den lilla fotbollsplanen, som ligger vid Ältavägen i anslutning till Kolarängens lekplats. Man la då konstgräs på den tidigare grusplanen, en oerhört lyckad satsning. Kostnaden för satsningen borde också varit överkomlig då man använde sig av konstgräs som tidigare använts på annan plan inom kommunen.

Sedan denna satsning gjordes används planen mycket frekvent av både barn och vuxna. Tyvärr finns det inte någon belysning i anslutning till planen, vilket gör att den inte kan användas på samma sätt under den mörka delen av året. Jag önskar därför att ni ser över möjligheten att sätta någon form av belysning vid planen, så att den i vart fall kan vara upplyst några timmar under eftermiddag/kväll. Jag tror att en sådan satsning skulle vara till stor glädje för många barn och vuxna i Älta. I dessa tider är det oerhört viktigt att vi kan fortsätta vistas så mycket som möjligt utomhus och att vi alla fortsätter att röra på oss.

Vänliga hälsningar

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

Skickat från min iPhone

tisdag 2020-10-06 13:58

Inkommande mail

Till: registrator@nacka.se;

Från [REDACTED]

Skickat: 2020-10-06:13:58

Medborgarförslag om Belysning lekplats och fotbollsplan Kolarängen

Hej,

Lekplatsen och fotbollsplanen på Ulvsjövägen är väldigt populär bland barn och boende i Älta men det finns inte en enda lampa på plats.

Förslag: Sätt upp belysning så fotbollsplanen och lekplatsen även kan användas under vinterhalvåret.

Mvh,

[REDACTED]

Skickat från min iPhone

Medborgarförslag om linfärja
mellan Saltsjöbaden och
Saltsjö Boo

13

NTN 2020/276

2021-01-25

TJÄNSTESKRIVELSE
Dnr NTN 2020/276

Natur- och trafiknämnden

Medborgarförslag om linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö Boo

Inkom den 1 november 2020

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden beslutar att avslå förslaget om att anlägga en linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö-Boo.

Sammanfattning av ärendet

I medborgarförslaget föreslås att Nacka kommun undersöker möjligheten att anlägga en linfärja över Baggenstaket, mellan Saltsjöbaden och Saltsjö-Boo.

Från kommunens håll är det i dagsläget inte aktuellt att utreda ett anläggande en linfärja över Baggenstaket. Den främsta anledningen till detta är att det idag saknas en utbyggd gång- och cykelinfrastruktur på Saltsjöbadssidan av sundet. Idag finns det en förbindelse mellan områdena som Waxholmsbolaget trafikerar under sommarhalvåret, mellan Saltsjöbadens och Boos ångbåtsbryggor.

Kommunen är medvetna om att det finns ett intresse och en resandeefterfrågan av sjötrafik mellan olika målpunkter över Lännerstasundet samt kring Baggensfjärden, och vi stödjer i möjligaste mån privata initiativ för att skapa ökad sjötrafikpendling, så som exempelvis *Nackalinjen*.

Förslagen i medborgarförslaget

I medborgarförslaget föreslås att Nacka kommun undersöker möjligheten att anlägga en linfärja över Baggenstaket på lämpligt ställe där det inte är för smalt. Detta för att sammanbinda Saltsjöbaden och Saltsjö-Boo för gående och cyklister.

Enhetens utredning och bedömning

Trafikheten bedömer att det inte är aktuellt att kommunen själva utreder möjligheten att anlägga och driva en linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö-Boo med anledning att det saknas utbyggd gång- och cykelinfrastruktur på Saltsjöbadssidan ner till sundet.



Idag finns även en förbindelse mellan områdena som Waxholmsbolaget trafikerar under sommarhalvåret, mellan Saltsjöbadens och Boos ångbåtsbryggor. Det finns dessutom en större resandeefterfrågan på sjötrafik så som pendelbåtar eller privat sjötrafik, mellan målpunkter över Lännerstasundet eller Baggenfjärden vilka är mer relevanta att stödja och utreda, så som exempelvis det privata initiativet *Nackalinjen*.

Med följande motiv föreslås medborgarförslaget att avslås.

Förslagets ekonomiska konsekvenser

Förslaget medför inga ekonomiska konsekvenser.

Konsekvenser för barn

Förslaget medför inte några konsekvenser för barn.

Handlingar i ärendet

Bilaga Medborgarförslag om linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö Boo, Kate Farkas, 2020-11-01

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör

Emmatora Alfin
Trafikplanerare
Trafikenheten.

söndag 2020-11-01 19:25

Inkommande mail

Till: registrator@nacka.se;

Från: xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Skickat: 2020-11-01:19:25

Medborgarförslag om linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö Boo

Då och då diskuteras förslag om hur man kan sammanbinda Saltsjöbaden och Saltsjö Boo. Senast var det gång och cykelbro. Nacka kommun skulle kunna undersöka möjligheten att anlägga en linfärja över Baggenstaket på lämpligt ställe där det inte är för smalt. Gynnar många cyklister fram för allt.

Mvh

xxxxxxxxxxxxxxxxx

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Redovisning delegationsbeslut

17

NTN 2021/10

Natur- och trafiknämnden

Redovisning delegationsbeslut

Förslag till beslut

Natur- och trafiknämnden noterar informationen till protokollet



Sammanfattning av ärendet

NTN 2020/281 Beslutsattestanter 2021 för Natur och trafiknämnden, vidaredelegation

NTN 2021/3 Avarn security ab, förordnande av parkeringsvakter

NTN 2021/37 Nyttoparkeringstillstånd

Delegationsbeslut Parkeringstillstånd för rörelsehindrad jan 2021

Bygglövsremiss

Bygglövsremissyttrande B2020-001983, flerbostadshus, Sicklaön 276:1

Bygglövsremissyttrande B2020-001835, padelbanor, Solsidan 2:1

Bygglövsremissyttrande B2020-001903, gymlokal, Sicklaön 38:18

Bygglövsremissyttrande B2020-002065 lov mark och träd, Sicklaön 38:14'

Bygglövsremissyttrande B2020-000609, förskola, Sicklaön 38:14

Bygglövsremissyttrande B2020-001797, vårdboende, Erstavik 10:1

Upplåtelse av offentlig plats

MU 20210125 9097 Yttrande avstängning av Långsjövägen samt container med TA-plan från trafikenheten 2021-01-26

MU 20201221 9017 Yttrande gällande ansökan om upplåtelse av offentlig plats enligt ordningslagen för löptävling genom utställda stationer i juni 2021, bana igenom delar av Nackareservatet

MU 20210107 9037 Tillstyrkan av ansökan om upplåtelse av offentlig plats enligt ordningslagen för filminspelning på Svindersviksbron

MU 20 201204 8975 tillstyrkan av ansökan om upplåtelse av offentlig plats enligt ordningslagen arbetsplatsetablering Sveab för tunnelbanebygget på grönyta mellan Griffelvägen och Vikdalsvägen för FUT

Lokala trafikföreskrifter

0182 2020:00096 - Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Buxbomsvägen;

0182 2020:00097 - Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Buxbomsvägen;



0182 2020:00102 - Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Anemonvägen;

0182 2020:00104 -Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Anemonvägen;

0182 2020:00111 -Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Anemonvägen

0182 2020:00112 -Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Lobeliavägen

0182 2020:00113 -Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Lobeliavägen

0182 2020:00114 -Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Lobeliavägen;

0182 2020:00115 -Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Floxvägen;

0182 2020:00116 -Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Floxvägen;



2021-01-01

Delegationsbeslut
NTN 2020/281

Beslutsattestanter 2021 för Natur och trafiknämnden

Natur- och trafiknämnden utsåg den 15 december 2020 trafik och fastighetsdirektör Mats Bohman som beslutsattestant för natur och trafiknämndens samtliga ansvar. Trafik- och fastighetsdirektör Mats Bohman fick i samma beslut rätt att besluta om *alla* lägre nivåers attesträtt. Utsedd beslutsattestant kan i sin tur inte uppdra åt annan anställd att vara beslutsattestant. Delegationsbesluten ska anmälas till nämnden.

Vid förändringar ska ett nytt delegationsbeslut fattas.

Ansv ar	Beskriv ning	Gäller PA	Gäller EK	Namn Ordinarie	Befattning Ordinarie	AnvId Ord	Namn Ersättare	Befattning Ersättare	AnvId Ersätt.	AnvID Fakt.mott.	Datum Fr om	Datum T om
18000	NTN	PA	EK	Mats Bohman	Trafik och fastighetsdirektör	mbn	Ulrika Haij	Biträdande Trafik och fastighetsdirektör	ulrhai	wiols		
18001	NTN		EK	Ulrika Haij	Biträdande Trafik och fastighetsdirektör	ulrhai				wiols		
18003	NTN		EK	Niklas Eklöf	Gruppchef	nikekl	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols		
18004	NTN		EK	Torvald Duan	Gruppchef	tordua	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols		
18005	NTN		EK	Fredrik Sandell	Gruppchef	fresan	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols		

Ansv ar	Beskriv ning	Gäller PA	Gäller EK	Namn Ordinarie	Befattning Ordinarie	AnvId Ord	Namn Ersättare	Befattning Ersättare	AnvId Ersätt.	AnvID Fakt.mott.	Datum Fr om	Datum T om
18007	NTN		EK	Kristina Petterqvist	Enhetschef	Kripet				wiols		
18008	NTN		EK	Tore Andersson	Verksamhetschef Vss	tan	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols	2021-01-01	2021-01-15
18008	NTN		EK	Torvald Duan	Gruppchef	tordua	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols	2021-01-15	
23000	NTN	PA	EK	Mats Bohman	Trafik och fastighetsdirektör	mbn	Ulrika Haij	Biträdande Trafik och fastighetsdirektör	ulrhai	wiols		
23150	NTN	PA	EK	Ulrika Haij	Biträdande Trafik och fastighetsdirektör	ulrhai				wiols		
23403	NTN	PA	EK	Niklas Eklöf	Gruppchef	nikekl	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols		
23404	NTN	PA	EK	Torvald Duan	Gruppchef	tordua	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols		
23407	NTN	PA	EK	Fredrik Sandell	Gruppchef	fresan	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols		
23400	NTN	PA	EK	Kristina Petterqvist	Enhetschef	Kripet				wiols		
23308	NTN	PA	EK	Tore Andersson	Verksamhetschef Vss	tan	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols	2021-01-01	2021-01-15
23308	NTN	PA	EK	Torvald Duan	Gruppchef	tordua	Kristina Petterqvist	Enhetschef	kripet	wiols	2021-01-15	

Mats Bohman
 Trafik- och fastighetsdirektör
 Stadsledningskontoret

Ansv nr	Beskriv ning	Galler PA	Galler EK	Namn Ordinarie	Befattning Ordinarie	Anvrd Ond	Namn Ersättnng	Befattning Ersättnng	Anvrd Ersättnng	Anvrd Fakumont.	Datum Fr om	Datum T om
18007	NTN		EK	Kristina Petterqvist	Enhetschef	Krippe				wzools		
18008	NTN		EK	Tore Andersson	Verksamhetschef Vss	tom	Knutwil Petterqvist	Enhetschef	krippe	wzools	2021-01-01	2021-01-15
18008	NTN		EK	Torvald Dama	Gruppchef	tomhu	Karina Petterqvist	Enhetschef	krippe	wzools	2021-01-15	
23000	NTN	PA	EK	Mats Bohman	Tråk och fastighetsdirektör	mbu	Ulrika Flåk	huzalmonie Tråk och fastighetsdirektör	ulhu	wzools		
23150	NTN	PA	EK	Ulrika Flåk	Biträdande Tråk och fastighetsdirektör	ulhu				wzools		
23403	NTN	PA	EK	Niklas Ekblom	Gruppchef	mbell	Kristina Petterqvist	Enhetschef	krippe	wzools		
23404	NTN	PA	EK	Torvald Dama	Gruppchef	tomhu	Karina Petterqvist	Enhetschef	krippe	wzools		
23407	NTN	PA	EK	Therese Sandell	Gruppchef	fressa	Karina Petterqvist	Enhetschef	krippe	wzools		
23400	NTN	PA	EK	Kristina Petterqvist	Enhetschef	Krippe				wzools		
23308	NTN	PA	EK	Tore Andersson	Verksamhetschef Vss	mb	Karina Petterqvist	Enhetschef	krippe	wzools	2021-01-01	2021-01-15
23308	NTN	PA	EK	Torvald Dama	Gruppchef	tomhu	Karina Petterqvist	Enhetschef	krippe	wzools	2021-01-15	



Mats Bohman
Tråk- och fastighetsdirektör
Sandsledningskontoret

Avarn Security AB - intyg nr 4 år 2021

Förordnande av parkeringsvakter i Nacka kommun

Kia Ledin anställd hos Avarn Security AB, Box 30177, 104 25 Stockholm och med godkänd utbildning år 2020 för parkeringsvakt för offentligrättslig parkeringsövervakning, förordnas som parkeringsvakt för Nacka kommun från och med 2021-02-02 och tills vidare.

Identifieringskod att noteras på parkeringsanmärkningar är 6186.

Detta beslut har fattats av handläggare vid trafikenheten enligt Natur- och trafiknämndens delegationsordning 2018-05-15 punkt 29.

Trafikenheten,



Camilla Gunneby
Trafikingenjör/handläggare

Delges: Sökanden/ Avarn Security AB, Natur- och trafiknämnden samt Polismyndigheten.



DELEGATIONSBESLUT

2021-02-05

Dnr NTN 2021/37

**Forums vårdcentral, Hemsjukvård
Carin Lindahl
Romansvägen 12
131 53 Nacka**

Nyttoparkeringstillstånd

Detta beslut har fattats av handläggare vid trafikenheten enligt Natur- och trafiknämndens delegationsordning 2019-12-10 §186, punkt 3.2.

Giltigt from: 2021-02-04
Giltigt t o m: 2022-02-04

Registreringsnummer: PXT868
Företag: Forums vårdcentral, Hemsjukvård
Organisationsnummer: 232100-0016

Tillståndet gäller för parkering upp till två (2) timmar per parkeringstillfälle på allmän platsmark inom Nacka kommuns kommungräns.

Nacka 2021-02-05

Camilla Gunneby
Trafikingenjör/handläggare

Delges sökande och Natur- och trafiknämnden samt polismyndigheten.

Nyttoparkeringstillståndet är knutet till ett enskilt fordon.
Tillståndet kan när som helst återkallas vid misskötsel.
Fordonet får ställas upp dygnet runt, men högst två (2) timmar i sträck på allmän platsmark inom Nacka kommun.
Uppställning får ske på gata med parkeringsförbud som beslutats genom lokala trafikföreskrifter och utan att erlägga avgift.
Tillståndet gäller inte på tidsangivna eller veckodagsangivna stannande-förbud eller parkeringsförbud.
På parkeringsplatser med kortare uppställningstid än två (2) timmar gäller tidsbegränsningen som framgår på respektive plats.
Tillståndet gäller inte där det gäller stannande och parkeringsförbud enligt trafikförordningen, exempel fordonet för ej ställas upp hindrande, nära vägkorsning, på gång/cykelbana eller på eller nära övergångsställe med flera.
Tillståndet gäller inte på platser för ett särskilt ändamål - vändplats, last-plats med flera -eller reserverade parkeringsplatser, till exempel för motorcyklar, bussar eller för rörelsehindrade.
Tillståndet gäller inte inom gångfartsområde eller på gågata.
Tillståndet gäller inte på tomtmark/privat mark.
Tillståndet ska placeras väl synligt i främre vindruta på vänster sida.

NACKA
KOMMUN

NYTTOPARKERING
PXT868

Giltigt t o m:

2022-02-04

Tillståndet gäller för parkering upp till två (2) timmar per parkeringstillfälle på allmän platsmark inom Nacka kommuns kommungräns.

Utfärdad till: Forums vårdcentral, Hemsjukvård, 232100-0016

Kortnr: 202113, NTN 2021/37

Forums vårdcentral, Hemsjukvård
Carin Lindahl
Romansvägen 12
131 53 Nacka

Nyttoparkeringstillstånd

Detta beslut har fattats av handläggare vid trafikenheten enligt Natur- och trafiknämndens delegationsordning 2019-12-10 §186, punkt 3.2.

Giltigt from: 2021-02-04
Giltigt t o m: 2022-02-04

Registreringsnummer: JDF328
Företag: Forums vårdcentral, Hemsjukvård
Organisationsnummer: 232100-0016

Tillståndet gäller för parkering upp till två (2) timmar per parkeringstillfälle på allmän platsmark inom Nacka kommuns kommungräns.

Nacka 2021-02-05

Camilla Gunneby
Trafikingenjör/handläggare



Delges sökande och Natur- och trafiknämnden samt polismyndigheten.

Nyttoparkeringstillståndet är knutet till ett enskilt fordon.
Tillståndet kan när som helst återkallas vid misskötsel.
Fordonet får ställas upp dygnet runt, men högst två (2) timmar i sträck på allmän platsmark inom Nacka kommun.
Uppställning får ske på gata med parkeringsförbud som beslutats genom lokala trafikföreskrifter och utan att erlägga avgift.
Tillståndet gäller inte på tidsangivna eller veckodagsangivna stannande-förbud eller parkeringsförbud.
På parkeringsplatser med kortare uppställningstid än två (2) timmar gäller tidsbegränsningen som framgår på respektive plats.
Tillståndet gäller inte där det gäller stannande och parkeringsförbud enligt trafikförordningen, exempel fordonet för ej ställas upp hindrande, nära vägkorsning, på gång/cykelbana eller på eller nära övergångsställe med flera.
Tillståndet gäller inte på platser för ett särskilt ändamål - vändplats, last-plats med flera -eller reserverade parkeringsplatser, till exempel för motorcyklar, bussar eller för rörelsehindrade.
Tillståndet gäller inte inom gångfartsområde eller på gägata.
Tillståndet gäller inte på tomtmark/privat mark.
Tillståndet ska placeras väl synligt i främre vindruta på vänster sida.

NACKA
KOMMUN 

NYTTOPARKERING
JDF328

Giltigt t o m:

2022-02-04

Tillståndet gäller för parkering upp till två (2) timmar per parkeringstillfälle på allmän platsmark inom Nacka kommuns kommungräns.

Utfärdad till: Forums vårdcentral, Hemsjukvård, 232100-0016

Kortnr: 202114, NTN 2021/37

Delegationsbeslut Parkeringstillstånd för rörelsehindrad jan 2021

Ärende Id	Beslutsdatum	Förartyp	
1/21	2021-01-04	Förare	Bifall
261/20	2021-01-04	Förare	Bifall
243/20	2021-01-04	Förare	Bifall
242/20	2021-01-11	Passagerare	Bifall
2/21	2021-01-11	Förare	Bifall
265/20	2021-01-11	Förare	Bifall
8/21	2021-01-18	Förare	Bifall
9/21	2021-01-18	Förare	Bifall
266/20	2021-01-22	Förare	Bifall
10/21	2021-01-22	Förare	Bifall
11/21	2021-01-25	Förare	Bifall
Avslag			
6/21	2021-01-15		Avslag
5/21	2021-01-15		Avslag

Bygglövsenheten

Bygg för nybyggnad av flerbostadshus med 12 lägenheter, rivning på fastigheten Sicklaön 276:1 (Gillevägen 24)

Beslut

Naturvärden

Direkt (andra sidan vägen) väster om den aktuella fastigheten står en stor ek. Trädet har av Länsstyrelsen klassats som "jätteträd" och omfattas av biotopskydd enligt Miljöbalken. Tillsynsmyndighet är Länsstyrelsen. Eken finns med på inlämnad ansökan. Eken får inte skadas under utbyggnadstiden. Detta gäller såväl grenar som rötter.

På fastigheten finns också en större ek, som ska sparas enligt särskild planbestämmelse. Trädet finns redovisat i handlingarna. För att trädet ska kunna säkerställas, måste det skyddas under framförallt utbyggnadstiden men naturligtvis även under fortsatt förvaltning. Under utbyggnadstiden bör stammen plankas in och trädets rötter och krona bör skyddas av ett tillfälligt stängsel. Trädet skall skyddas från åtgärder som påverkar såväl rötter som grenverk. Rådgör gärna med arborist.

Utemiljö

För att inte påverka eken med n-bestämmelse negativt, bör inga större justeringar av marknivåerna göras i anslutning till trädet. Inte heller bör några större/ tyngre konstruktioner eller anläggningar anordnas ovanpå trädets rotsystem.

In och utfart

Anslutande ramp från garaget till den allmänna vägen (Nysätravägen) ska ha ett vilplan med lutning på högst 5% på en sträcka av ca 5 m.

Angöringsplats

Placeringen av angöringsplatsen som redovisas i handlingarna är sådan att fordonen vid utkörning måste köra på den allmänna torgyta vilket är inte lämpligt med hänsyntill trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanter som vistas på torget.



In och utfart

Sikt vid garageanslutningen till den allmänna vägen (Nysätravägen) ska vara god. Murar, vegetation och andra föremål ska inte skymma sikten.

Murar och trappor

Murar och trappor samt andra fasta föremål ska i sin helhet ligga på fastighetsmark.

Gångbanan.

Enheterna påpekar att det finns ingen gångbana utmed Nysätravägen vilket är ogynnsamt angående trafiksäkerheten.

Trafikbuller

Enheterna förutsätter att utbyggnaden ska uppfylla de bestämmelser för trafikbuller som anges i detaljplanen.

Dagvatten

Dagvatten bör hanteras så, att den befintliga eken och tillkommande vegetation förses med växttillgängligt vatten i lagom omfattning. Dagvatten ska, enligt kommunens dagvattenstrategi fördröjas och renas inom fastigheten. Dagvatten får ej ledas ut direkt från kvartersmark till allmän plats. Detta förutom det dagvatten som leds till det kommunala dagvattensystemet.

Omhändertagande av dagvatten längs med in- och fartsrampen ska ske inom fastigheten och framgå tydligare av handlingarna hur detta kommer att ske. Dessutom ska åtgärder som hindra ytvatten att rinna från allmänväg via rampen till garaget/fastigheten redovisas.

Övrigt

Synpunkter på bygglovet ska inhämtas även från Trafikverket som är väghållare för Nackanäsvägen (väg 260).

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafیکنämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi
Trafikplanerare
Trafikenheten

Elisabet Rosell
Kommunekolog
Enheten för drift offentlig utemiljö

Delegationsbeslut Parkeringstillstånd för rörelsehindrad jan 2021

Ärende Id	Beslutsdatum	Förartyp	
1/21	2021-01-04	Förare	Bifall
261/20	2021-01-04	Förare	Bifall
243/20	2021-01-04	Förare	Bifall
242/20	2021-01-11	Passagerare	Bifall
2/21	2021-01-11	Förare	Bifall
265/20	2021-01-11	Förare	Bifall
8/21	2021-01-18	Förare	Bifall
9/21	2021-01-18	Förare	Bifall
266/20	2021-01-22	Förare	Bifall
10/21	2021-01-22	Förare	Bifall
11/21	2021-01-25	Förare	Bifall
Avslag			
6/21	2021-01-15		Avslag
5/21	2021-01-15		Avslag

Bygglövsenheten

Bygglov för användning av byggnad till vårdboende 59 lägenheter, tillbyggnader och utvändiga ändringar på fastigheten Erstavik 10:1 (Hästhagsvägen 9)

Beslut

Utemiljö

Det är av betydelse att befintlig vegetation som ska bevaras, skyddas under ut-/ombyggnadstiden. Stammar plankas t.ex.in och rötter skyddas mot uttorkning. Det är viktigt att så väl befintlig som ny vegetation förses med vatten.

Miljön är etablerad och grannar finns nära, det är därför värdefullt om arbeten utförs med stor hänsyn till befintlig vegetation samt att föreslagna planteringar verkligen utförs.

Parkering

På en av situationsplanerna redovisas 31 bilparkeringsplatser och 10 platser för cykel. Men av en annan situationsplan framgår antalet möjliga parkeringsplatser för bilar till 40 platser. Samtidigt framgår av situationsplanerna att parkeringsplatser görs enligt landskapsarkitekt/landskasritningar som visar 18 bilplatser vilket är inte tillräckligt med platser. Detta gör att redovisningen av antalet parkeringsplatser är otydligt.

Av handlingarna ska framgå tydligt hur många parkeringsplatser kommer att anordnas och ingår i bygglovet.

Övergångsstället

Tillgängligheten vid det befintliga övergångsstället är bristfälligt och ska ses över samråd med kommunen.

Övrigt

Trafikenheten påpekar att den kommande verksamheten alstra en del trafik som kan påverka trafiksituationen i området.



Dagvatten

Ny-/ombyggnadsarbeten ska genomföras så att vegetationen i området får tillgång till växttillgängligt vatten.

Dagvatten i området får ej ledas ut på allmän plats, utan ska kunna fördröjas inom fastigheten. Detta enligt kommunens dagvattenpolicy och utöver det dagvatten som ev. leds till kommunens dagvattensystem.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi
Trafikplanerare
Trafikenheten

Elisabet Rosell
Kommunekolog
Enheten för drift offentlig utemiljö

Bygglovsenheten

Bygglov för ändrad användning av kontorsbyggnad till förskola fastigheten Sicklaändrad ön 38:14 Tre Kronors väg 34

Beslut

Parkering

De hänvisade parkeringsplatser utanför centrumanläggningen är till för alla besökare och inte bara till förskolans hämtning- och lämningsplatser. Hyresavtal och antalet parkeringsplatser som hänvisas i bygglovshandlingarna bör redovisas.

In och utfart

In och utfart till angöringsvägen behöver tydliggöras på markplaneringsplanen. Ett vilplan med minst en billängd ska finnas i anslutning till Kvarnholmsvägen. Inga siktskymmande föremål som murar eller liknande får finnas i anslutning till infarten.

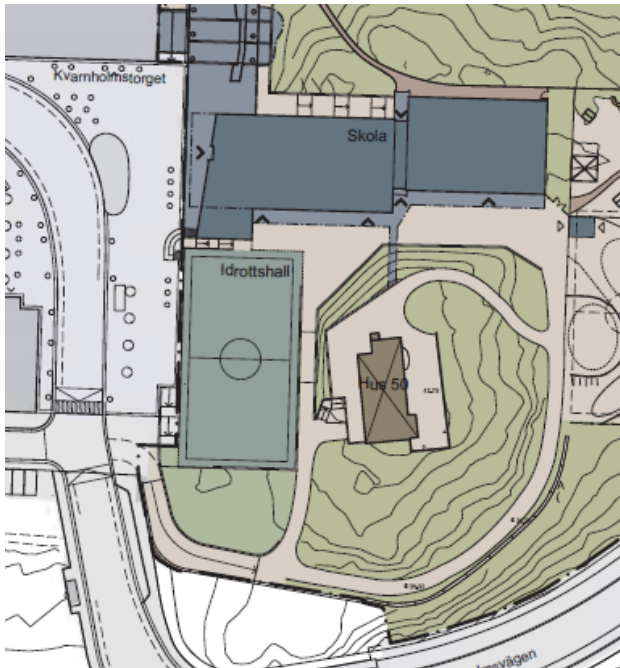
Dagvatten

Dagvattenavrinning från infarten ska tas om hand om inom den egna fastigheten. Inga kostnader för framtida dagvattenhantering får belasta kommunen.

Övrigt

Av handlingarna framgår ej hur befintlig vegetation ska sparas. Avses någon befintlig vegetation (n) prövas att tas bort? Framgår ej av handlingarna. Ändrade markförhållanden (höjder, material, schakter) kan innebära att vegetation som ska sparas, dö på sikt. Framgår ej vad som är befintlig resp. tillkommande vegetation.

Enligt detaljplan med illustrationsplan, ska en bollplan med måtten 20m x40 m förläggas till taket på sporthallen – se fig. nedan.



Ur Illustrationsplan - planhandling

Av de nu inkomna ansökningshandlingarna är bollplanens storlek svår att tolka. Har bollplanen minskats till förmån för lekyta på del av bollplanen? Då det med hänsyn till terrängen är svårt att få till lämplig bollyta på Kvarnholmen, är detta den största bollplan som planeras på Kvarnholmen. Med tanke på det geografiska läget och antalet boende på ett utbyggt Kvarnholmen, vore det önskvärt med en större bollplan än denna men en bollplan på 20x40 var det som bedömdes rimligt i planskedet. För att möjligheterna för lek- och rekreation ska fungera på sikt, behövs hela ytan för bollspel. Den kan t.ex. delas av för att fungera för två grupper (träning för yngre barn).

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi
 Trafikplanerare
 Trafikenheten

Elisabet Rosell
 Kommunekolog
 Enheten för drift offentlig utemiljö

Bygglövsenheten

Bygglov gällande marklov för markförändringar och trädfallning på fastigheten Sicklaön 38:14 Tre Kronors väg 34

Beslut

Mark och vegetation.

Länsstyrelsen har i tidigare beslut tillstyrkt förändringar av marknivåer samt fällning av ett antal utpekade uppvuxna träd, som enligt gällande detaljplan, var avsedda att bevaras.

Natur- och trafiknämnden har inte någon annan åsikt än Länsstyrelsen i frågan men vill understryka Länsstyrelsens bedömning att det är viktigt att säkerställa trädmiljön kring Disponentvillan långsiktigt och behovet av återplantering. För att bibehålla områdets karaktär och biologiska värden behöver träden vara av likvärdig storlek som dagens träd.

Större permanenta förändringar av marknivåer, innebär oftast att befintliga träd på sikt kan dö men även under utbyggnadsarbetena kan träd skadas permanent. De flesta trädslag tål inte några större förändringar av befintliga marknivåer – gäller både schakt och fyllning. Även vegetationens behov av vatten ska beaktas. Större markarbeten (dränerande i detta fall) innebär ofta att tillgången på vatten minskas för växtligheten. Av handlingarna bör framgå hur växternas framtida behov av vatten säkerställs vid ev. dränerande arbeten.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi
Trafikplanerare
Trafikenheten

Elisabet Rosell
Kommunekolog
Enheten för drift offentlig utemiljö

Bygglovsenheten

Bygglov för ändrad användning av affärslokal till gym på fastigheten Sicklaön 38:18 (Kvarnholmsvägen 92)

Beslut

Parkering

De hänvisade parkeringsplatser utanför centrumanläggningen är till för alla besökare och inte bara till gymlokalen.

Sökande ska redovisa om användningen av affärslokalerna som detaljhandel upphör helt eller om denna verksamhet flyttas till andra lokaler i centrumet. Om befintlig verksamhet upphör och ersätts av kommande gymlokal, så får bygglovet räkna in de befintliga parkeringsplatserna som ingår i tidigare bygglov för affärslokaler. Men om nuvarande affärslokaler flyttar inom centrum då ska gymlokaler visa egna p-platser.

Enheten förutsätter att kommunantikvarien yttrat sig över förslaget

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi
Trafikplanerare
Trafikenheten

Elisabet Rosell
Kommunekolog
Enheten för drift offentlig utemiljö

Bygglövsenheten

Bygglöv gällande för nybyggnad av Padelbanor på fastigheten SOLSIDAN 2:1

Beslut

Natur, lek och rekreation

För att se, att konsekvenserna av en utbyggnad enligt handlingarna, inte inkräktar på allmän plats i angränsande detaljplan, efterfrågar enheten en redovisning av sektioner med mått. Detta för att se att utbyggnad av hallen inte skadar befintlig naturmark i angränsande plan vare sig i ett utbyggnadsskede eller förvaltningsskede.

En redovisning önskas även av var den föreslagna hallen ligger i förhållande till befintlig pulkabacke, då den uppskattade pulkabacken bör ges möjligheter att finnas kvar.

Bilparkering

De parkeringsplatser som redovisas i bygglovshandlingarna används av kommunen vintertid mellan 15 okt till 1 maj för sandupplag till vinterunderhållet. Placeringen av sandupplaget är strategiskt/väldigt viktigt då det täcker en stor del av Solsidans sandbehov vintertid. Därför sökande kan inte hänvisa till denna plats för att uppfylla parkeringsbehovet för verksamheten.

Enligt uppgifter från våra förvaltare, används parkeringen både av besökare till parken och förskolan samt som gästparkering kvällstid för besökare till omkringliggande fastigheter som, inte har så stora parkeringsmöjligheter inom sina fastigheter.

Cykelparkering

Sökande ska redovisa cykelparkeringsplatser.

Övriga upplysningar och synpunkter

Lek

Trots att området där en padelhall nu föreslås ligger inom "Idrottsområde" enligt gällande stadsplan, så används ytan i dag som allmän plats PARK/NATUR. Detta tillsammans med att en stor förskola har byggts ut inom område för idrott, kan ifrågasätta stadsplanens relevans/aktualitet?

I dagslägen nyttjas och förvaltas området som allmän plats – se figur nedan, samt för förskoleändamål.

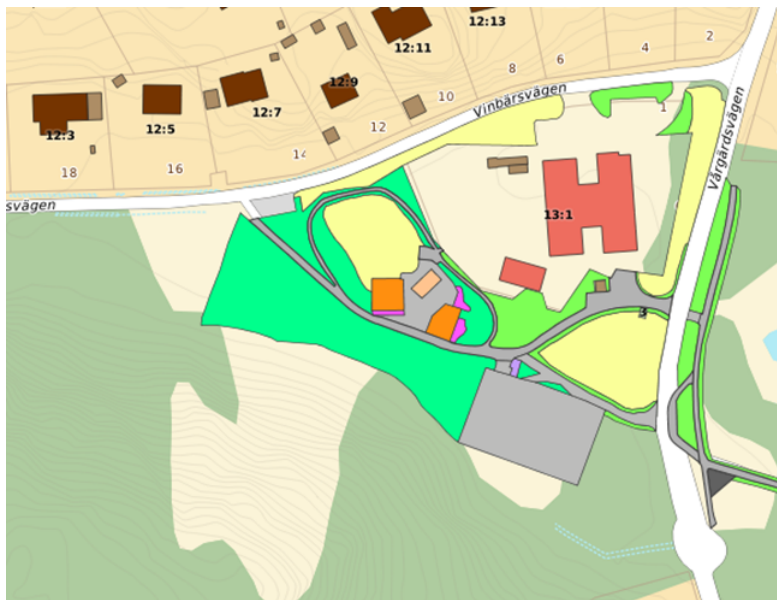


Fig 1, områden som sköts av NTN som park- respektive naturmark.

Enligt ansvarig parkförvaltare används området flitigt av alla barn i området.

Här ligger även en "skrämselhicksframkallande" pulkabacke som används såväl av förskolebarn som av barn ända upp i tonåren. Eftersom den ligger i skugga tår inte snön i första taget och den fryser lätt till så det krävs inte mycket snö för bra pulkaföre.

Området har alltså flera övriga etablerade lek- och rekreationsfunktioner.

Natur

Stora delar av Stadsplaneområdet sköts i dag som park/natur

Delar av naturkaraktär ingår i ett biologiskt spridningssamband och innehåller värdefull vegetation. Detta gäller framförallt arter knutna till ädellövträdsmiljöer - se figur nedan.

Området är rikt på djurliv och utgör ett naturligt stråk för hjortar, rådjur och rävar, vilket har betydelse för den biologiska mångfalden men är även ett inslag som uppskattas av de boende i området.

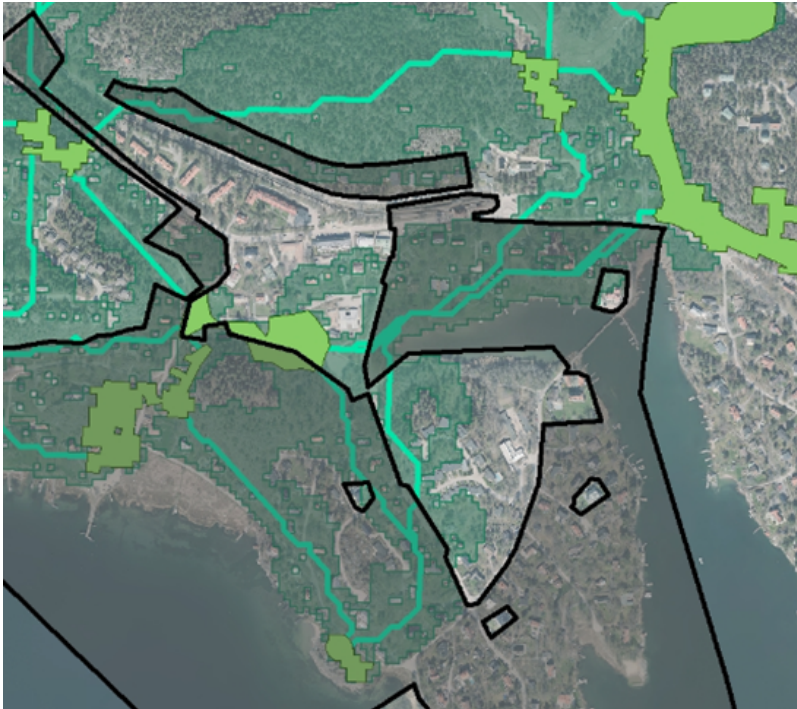


Fig 2, biologiska spridningssamband för arter knutna till ädellövskog

Alternativ

Padel har blivit populärt på senare tid och ett flertal ansökningar om padelhallar/banor har inkommit till kommunen. Då hallarna är förhållandevis stora, kanske det går att samordna anläggningarna? Finns det befintliga lokaler som kan användas under tiden då intresset för verksamheten kan utvärderas? I anslutning till gamla Solsidans skola finns lokaler som kanske kan nyttjas temporärt?

Detta beslut fattas med stöd av punkten 3 i Natur- och trafiknämndens delegationsordning.

Mahmood Mohammadi
 Trafikplanerare
 Trafikenheten

Elisabet Rosell
 Kommunekolog
 Enheten för drift offentlig utemiljö

Till Polismyndigheten i Stockholm
Förvaltningsrätt 3 Stockholm RA**Yttrande gällande ansökan om upplåtelse av offentlig plats enligt ordningslagen för avstängning av gata samt container eventuellt på kommunal mark -åtgärder ryms inom TA-plan.**

Sökande: Team Wåhlin Värme & VVS AB (Energiborrning görs av

Plats: Långsjövägen 11

Tid: 2021-01-28

Typ av verksamhet: Markupplåtelse

Yta/ antal:

Villkor:	Sökande behöver TA-plan för åtgärderna. TA-plan är sökt hos Nacka kommuns trafikingenjörer samt beviljad av trafikingenjör Kim Stenmark. De åtgärder som sökande sökt upplåtelse offentlig plats för via polisen ryms inom den TA-plan som sökande beviljats från Nackas trafikingenjör. Nacka kommun svarar därför inte på denna förfrågan om upplåtelse offentlig plats.
-----------------	--

Detta yttrande är undertecknat av handläggare vid trafikheten enligt Natur- och Trafiknämndens delegationsordning punkt 1.14.

För Natur- och Trafiknämnden

Vänliga hälsningar,
Anna Pöldma
Trafikheten
Nacka kommun

Till Polismyndigheten i Stockholm
Förvaltningsrätt 3 Stockholm RA**Beslut om tillstyrkan av ansökan om upplåtelse av offentlig plats enligt ordningslagen arbetsplatsetablering Sveab för tunnelbanebygget på grönyta mellan Griffelvägen och Vikdalsvägen för FUT.**

Sökande:	Sveab Anläggning AB
Plats:	grönyta mellan griffelvägen och viktalsvägen Viktalsvägen 14, 16
Tid:	2021-01-22 - 2021-03-31
Typ av verksamhet:	Markupplåtelse
Yta/ antal:	2204 kvm
Upplåtelseavgift	0,00 kr

Avgift tas inte ut i enlighet med av kommunfullmäktige fastställt taxa den 2017-11-13 eftersom etableringen sker för FUT.

Villkor:	<p>NACKA KOMMUN GODKÄNNER ANSÖKAN ENLIGT BIFOGAT KARTMATERIAL UNDER FÖRUTSÄTTNING ATT:</p> <p>Kontaktuppgifter till sökande skall finnas väl synliga så att allmänheten kan kontakta företaget vid eventuella frågor angående upplåtelsen. Information till närboende ska också ombesörjas av sökande.</p> <p>Ta-plan ska upprättas och följas. In – och utfart till arbetsplatsetableringen skall godkännas. Kontaktperson som ska godkänna TA-planen är Kim Stenmark kim.stenmark@nacka.se</p> <p>Sökande ansvarar för områdena under tiden för upplåtelsen, dvs. ansvarar mot sig själv och mot tredje man om skada skulle uppkomma vid användning av områdena.</p> <p>Lösa massor (undantaget rena matjordsmassor) får inte placeras direkt på marken eller så att det kan läcka eller spridas ut i omkringliggande områden. Markduk ska användas för att förhindra detta. Vid högre belastning på marken ska den förstärkas med krossmaterial (markduk under).</p>
-----------------	---

	<p>Sökande tar över ansvaret för skötsel och underhåll av området under tiden för upplåtelsen. Området ska hållas i snyggt och städlat skick under tiden för upplåtelsen samt lämnas väl städad.</p> <p>Särskild varsamhet önskas med parkering i området. Inga motorfordon får blockera vägar och parkera mot parkeringsförbud.</p> <p>Inga gångvägar i området får blockeras. Etablering och avetablering via befintliga gångvägar kräver särskild dispens från trafikenheten.</p> <p>Efter etablering ska marken återställas till befintligt skick. Kommunen ska kallas till marksyn samt etableringssyn.</p> <p>Information: Träd inom eller i anslutning till det upplåtta området samt i dess närhet ska skyddas från påkörning och kompaktering. Vid skada tar kommunen ut viten enligt teknisk handbok bilaga ” krav vid grävning i allmänplats”.</p> <p>Om sökande inte utför återställning till överenskommet skick så har Nacka kommun rätt att göra detta på sökandes bekostnad. Kommunen kan även fakturera sökande för extra städning. Eventuella kostnader i samband med etableringen ska ej belasta kommunen.</p> <p>Tillstånd från berörda myndigheter ska införskaffas av sökande.</p> <p>Nacka kommun har en taxa för nyttjande av allmän platsmark som kommer att debiteras sökande.</p>
--	--

Detta yttrande är undertecknat av handläggare vid trafikenheten enligt Natur- och Trafiknämndens delegationsordning punkt 1.14.

För Natur- och Trafiknämnden

Vänliga hälsningar,
Anna Pöldma
Trafikenheten
Nacka kommun

Till Polismyndigheten i Stockholm
Förvaltningsrätt 3 Stockholm RA**Yttrande gällande ansökan om upplåtelse av offentlig plats enligt ordningslagen för löptävling genom utställda stationer i juni 2021, bana igenom delar av Nackareservatet****Sökande:** midnattsloppet nordic ab**Plats:** en bana går genom Nackareservatet från Björkhagens golfklubb och tillbaka
Ältavägen 110**Tid:** 2021-06-04 - 2021-06-13**Typ av verksamhet:** Markupplåtelse ej på kommunal mark

Villkor:	Nacka kommun är inte markägare. Markägare är Stockholm Stad. Nacka kommuns miljöenhet har myndighetsansvar för att bevaka att reservatsbestämmelserna inom Nackareservatet hanteras på rätt sätt. Trafikenheten har fått svaret från Miljöenheten att dispens från reservatsbestämmelserna inte behövs för åtgärderna som sökande önskar vidta för att kunna utföra tävlingen. Nacka kommun förväntar sig att avtal sluts med Stockholms stads förvaltare som täcker evenemanget samt att sökande städar banan efter att tävlingen avslutas från skräp som kan ha lämnats av de tävlande, åskådare samt funktionärer
-----------------	--

Detta yttrande är undertecknat av handläggare vid trafikenheten enligt Natur- och Trafiknämndens delegationsordning punkt 1.14.

För Natur- och Trafiknämnden

Vänliga hälsningar,

Anna Pöldma

Trafikenheten

Nacka kommun

Till Polismyndigheten i Stockholm
Förvaltningsrätt 3 Stockholm RA**Beslut om tillstyrkan av ansökan om upplåtelse av offentlig plats enligt ordningslagen för filminspelning på Svindersviksbron**

Sökande:	indio film ab
Plats:	svindersviksbron med omgivning
Tid:	2021-01-18 enligt TA-plan 20-02 natten mellan 18 jan och 19 jan
Typ av verksamhet:	Kommersiell: Övrigt filminspelning
Yta/ antal:	
Upplåtelseavgift	1 000,00 kr

Avgift tas ut i enlighet med av kommunfullmäktige fastställd taxa den 2017-11-13.

Villkor:	<p>NACKA KOMMUN GODKÄNNER ANSÖKAN ENLIGT BIFOGAT KARTMATERIAL UNDER FÖRUTSÄTTNING ATT:</p> <p>Filminspelning på kommunal mark får inte utestänga allmänheten som alltid har företräde. Endast kortare avspärning eller anhållan om tystnad får ske vid tagning.</p> <p>Arrangören ska ha personal på plats som kan besvara frågor från allmänheten. Information till närboende ska också ombesörjas av sökande.</p> <p>Sökande ska ombesörja att funktionärer finns på plats för att styra gång- och cykeltrafikanter enligt överenskommelse med polisen. Sökande ansvarar för områdena under tiden för upplåtelsen, dvs. ansvarar mot sig själv och mot tredje man om skada skulle uppkomma vid användning av områdena.</p> <p>TA-plan ska upprättas och följas. Kontaktperson för TA-plan är Dennis Vassenin, dennis.vassenin@nacka.se</p> <p>Området ska hållas i snyggt och städat skick under tiden för upplåtelsen samt lämnas väl städat. Arrangören tillhandahåller egna papperskorgar och bortfrakt av avfall vid behov.</p> <p>Särskild varsamhet önskas med parkering i området. Inga motorfordon får blockera vägar och parkera mot parkeringsförbud. Inga gångvägar i området får blockeras. Etablering och avetablering via befintliga gångvägar kräver särskild dispens från trafikenheten. Arrangören ansvarar för att det finns fria räddningsvägar.</p>
-----------------	---

	<p>Information:</p> <p>Träd inom eller i anslutning till det upplåtta området samt i dess närhet ska skyddas från påkörning och kompaktering. Vid skada tar kommunen ut viten enligt teknisk handbok bilaga ”krav vid grävning i allmänplats”.</p> <p>Om sökande inte utför återställning till överenskommet skick så har Nacka kommun rätt att göra detta på sökandes bekostnad. Kommunen kan även fakturera sökande för extra städning. Eventuella kostnader i samband med evenemanget ska ej belasta kommunen.</p> <p>Tillstånd från berörda myndigheter ska införskaffas av sökande. Nacka kommun har en taxa för nyttjande av allmän platsmark som kommer att debiteras sökande.</p>
--	---

Detta yttrande är undertecknat av handläggare vid trafikenheten enligt Natur- och Trafiknämndens delegationsordning punkt 1.14.

För Natur- och Trafiknämnden

Vänliga hälsningar,
Anna Pöldma
Trafikenheten
Nacka kommun

Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Buxbomsvägen;

beslutade den 3 september 2020.

Nacka kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 7 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

Markerade sträckor på Buxbomsvägen enligt kartbild ska vara ändamålsplats för lastning och lossning.



Denna författning träder i kraft den 3 februari 2021.

På Natur- och trafiknämndens vägnar.

Dennis Wassenin

Shamil Matourin

Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Anemonvägen;

beslutade den 3 september 2020.

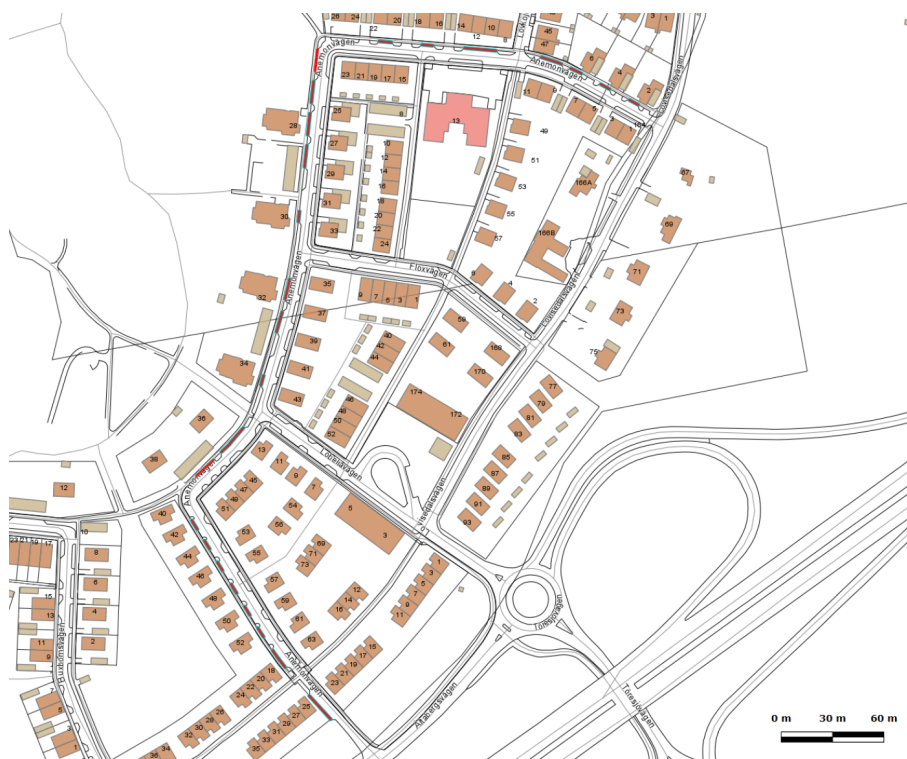
Nacka kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På markerade sträckor på Anemonvägen enligt kartbild får fordon parkeras under högst 4 tim i följd.

Tidsbegränsningen gäller under tiden vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 08.00 - 18.00.

Parkering är dock förbjuden torsdag klockan 08.00 - 16.00.

Parkeringsskiva eller motsvarande ska användas.



Denna författning träder i kraft den 3 februari 2021.

På Natur- och trafiknämndens vägnar.

Dennis Wassenin

Shamil Matourin

Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Anemonvägen;

beslutade den 3 september 2020.

Nacka kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 7 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

Markerade sträckor på Anemonvägen enligt kartbild ska vara ändamålsplats för lastning och lossning.



Denna författning träder i kraft den 3 februari 2021.

På Natur- och trafiknämndens vägnar.

Dennis Wassenin

Shamil Matourin

Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Lobeliavägen;

beslutade den 3 september 2020.

Nacka kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På markerade sträckor på Lobeliavägen enligt kartbild får fordon parkeras under högst 4 tim i följd.

Tidsbegränsningen gäller under tiden vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 08.00 - 18.00.

Parkering är dock förbjuden torsdag klockan 08.00 - 16.00.

Parkeringsskiva eller motsvarande ska användas.



Denna författning träder i kraft den 3 februari 2021.

På Natur- och trafiknämndens vägnar.

Dennis Wassenin

Shamil Matourin

Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Lobeliavägen;

beslutade den 3 september 2020.

Nacka kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 7 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

Markerad sträcka på Lobeliavägen enligt kartbild ska vara ändamålsplats för lastning och lossning.



Denna författning träder i kraft den 3 februari 2021.

På Natur- och trafiknämndens vägnar.

Dennis Wassenin

Shamil Matourin

Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om parkering på Floxvägen;

beslutade den 3 september 2020.

Nacka kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 17 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

På markerade sträckor på Floxvägen enligt kartbild får fordon parkeras under högst 4 tim i följd.

Tidsbegränsningen gäller under tiden vardagar utom vardag före sön- och helgdag klockan 08.00 - 18.00.

Parkering är dock förbjuden onsdag klockan 08.00 - 16.00.

Parkeringsskiva eller motsvarande ska användas.



Denna författning träder i kraft den 3 februari 2021.

På Natur- och trafiknämndens vägnar.

Dennis Wassenin

Shamil Matourin

Nacka kommuns lokala trafikföreskrifter om ändamålsplats på Floxvägen;

beslutade den 3 september 2020.

Nacka kommun föreskriver med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 7 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) följande.

Markerade sträckor på Floxvägen enligt kartbild ska vara ändamålsplats för lastning och lossning.



Denna författning träder i kraft den 3 februari 2021.

På Natur- och trafiknämndens vägnar.

Dennis Wassenin

Shamil Matourin

Anmälningar

18

Motioner i NTN 2020

Diariernr	Rubrik	Behandlad i NTN	Behandlad i KF	Inkom till KF
NTN 2020/304	Motion – Inrätta bemannad parklek i Braxenparken och utred vidare behov av bemannade parklekar i kommunen (V)			2020-11-30
NTN 2020/277	Motion – Fossilfri fordonsflotta senast 2030 (S)			2020-11-04
NTN 2020/235	Motion – Strategi för kommunens laddinfrastruktur	20201110 § 191 noterar	Bordlagt	2020-09-29
NTN 2020/177	Motion – Öka säkerheten för bilister under gångbroar	20201020 § 170 noterar	Bordlagt	2020-06-18
NTN 2020/176	Motion – Tidigarelägg satsningar på gång- och cykelbanor	20201110 § 191 noterar	Bordlagt	2020-06-18
NTN 2020/155	Motion – Svalare stadsmiljö	20201110 § 192 noterar	Bordlagt	2020-06-03

Medborgarförslag NTN 2020

<u>NTN 2020/323</u>	Medborgarförslag om förbud mot fyrverkerier
<u>NTN 2020/322</u>	Medborgarförslag om tillträdesväg till Glasbrukssjön, Björknäs
<u>NTN 2020/298</u>	Medborgarförslag- Strandpromenad Bastusjön
<u>NTN 2020/296</u>	Medborgarförslag gällande vinterbelysning i lekparken
<u>NTN 2020/287</u>	Medborgarförslag - belysning vid fotbollsplanen i Kolarängen i Älta
<u>NTN 2020/279</u>	Medborgarförslag gällande Ältaberget/Telegrafberget
<u>NTN 2020/276</u>	Medborgarförslag om linfärja mellan Saltsjöbaden och Saltsjö Boo
<u>NTN 2020/275</u>	Medborgarförslag om en hundrastgård nära Finntorp/Ekudden/Järla Sjö
<u>NTN 2020/270</u>	Medborgarförslag gällande att anlägga Eknäs Padelcenter i Nacka kommuns regi
<u>NTN 2020/263</u>	Medborgarförslag om Belysning lekplats och fotbollsplan Kolarängen
<u>NTN 2020/254</u>	Medborgarförslag om ett utegym i Lilla Björknäs
<u>NTN 2020/253</u>	Medborgarförslag gällande belysning i spåret runt Långsjön
<u>NTN 2020/250</u>	Medborgarförslag om bättre skyltning vid cykelvägen, nära Storängens busshållplats
<u>NTN 2020/247</u>	Medborgarförslag om förändring kring övergångsställen runt Järla skola
<u>NTN 2020/246</u>	Medborgarförslag om övergångsställe vid Henriksdalsviadukten
<u>NTN 2020/245</u>	Medborgarförslag om övergångsställe på Vikdalsvägen
<u>NTN 2020/244</u>	Medborgarförslag angående nytt övergångsställe
<u>NTN 2020/243</u>	Medborgarförslag angående upprustning av ångbåtsbrygga Visborgs minne
<u>NTN 2020/234</u>	Medborgarförslag: cykelramp vid Båthöjden i Fisksätra
<u>NTN 2020/230</u>	Medborgarförslag om lekpark i Nacka strand.
<u>NTN 2020/229</u>	Medborgarförslag om anläggning av Frisbeegolfbana
<u>NTN 2020/225</u>	Medborgarförslag om trappa vid vändplan på Skymningsvägen i SaltsjöBoo
<u>NTN 2020/222</u>	Medborgarförslag om badplats i Älta
<u>NTN 2020/220</u>	Medborgarförslag - gång- och cykelbro över vid Järlaleden (väg 260) mellan Sickla industriväg och Sickla Allé
<u>NTN 2020/219</u>	Medborgarförslag - Privatfinansierade bänkar
<u>NTN 2020/204</u>	Medborgarförslag utegym på Baggensudden i nära anslutning till Dalenbadet
<u>NTN 2020/203</u>	Medborgarförslag om utegym i Lilla Björknäs
<u>NTN 2020/185</u>	Medborgarförslag gällande närmiljön i Nacka kommun
<u>NTN 2020/179</u>	Medborgarförslag - Trafiksituationen kring Insjön
<u>NTN 2020/160</u>	Medborgarförslag om prydsträd till Tollare Torg
<u>NTN 2020/159</u>	Medborgarförslag om att öppna upp servicehuset i Storängen för föreningsverksamhet
<u>NTN 2020/146</u>	Medborgarförslag om byggnation av beachvolleybollplan vid Gamla allén
<u>NTN 2020/145</u>	Medborgarförslag om byggnation av beachvolleybollplan vid Långsjön

<u>NTN 2020/143</u>	Medborgarförslag Plogga stationer
<u>NTN 2020/139</u>	Medborgarförslag om separerad cykel- och gångbana vid Sickla allé
<u>NTN 2020/129</u>	Medborgarförslag om skottramp för hockey i Gröna Dalen
<u>NTN 2020/128</u>	Medborgarförslag beachvolleybollplaner för träning och tävling i Nacka
<u>NTN 2020/127</u>	Medborgarförslag om aktivitetsyta i Lännersta
<u>NTN 2020/121</u>	Medborgarförslag konstgräs på grusplanen vid Lilla Björknäsvägen
<u>NTN 2020/117</u>	Medborgarförslag om fler soptunnor/papperskorgar i Nyckelvikens naturreservat
<u>NTN 2020/110</u>	Medborgarförslag om upprustning/renovering av tennisbana vid Nacka Sjukhus.
<u>NTN 2020/102</u>	Medborgarförslag om trafikflödet på Sickla Allé
<u>NTN 2020/91</u>	Medborgarförslag om Cykelparkering och vård Älta IP
<u>NTN 2020/75</u>	Medborgarförslag om utformning av Skutviken i Skogsö Naturreservat
<u>NTN 2020/69</u>	Medborgarförslag gällande förlängning av trottoar vid Lännerstavägen/Soldatvägen
<u>NTN 2020/48</u>	Medborgarförslag - Anlägg strandpromenad runt Järta sjö
<u>NTN 2020/47</u>	Medborgarförslag - Bredda bron över Sickla kanal
<u>NTN 2020/37</u>	Medborgarförslag om padelbanor för spontanspel
<u>NTN 2020/24</u>	Medborgarförslag Belysning Tryffelväg

Politikerinitiativ 2020 Natur- och trafiknämnden

<u>NTN</u> <u>2020/316</u>	Politikerinitiativ parkering Velamsund (M)		2020-12-08	
<u>NTN</u> <u>2020/289</u>	Politikerinitiativ Åtgärder för att göra lekplatsen vid Tollare torg säker (S)		2020-11-17	
<u>NTN</u> <u>2020/210</u>	Politikerinitiativ - fartdämpande åtgärder för cyklister (KD)	§ 171, 20201020	2020-08-25	Natur- och trafiknämnden noterar att Trafikverket är väghållare. Ett arbete med ny vägplan pågår och kommunen har dialog med Trafikverket kring utformningen för ökad trafiksäkerhet. Politikerinitiativet är därmed besvarat. Natur- och trafiknämnden beslutar att enheten i dialog med Trafikverket även lyfter behovet av omedelbara trafiksäkerhetsåtgärder för gång och cykel i väntan på den kommande ombyggnationen.
<u>NTN</u> <u>2020/171</u>	Politikerinitiativ Odlingslotter (NL)	§ 211 20201215	2020-06-12	Natur- och trafiknämnden beslutar att ca 30 000 kronor av redan beslutat driftbudget används för att kunna erbjuda odlingspaket på allmän plats till privatpersoner 2021. Om försöket avlöper väl kommer denna typ av odling bli en del av kommunens verksamhet framöver. Politikerinitiativet är därmed färdigbehandlat.
<u>NTN</u> <u>2020/134</u>	Politikerinitiativ Tillgänglighetsanpassade badplatser i samtliga kommundelar (NL)	§ 105, 20200616	2020-05-12	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.
<u>NTN</u> <u>2020/72</u>	Politikerinitiativ Åtgärder för ökad trafiksäkerhet på Saltsjöbadsvägen vid Morningside (C)	§ 106, 20200616	2020-03-23	Natur- och trafiknämnden noterar att det redan pågår ett arbete som uppfyller intentionerna bakom förslagen i politikerinitiativet
<u>NTN</u> <u>2020/66</u>	Politikerinitiativ Parkering Skyttevägen (M)	§88 20200519	2020-03-10	Natur- och trafiknämnden anser att politikerinitiativet är besvarat med bedömningen att det inte är lämpligt att anlägga parkering på Skyttevägen men att viss uppställning av fordon kan ske tills vidare. Natur- och trafiknämnden ger Trafikenheten i uppdrag att upplysa såväl parkeringsbolaget som berörda föreningar om innebörden av beslutet.
<u>NTN</u> <u>2020/43</u>	Politikerinitiativ - Alternativa, lugna cykelvägar över Sicklaön (L)	2§ 65, 20200422 bifall	2020-02-19	uppdra åt trafiknämnden att utreda möjligheten till att tillhandahålla en eller flera alternativa cykelvägar.
<u>NTN</u> <u>2020/42</u>	Politikerinitiativ - utred nyttoparkering (M)	§ 107, 20200616	2020-02-19	Natur- och trafiknämnden noterar att i de flesta fall finns möjlighet för hemtjänstverksamhet att få dispens för parkering på kvartsmark. Politikerinitiativet är därmed besvarat.
<u>NTN</u> <u>2020/3</u>	Politikerinitiativ simbanor kommunala badplatser (L)	§ 124, 20200825	2020-01-08	Natur och trafiknämnden avslår politikerinitiativet utifrån den ökade risken för drunkningstillbud som förslaget kan innebär. Därmed är politikerinitiativet färdigbehandlat.