

## KALLELSE

### Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott kallas till sammanträde

Dag Tisdagen den 19 april 2016  
Tid Kl. 09.00  
Plats Nacka stadshus, sammanträdesrummet Jelgava  
Ordförande Mats Gerdau  
Nämndsekreterare Görel Petersson

### Föredragningslista

Nr	Ärende	Noteringar
1.	Val av justeringsman	
2.	Anmälningar	
3.	Delegationsbeslut	
	<b>Stadsbyggnadsärenden</b>	
4.	Uppföljning av översiksplanens strategier KFKS 2016/228-212	
5.	Utbyggnadspromemoria för Vikingshillsvägen, stadsbyggnadsprojekt 9409 KFKS 2009/272-251	
	<b>Fastighetsärenden</b>	
6.	Komplettering parkeringsavgifter vid stadshuset KFKS 2014/410-315	
7.	Fastighetsverksamheternas ekonomiska utblick inför mål och budget 2017-2019 KFKS 2016/247	
8.	Mark-, bostads- och lokalförsörjningsplaneringen för åren 2016-2030 KFKS 2016/248	
9.	Inlösen av fastigheten Kummelnäs 6:22 i Kummelnäs KFKS 2016/267	



Nr	Ärende	Noteringar
10.	Förvärv av villafastighet för kommunens sociala bostadsbehov KFKS 2016/259	
11.	Justering av köpebrev med Rikshem Skolfastigheter AB för fastigheterna Igelboda 23:9 och 46:5, Neglinge skola KFKS 2016/255	
12.	Uppföljning av fastighetsöverlåtelse till Rikshem Skolfastigheter AB KFKS 2016/268	
13.	Inriktning och tillvägagångssätt för försäljningsuppdrag – fastighetsöverlåtelse KFKS 2016/269	
	<b>Infrastrukturärenden</b>	
14.	Inrikningsbeslut Nacka C bussterminal, överdäckning, trafikplatser KFKS 2015/304-224	
15.	Åtgärdsvalsstudie och avsiktsförklaring för verksamhetsområde Kil KFKS 2016/271	
16.	Övriga frågor	

Kommunstyrelsen

## **Uppföljning av översiktsplanens strategier 2016**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

### **Ärendet**

Enligt översiktsplanen för Nacka kommun, antagen i juni 2012, ska underlag uppdateras kontinuerligt när ny statistik blir tillgänglig och när nya prognosar och inventeringar görs. I samband med årsbokslutet ska en uppföljning och redovisning av läget vad gäller översiktsplanens mål och åtgärder göras.

De mål som anges i översiktsplanens sex utmaningar och målområden är till stor del av så långsiktig karaktär att en meningsfull uppföljning inte kan göras efter de knappt fyra år som översiktsplanen funnits. Frågan om uppdatering och komplettering av målen behandlas i den aktualitetsprövning av översiktsplanen som görs under våren 2016. En uppföljning av åtgärderna i översiktsplanens fyra strategier redovisas i det bilagda dokumentet.

Tidigare år har en uppdaterad version av översiktsplanens underlag gjorts i december månad. I och med att en aktualitetsprövning av översiktsplanen nu görs, är det lämpligare att istället uppdatera underlaget i samband med den revidering av översiktsplanen som följer på aktualitetsprövningen.

### **Bilaga**

Uppföljning av översiktsplanens strategier 2016.

Andreas Totschnig  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Sven Andersson  
Översiktsplanerare  
Enheten för strategisk stadsutveckling

---

## **Uppföljning av översiktsplanens strategier 2016**

2016-03-29  
Sven Andersson  
KFKS 2016/228-212

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bakgrund .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Utveckla lokala centra och deras omgivning.....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Planera, förvalta och utveckla den gröna och blå strukturen .....</b>	<b>11</b>

## I Bakgrund

Enligt Översiksplanen för Nacka kommun, antagen i juni 2012, ska en uppföljning och redovisning av läget vad gäller översiksplanens mål och åtgärder göras i samband med årsbokslutet. De mål som anges i översiksplanens sex utmaningar och målområden är till stor del av så långsiktig karaktär att en uppföljning inte är meningsfull efter de knappt fyra år som översiksplanen funnits. I den aktualitetsprövning av översiksplanen som samtidigt görs tas emellertid frågan om uppdatering upp. Bland annat gäller detta de nya övergripande målen och de nyligen antagna miljömålen.

En uppföljning av åtgärderna i översiksplanens fyra strategier har tidigare gjorts 2014 och 2015. Nedan följer årets redovisning av det aktuella läget för respektive åtgärd. Den vänstra kolumnen är en ordagrant återgivning av texten i översiksplanen. I vissa fall är denna inaktuell och kommer att ändras eller tas bort i den revidering som följer på aktualitetsprövningen.

## 2 Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön

### Åtgärder för att genomföra strategin

Text i översiksplanen	Kommentar
Kvarnholmens utbyggnad pågår enligt antaget program. Målet är att skapa en stadsdel som <u>tillfredsställer</u> stadsmänniskans krav på variationsrik miljö och boendekvalitet, samt tjänstesektorns krav på en representativ och inspirerande miljö.	Detaljplaneetapp 4 och 5 antogs under 2015. Planarbete för etapp 6 (Hästholtmssundet och Gäddviken) har påbörjats under 2015.
Fördjupad översiksplan för centrala Nacka är under utarbetande. Det kommer att bli det mest omfattande stadsbyggnadsprojektet på Sicklaön. Målet är att skapa en långsiktigt hållbar stadsdel som blir centrum för östra Stockholmsregionen. Utbyggnaden förutsätter tunnelbana till Nacka centrum. Lägen för tunnelbanestationer, bussterminal vid Nacka Forum och eventuell tunnelbanedepå kommer att utredas.	Kommunstyrelsen (KS) beslutade på våren 2013 att arbetet skulle slutföras i form av ett detaljplaneprogram. Detaljplaneprogrammet antogs av KS den 13 april 2015. Det fortsatta arbetet samordnas med planeringen av tunnelbanan, överdäckning av Värmdöleden och ny bussterminal i Nacka centrum. Detaljplanearbete har startats fört sju delområden inom centrala Nacka.

Värmdövägen är Nackas huvudgata. För att utveckla Värmdövägen till en attraktiv och funktionell stadsgata bör denna studeras i hela sin längd vad gäller kompletteringsbebyggelse och utformning av gaturummet för alla trafikslag.	En förstudie av Värmdövägen pågår. Den ska prioritera gång, cykel och kollektivtrafik framför privatbilismen samt att skapa en stadsgata. Gaturummet ska där så möjligt omges av fasader mot gata. Förstudien ska beskriva funktioner som kan/bör lokaliseras inom det framtida vägområdet och beskriva en genomförandeplan för utbyggnad.
Stadsbyggnadsidén ”Entré Sickla” med tankar om stråk och mötesplatser utvecklas och tillförs ytterligare planeringsaspekter. Eventuellt utarbetas en fördjupad översiktsplan för området.	En fördjupad studie av västra Sickla har gjorts inom ramen för strukturplane-arbetet. Flera detaljplanearbete pågår i området. Det fortsatta övergripande arbetet sker inom samordningsprojektet Sickla-Plania.
Nya vägförbindelser för bättre trafikfördelning på västra Sicklaön.	En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen har studerats i programmet för Planiaområdet. Under 2015 togs en fördjupad utredning fram om utförande, teknik och kostnader kopplat till en höjning av Saltsjöbanan. KSSU antog start-PM för projektet i oktober 2015.
Den framtida användningen av Bergs oljehamn kommer att utredas. Utredningen kommer att belysa konsekvenserna av en avveckling av oljehamnen samt möjligheten att bebygga området med bostäder.	En utredning från WSP (Stockholms-regionens framtida oljeförsörjning) visar att regionen kan hantera att både Loudden och Berg upphör som bränsledepärer. Södertälje hamn har pekats ut som det mest fördelaktiga alternativet att ta över volymerna från Loudden och Berg. I februari 2016 lämnade Mark- och miljödomstolen Södertälje hamn AB tillstånd att hantera utökade volymer petroleumprodukter och hamnen kan därmed hantera samtliga de volymer som idag hanteras vid Louddens och Bergs oljehamnar. Konsekvenserna av en avveckling är därmed utredd, i enlighet med översiktsplanen. Tomträttsavtalet för Bergs oljehamn är uppsagt. Tingsrätten och hovrätten har

	<p>prövat att uppsägningen är giltig. Domen har vunnit laga kraft. Tvisten om marken ska användas för bränsledepå eller bostäder fortsätter under 2016.</p> <p>Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott startade detaljplanearbetet i april 2014. Under 2015 ingick området i den europeiska arkitekttävlingen Europan 13. Europan är en av världens största arkitekttävlingar. Europan är unik genom att endast vända sig till yngre arkitekter och är en av få som handlar om framtidens stad och samhälle. Bergs var en av två svenska tävlingstomter och hade temat: "Nacka from oil to City." Tävlingen avslutades i juni och vinnaren utsågs efter ett omfattande juryarbete i december 2015. Arbetet med planläggning för bostäder i Bergs gård pågår för fullt och ingår i genomförandet av Nacka stad.</p>
Kommunen ska verka för att Västra Sicklaön blir attraktiv för befintliga företag och nya arbetsplatsetableringar.	Överenskommelsen om tunnelbana har stor betydelse för attraktiviteten. Frågan beaktas även i alla program och detaljplaner. För att möjliggöra kontorsbebyggelse innan tunnelbanan byggs ut, har kommunen i ett inledningsskede reducerat medfinansieringsnivån för kontor.

### Övrigt:

Förutom de åtgärder som nämns i översiksplanen har en mängd aktiviteter startat i syfte att bygga en tät och blandad stad på västra Sicklaön. Detaljplaneprogram har antagits för Nacka strand och centrala Nacka samt kommer snart att antas för Planiaområdet. Detaljplaneprogram är också under utarbetande för Henriksdal. Stadsbygnadsprinciper för Nacka Stad, kallad Fundamenta, antogs av kommunstyrelsen i mars 2015. En utvecklad strukturplan för västra Sicklaön, vilken knyter samman områdets olika detaljplaneprogram, har utarbetats och behandlats av Kommunstyrelsen i juni 2015.

### **3 Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka**

#### **Åtgärder för att genomföra strategin**

<b>Text i översiktsplanen</b>	<b>Kommentar</b>
Kommunen verkar för att planerade projekt som Saltsjöbanans modernisering, ny Skurubro, Kvarnholmsförbindelsen inklusive trafikplats Kvarnholmen och Danvikslösen realiseras så fort som möjligt.	Beslut har fattats om Saltsjöbanans upprustning, vissa åtgärder ska vara genomförda till 2018, medan exempelvis mötesstationer skjutits till 2021. Ny Skurubro projekteras och byggnation beräknas påbörjas under 2018. Kvarnholmsförbindelsen kommer att bli klar under mitten av 2016. Vägplan för Trafikplats Kvarnholmen fastställdes 2015. Om planen inte överklagas kommer byggande av trafikplatsen att påbörjas hösten 2016. Åtgärdsvalsstudien för väg 222 har resulterat i att Trafikplats Kvarnholmen bör vara fullständig, vilket innebär ytterligare planering. Danvikslösen har avslutats men arbetet med gränslandet Stockholm/Nacka fortsätter.
En förstudie inleds för utbyggnad av tunnelbana till Nacka.	Arbetet med att precisera lägena för Nackas tre tunnelbanestationer har pågått under hela 2015 och fortsätter under 2016. Planeringen av uppgångar och entréer utgår från det inriktningsbeslut som kommunstyrelsen fattade i juni. Under året har två samråd med allmänheten genomförts med välbesökta öppna hus i Dieselverkstan och Nacka stadshus. Under 2016 kommer ett plansamråd för järnvägsplanen att hållas. Ett färdigt förslag tas sedan fram och ställs ut för granskning våren 2017. Planerad byggstart är 2018 och tunnelbanan planeras att öppnas för trafik 2025.

Kollektivtrafik på vatten permanentas och utökas.	SjöVägen har övertagits av landstinget och kontinuerlig utveckling planeras.
Busskörfälten kompletteras så de blir sammanhängande.	Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för hela väg 222, (Värmdöleden) i vilken olika åtgärder föreslogs. Kommunen för kontinuerliga diskussioner med trafikverket och SLL, trafikförvaltningen kring dessa frågor.
Områden för kollektivtrafikdepåer utreds.	Det område som inom Nacka kommun är aktuellt för bussdepå är Kil. Detaljplaneprogram för Kil antogs av KS 26 oktober 2015. Programmet innehåller plats för eventuell bussdepå.
Fullständig trafikplats på Värmdöleden vid Nacka centrum utreds och byggs.	Ingår i planprogram för centrala Nacka. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Värmdöleden mellan trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skoglund har tagits fram i samarbete med Trafikverket och SLL, trafikförvaltningen. Syftet har varit att analysera hur trafiksystemen ska fungera med överläckning, bussterminal och den kommande tunnelbanan. Huvudförslaget i ÅVS:en är två fullständiga trafikplatser i trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan lägen, samt att trafikplats Nacka C tas bort. På grund av detta har en översyn av strukturplanen inom centrala Nacka påbörjats.
Ny trafikplats vid Boovägen planeras och byggs.	En åtgärdsvalsstudie tillsammans med Trafikverket pågår.
För Östlig förbindelse finns gällande detaljplaner mellan Södra länken och Kvarnholmsvägen, inklusive anslutningsramper till Värmdöleden. Fortsatt utredning och planläggning behövs.	Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie där det konstateras att det finns behov av en östlig förbindelse. I Sverigeförhandlingen har Östlig förbindelse med spår blivit utpekat som objekt för fortsatt förhandling.
En cykelplan tas fram.	Kommunfullmäktige har antagit strategi för cykelsatsningar i Nacka 2014.

Lägen för infartsparkeringar inventeras och reserveras.	Kontinuerligt arbete pågår med att utveckla och utöka infartsparkeringar. För närvarande finns 1650 p-platser och 264 cykelparkeringar på kommunens infartsparkeringar.
Bilfärja mellan Bergs oljehamn och Frihamnen har utretts.	Projektet visade sig alltför kostsamt i förhållande till nyttan.
Kommunen verkar för det finns tillgång på klimatanpassade bränslen i Nacka.	I Nackas miljöprogram 2016-2030 finns ett mättbart mål för utsläpp av växthusgaser per person från vägtrafik.

## 4 Utveckla lokala centra och deras omgivning

### Åtgärder för att genomföra strategin

Text i översiksplanen	Kommentar
Program för Orminge centrum antas och detaljplanearbete startas. Bussterminal och infartsparkering och plats för framtida tunnelbanestation integreras i centrumanläggningen.	Planprogram för Orminge centrum med förslag på ny bussterminal och möjlighet till framtidens tunnelbanestation antogs hösten 2015. Detaljplanearbete och markanvisning för etapp 1 påbörjas 2016.
Diskussionen med medborgarna i Fisksätra, den så kallade Fisksätradialogen utvecklas och får ligga till grund för fortsatt arbete. Ett detaljplaneprogram tas fram.	Programmet för Fisksätra antogs 2013. Detaljplan för Lännsbohöjden vann laga kraft 2014, utbyggnad har startat. Detaljplan för Fisksätra marina har överklagats till länsstyrelsen, besked väntas under våren 2016. Detaljplan för norra centrum pågår, preliminärt samråd under 2016. Planarbete har påbörjats för Fisksätra station i samband med upprustningen av Saltsjöbanan. Detaljplan för Metrevsgatan på Fiskarhöjden har beräknad start 2016. Kommunstyrelsens arbetsutskott har beslutat att en idrottshall/multiarena med inriktning mot friidrott ska placeras i Fisksätra. Lokaliseringsutredning

	pågår, beslut om inriktning är taget i fritidsnämnden.
Omvandling av Älta centrum med ett utarbetat detaljplaneprogram som grund.	Kommunstyrelsen antog detaljplaneprogrammet i september 2015. Stadsbyggnadsprojekt för etapperna A och B (sammanlagt cirka 475 bostäder) påbörjas under 2016.
Program eller fördjupad översiksplan för utvecklingen av Björknäs centrum.	Inte påbörjat. En start av programarbetet planeras till hösten 2016.
Analys av framtida utvecklingsbehov för Saltsjöbadens centrum.	Programarbete pågår. Under 2015 hölls workshop med invånare, förtroendevalda mm liksom en 3D-dilaog. Den preliminära tidplanen innebär programsamråd våren 2016 och antagande av program i slutet av 2016. Därefter kan detaljplanearbete påbörjas.
I detaljplaneprogrammet för Finntorp finns förslag till åtgärder för Finntorps centrum.	Åtgärder kring centrum inte påbörjade. Mindre kompletteringar av bostäder i närområdet har skett och planarbete för ytterligare kompletteringar pågår. Området närmast Värmdövägen har studerats för bostäder inom strukturplanearbete.
Komplettering med ny bebyggelse vid vissa av Saltsjöbanans stationer.	Ett flertal projekt var planerade i samband med den konvertering av Saltsjöbanan till snabbspårväg, som inte längre är aktuell. Förtätning planeras ske kring stationer på Sicklaön och i Fisksätra,
I samtliga lokala centra ska åtgärder genomföras för att främja mötesplatser och för att komplettera med funktioner som saknas. Åtgärdsprogram för genomförandet tas fram i samarbete med berörda intressenter.	I planprogrammen för lokala centrum är frågan av stor betydelse. Alla planprogram innehåller därför förslag på åtgärder för att förbättra tillgången på mötesplatser.  I Älta invigdes Älta kulturknut 2011 och till sommaren 2014 stod en strandnära park färdig mellan ishallen och Ältasjön. I planprogrammet föreslås bl.a. ett

	<p>parkrum och ett tydligare torg vid Älta centrum.</p> <p>I planprogrammet för Orminge föreslås bl.a. mer utvecklade torgmiljöer, ett grönstråk med aktivitetsytor och ett kulturstråk med verksamheter.</p> <p>I Fisksätra öppnade museet HAMN juni 2014. Upprustning av centrumtorget och Fisksätra holme planeras. I planprogrammet föreslås bl.a. ett förtydligande av stationsområdets mötesfunktion och en förbättrad koppling till strandområdet.</p> <p>I programmet för Saltsjöbadens centrum föreslås en tydligare centrumstruktur med bl a ett torg och bättre koppling till Tippen station, en ny lekplats vid Neglinge gård och en dagvattenpark.</p>
Kommunen ska verka för att lokala centra blir attraktiva för befintliga företag och nya arbetsplatsetableringar	<p>I planprogrammen för lokala centrum är denna fråga mycket viktig.</p> <p>I programarbetena för Fisksätra, Orminge, centrum Älta centrum och Saltsjöbadens centrum har därför dialog skett med centrumägare och till viss del med större butiksnehavare.</p>

## 5 Planera, förvalta och utveckla den gröna och blå strukturen

### Åtgärder för att genomföra strategin

Text i översiksplanen	Kommentar
Analys av möjliga åtgärder för att skydda och utveckla svaga länkar i de gröna kilarna och viktiga spridningsvägar mellan värdekärnorna, samt för att minska barriäreffekter av vägar, spårvägar och bebyggelse.	Översiksplanens riktlinjer i dessa frågor följs upp i alla detaljplaneprogram och stadsbyggnadsprojekt. Ekologiska spridningsanalyser har tagits fram i samband med detaljplaneprogram och utvecklad strukturplan för Nacka stad. Samverkansprojektet ”Svaga samband i Tyrestakilen” genomfördes under 2015 tillsammans med Stockholm, Tyresö och Haninge, där möjliga åtgärder presenterades och diskuterades med politiker från respektive kommuner.
Utredning av framtida skydd för områden med höga naturvärden som är ekologiskt särskilt känsliga eller som utgör rekreativa värdekärnor.	Naturreservat har bildats för Trollsjön, Svärdsö, Skuruparken och Skarpnäs. Svärdsö och Skuruparken är överklagade till mark- och miljödomstolen och Skarpnäs till länsstyrelsen. Naturreservatsbildning pågår för Ryssbergen, och Rensätra.
Ta fram ett ”natur- och friluftsprogram” i syfte att värna och utveckla värden för naturvård och rekreation.	Arbetet med att ta fram en skötselplan för all naturmark påbörjades under 2015 och beräknas vara klar 2018. En fauna- och viltvårdsstrategi är framtagen men ej beslutad i nämnd. Länsstyrelsen beviljade 2015 medel för en friluftsstrategi för Nacka kommun. Natur- och trafiknämnden beslutade att genomföra framtagandet och arbetet genomförs under 2016. Tillsammans utgör dessa tre åtgärder ett natur- och friluftsprogram.
Kvalitativa riktlinjer för parker i tät bebyggelse utarbetas.	Under 2016 avslutas arbetet med principer för parkstruktur i tät bebyggelse.
Översyn av äldre detaljplaner med dåligt skydd för grönområden och vatten.	Inte påbörjat.

Där strandskyddet har utökats till 300 meter behålls vanligtvis denna utökning. Strandskyddet tas bort i några redan bebyggda områden där det helt saknar betydelse.	Länsstyrelsen har fattat beslut om utökat strandskydd efter samråd med kommunerna. Beslutet överensstämmer med Nackas översiktsplan. Att ta bort strandskyddet för vissa områden kräver dock separata beslut.
Genomförande av nya småbåtshamnar och nya båtuppläggningsplatser.	Antagen men överklagad detaljplan för Fisksätra marina och innebär en utökning med ca 250 båtplatser. I lagakraftvunnen detaljplan för Kvarnholmen etapp 4 finns ca 100 båtplatser för de boende.
Nya strandpromenader enligt förslag i kustprogram.	En förstudie av nya strandpromenader togs fram 2013. NTN prioriterade 2014 en utbyggnad av ”den felande länken” mellan Marinstaden och Svindersviks gård. Utbyggnad planeras 2016 men osäkerhet råder om markåtkomst.
Kartläggning och förslag till åtgärder för gröna, gärna generationsöverskridande mötesplatser i samspel med lokalsamhället.	Upprustning av centrala parken i Orminge har genomförts. Saltängens lekplats har rustats upp. Nya hundrastgårdar har anlagts i Älta och Fisksätra.
En marinarkeologisk sårbarhetsanalys tas fram över kommunens vattenområden i syfte att utreda vilka områden som kan kräva marinarkeologisk förundersökning inför åtgärder.	Inte påbörjat.
Ett stort antal sjöar utgör ESKO-områden (ekologisk särskilt känsliga områden) enligt miljöbalken, där även små ingrepp eller förändringar kan rubba den ekologiska balansen. Dessa observeras kontinuerligt.	Pågående. Miljöenheten har miljöövervakning.
Kustvattnen Erstaviken och Vårgärdssjön utpekas som nya ESKO-områden. Arbetet med att identifiera ESKO-områden på land och i kustvatten ska fortsätta.	Erstaviken och Vårgärdssjön är utpekade. Arbetet med att identifiera ytterligare ESKO-områden är inte påbörjat.

Tillgängligheten till och inom grön- och vattenområden förbättras genom tydlig vägvisning, attraktiva stråk och entréer till naturen.	Under 2015 har Erstaviks samverkansprojekt avslutats och slutrapparterats till NTN och länsstyrelsen. Bland annat har 11 entréer anlagts, 14 informationsskyltar och över 40 vägvisningsskyltar satts upp, 3 mil leder röjts och märkts upp, 300 meter spänger byggts, drygt 2 km gång- och cykelstig anlagts och rustats upp, besöksmål såsom Sandakällan och Skogshyddan har rustats upp och en omfattande och pedagogisk information lagts in på <a href="http://www.nacka.se">www.nacka.se</a>
---	--

### Övrigt

Under 2013-2015 har fokus varit på att uppnå målet god ekologisk status på havsvattnet och de insjöar som prioriterats av Vattenmyndigheten, samt målet som möjliggör en långsiktigt hållbar utveckling av båtlivet i Nacka. Pilotprojektet Ekotjänster i Nacka slutrapparterades till Boverket och projektet Ekosystemtjänster på västra Sicklaön slutrapporteras till KSSU under 2015.

## *Öppenhet och mångfald*

*Vi har förtroende och respekt för människors kunskap  
och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar*





2016-04-05

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
 KFKS 2009/272-251  
 Projekt 9409

Kommunstyrelsens  
 stadsutvecklingsutskott

## **Utbyggnadspromemoria för Vikingshillsvägen stadsbyggnadsprojekt 9409**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott fastställer utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt 9409 Vikingshillsvägen och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet, under förutsättning att tillstyrkan sker i natur- och trafiknämnden.

Detta beslut fattas av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott med stöd av punkten 40 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Detaljplanen vann laga kraft 2013-06-26 och syftar till att möjliggöra för en utbyggnad av kommunal VA-försörjning av norra Boo, ge Vikingshillsvägen en sådan standard att fordon och gång- och cykeltrafikanter kan använda vägen på ett trafiksäkert sätt och ge 35 berörda fastigheter permanentbostadstandard genom ökade byggrätter och kommunalt vatten och spillvatten (VA). Kommunen är huvudman för de allmänna platserna.

Miljödom för markavvattning med ut- och ombyggda diken vid Karbosjön och Sågsjön meddelades av mark- och miljödomstolen 2012-03-21. Genomförandet av miljödomen ingår i projekt Vikingshillsvägen. Avvattningen ska råda bot på den återkommande översvämningsproblematik som delar av norra Boo drabbas av. Utbyggnaden av förnyelseområden i norra Boo och Vikingshillsvägen är beroende av att miljödomen genomförs.

Upphandlingsprocessen påbörjas när utbyggnads-PM är antaget där en entreprenör förhoppningsvis kan starta utbyggnaden efter sommaren 2016 och avsluta i mitten av 2018.

Förfrågningsunderlag för genomförandet är nyligen framtaget vilket visar på att projektet kommer att bli väsentligt dyrare att genomföra än tidigare beräkningar. Svåra geotekniska förhållande med invecklade förstärkningsåtgärder och en komplicerad entreprenad med bland annat tillfälliga byggvägar för trafiken orsakar framförallt fördyrningen. Vidare ingår



relativt få fastigheter i plan- och gatukostnadsområdet vilket medför låga intäkter från anläggningsavgift och gatukostnadsersättning.

## Ärendet

Detaljplanen för Vikingshillsvägen vann laga kraft den 26 juni 2013. Planen tog lång tid att upprätta eftersom den påverkas av flera intilliggande detaljplaner som måste upprättas i symbios med varandra. Planen möjliggör en utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp i dels norra Boo och dels inom planområdet. Flera förnyelseområden i norra Boo får vatten och avlopp från planerade ledningar i Vikingshillsvägen. Trafiksäkerheten ska höjas för både fordon och gående och cyklister genom att vägen får en standard som genomfartsled med erforderlig breddning, siktförbättring och gång- och cykelväg längs med hela sträckningen med tillhörande övergångsställen och busshållplatser. Planen möjliggör även för permanentbebyggelse inom planområdet genom generella byggrätter för normalstor villa och anslutningspunkt för kommunalt vatten och avlopp för fastigheterna. En mindre pendlar/infartsparkering anläggs i anslutning till Backeboo skolan i ett försök att råda bot på bland annat den ansträngda trafiksituationen kring skolan vid hämtning och lämning av barnen.

Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser inom detaljplanen. Kommunen äger och sköter drift- och underhåll av Vikingshillsvägen idag. Vägen är i mycket dåligt skick och trillar mer eller mindre i sönder där delar av vägen långsamt sjunker ihop. Vägen kräver idag ett omfattande och dyrt underhåll där återkommande kontroller och åtgärder säkerställer kvalitén och försöker förhindra att vägen blir trafikfarlig.

Ett flertal förnyelseområden i norra Boo såsom område G, B, C, Rörsundsviken 1 och 2 samt Bågvägen Åbroddsvägen är beroende av att Vikingshillsvägen byggs ut och måste vänta med sitt genomförande tills ombyggnaden av vägen är klar. Vikingshillsvägen klarar idag inte de tunga byggtransporter som skulle bli följd av genomförandet av dessa förnyelseområden samtidigt som det med stor sannolikhet skulle orsaka trafikkaos med denna ökade trafikmängd under genomförandet av vägen. Några förnyelseområden får kommunalt VA från ledningar i Vikingshillsvägen.

Mark- och miljödomstolen meddelade dom rörande markavvattning den 21 mars 2012. Åtgärden ska vara utförd senaste den 21 mars 2017. Norra Boo och framförallt området kring Karbosjön drabbas återkommande av översvämningar vilket miljödomen ska råda bot på. Kommunen svarar för genomförande av åtgärderna och framtida drift- och underhållskostnader. Vikingshillsvägens genomförande är beroende av att åtgärderna i enlighet med miljödomen utförs.

Förfrågningsunderlag för genomförandet och ombyggnad av Vikingshillsvägen med utbyggt kommunalt vatten och avlopp är nyligen framtaget. Förfrågningsunderlaget har tyvärr tagit mycket lång tid att få fram på grund av problem med projektören och en komplicerad entreprenad. Enligt nytt arbetsätt, som beslutats efter starten av framtagandet av



Vikingshillsvägens förfrågningsunderlag, ska förfrågningsunderlag numera vara klart betydligt tidigare i projekten för att undvika sena överraskningar och underlätta planeringen.

Alla erforderliga förrätningar som ger kommunen tillträde till allmän plats har vunnit laga kraft. Övriga markavtal som behövs för genomförandet har upprättats med privata fastighetsägare genom frivilliga överenskommelser.

Utbyggnaden av entreprenaden planeras starta efter sommaren 2016 och kan vara klar i början av 2018. Upphandlingen kan påbörjas när utbyggnads-PM är antaget av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott och tillstyrkt av natur- och trafiknämnden. Ett tilldelningsbeslut kan vara klart innan sommaren 2016.

Projektet och den förestående utbyggnaden beskrivs mer utförligt i bilagd utbyggnadspromemoria

## **Ekonomiska konsekvenser**

Kostnaden för genomförandet av Vikingshillsvägen och miljödomen beräknas öka högst väsentligt enligt ny kalkyl som bygger på det nyligen upprättade förfrågningsunderlaget.

Tidigare upprättad kalkyl av genomförandet som beslutad budget bygger på är framtagen och lyft i ett tidigt skede och framarbetad genom schablonkostnader för bland annat antal meter väg och VA enligt generella normer. I denna tidiga kalkyl fanns ingen möjlighet att ta hänsyn till de komplexa förutsättningar och lösningar för utbyggnaden som framkommit i ett senare skede när detaljprojektering och förfrågningsunderlag blivit klart.

Beslutad total budget för projekt Vikingshillsvägen inklusive miljödom har en kostnad på totalt 62,5 miljoner kronor med en entreprenadsumma för genomförandet på totalt 43 miljoner kronor. Totalt negativt netto för projektet är på - 45,5 miljoner kronor.

Ny beräknad total kostnad för projekt Vikingshillsvägen inklusive miljödom är på 99,3 miljoner kronor. Beräknad ny entreprenadsumma för genomförandet är på totalt 77 miljoner kronor med ett nytt totalt negativt netto för projektet på - 82,4 miljoner kronor. Projektet blir 36,9 miljoner kronor dyrare att genomföra än gällande ursprunglig budget varav entreprenadsumman svarar för 34 miljoner kronor. Resterande fördyrningar på knappt 3 miljoner kronor är framförallt markförvärv och interna resurskostnader. Eventuella fördyrningar i entreprenaden såsom ändring- och tilläggsarbeten eller andra överraskningar ingår inte i ovanstående summor.

Projektorganisationen kan inte se några möjligheter att minska kostnaderna för genomförandet genom andra lösningar eller färre delmoment eftersom fördyrningarna framförallt hänförs till omfattande grundförstärkningsåtgärder såsom kalkcementpelare och spontning samt tillfälliga byggvägar. Om hela Vikingshillsvägen ska byggas och få standard som genomfartsled måste nämnda åtgärder utföras.



Kommunen tar ut 10,5 miljoner kronor i gatukostnadsersättning, cirka 6 miljoner kronor i anläggningsavgift enligt gällande VA-taxa och cirka 300 000 kronor för mark- och bygglov. Totala intäkter för projektet blir knappt 17 miljoner kronor. Intäkterna är tämligen små och beroende av det relativt ringa antal fastigheter, enbart 35 stycken, som ingår i plan- och gatukostnadsområdet.

Projektet har idag ett utfall på cirka 18,6 miljoner kronor där interna resurser, förstudie, detaljplan, projektering, gatukostnadsutredning och rättsligt genomförande svarar för dessa upparbetade kostnader.

## **Konsekvenser för barn**

Genom ombyggnaden av Vikingshillsvägen ska trafiksäkerheten för barn, som idag är väldigt dålig, höjas väsentligt genom utbyggnad av en ny gång- och cykelväg med strategiskt placerad övergångsställen. Siktens ska förbättras genom att vägen blir bredare, får gång och cykelväg samtidigt som vägen rätas ut i kurvor eller vid andra skymda platser. Barn ska kunna röra sig i området där Vikingshillsvägen och Kummelnäsvägen ska fungera som säkra vägar där gång- och cykelvägar är skilda från trafiken. Barn ska även kunna korsa vägarna på ett säkert sätt vid nya övergångsställen.

## **Bilagor**

Bilaga 1 - Utbyggnadspromemoria

Bilaga 2 - Projektbudget

Bilaga 3 - Ärendeöversikt

Ulf Crichton  
Exploateringschef  
Exploateringenheten

Fredrik Bengtsson  
Projektledare  
Exploateringenheten

## Vikingshillsvägen 9409, ärendeöversikt

Beslut	Datum	Styrelse/nämnd	Kommentarer
Start-PM, yttrande	080402	MSN	§ 106
Start-PM, Godkännande	080505	KS	§ 89
Information, ansökan miljödom	091102	KS	§ 182
Ansökan miljödom	100111	KS	§ 5
Information inför Samråd	100428	MSN	§ 128
Detaljplan, Samråd	100611	Planchef	Enligt delegationsordning
Detaljplan, Yttrande, samråd	100615	KSAU	§ 171
Gatukostnadsutredning, samråd	100912	Exploateringschef	Enligt delegationsordning
Gatukostnadsutredning, yttrande, samråd	110125	KSAU	§ 7
Gatukostnadsutredning, utställning	110125	KSAU	§ 38
Detaljplan, Utställning	110126	MSN	§ 19
Gatukostnadsutredning, granskning	110207	KS	§ 38
Detaljplan, Granskning, yttrande	110222	KSAU	§ 33
Detaljplan, Tillstyrkan	110607	MSN	
Gatukostnadsutredning, tillstyrkan	120529	KSAU	§152
Gatukostnadsutredning Antagande	120613	KS	§182
Detaljplan, Tillstyrkan	120613	KS	§ 182
Detaljplan, Antagande	120910	KF	§ 182
Utbyggnads-PM, tillstyrkan		NTN	
Utbyggnads-PM, antagande		KSSU	
Projektavslut, tillstyrkan		NTN	
Projektavslut, tillstyrkan		MSN	
Projektavslut		KS	

## Projektkalkyl, ny och gällande budget, utdrag ur PortN

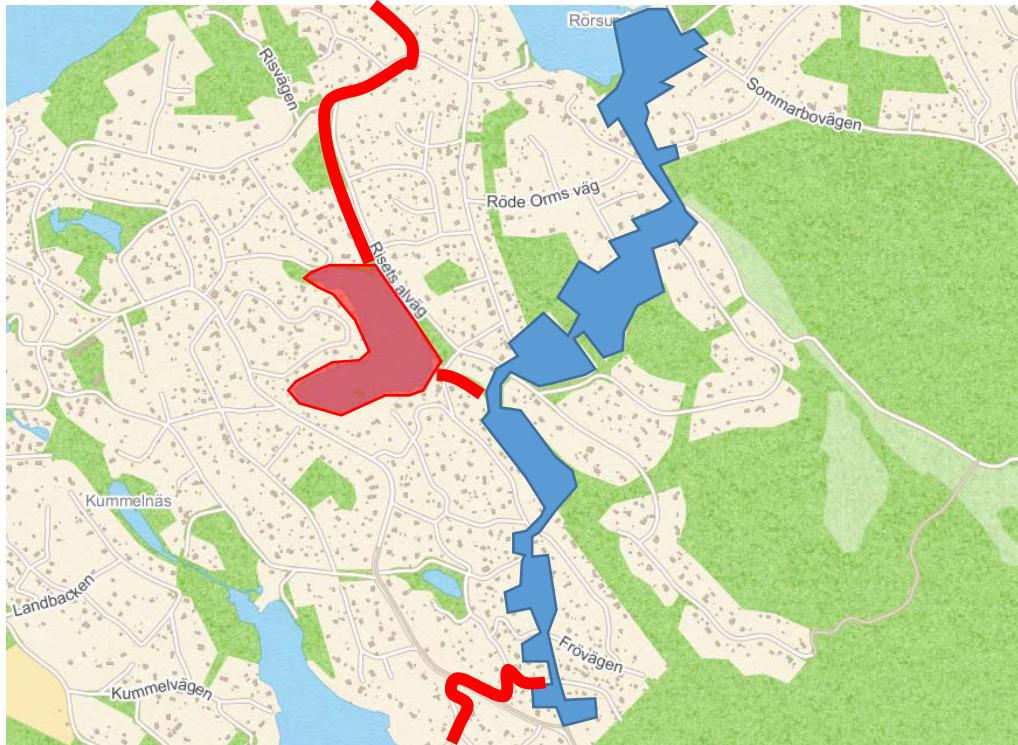
Aktivitet / Kostnad	Kod	Kalkyl		Budget	
		Antal	Å pris (SEK)	Summa (SEK)	(SEK)
Projektglobal - Vikingshillsvägen [9409]			0,00	0,00	0,00
+ 1. Projektplanering och ledning			2 666 244,50	2 666 244,50	1 639 225,00
+ 2. DELPROJEKT MILJÖREDOVISNING			106 900,00	106 900,00	106 900,00
+ 3. DELPROJEKT Förstudie			1 494 549,50	1 494 549,50	1 494 549,50
+ 4. DELPROJEKT Detaljplan (normalt planförarande)			1 862 517,00	1 862 517,00	1 849 767,00
+ 6. DELPROJEKT Gatukostnadsutredning			268 510,00	268 510,00	268 053,50
+ 7. DELPROJEKT Projektering			7 417 596,00	7 417 596,00	7 351 754,00
+ 8. DELPROJEKT Utbyggnad			80 818 400,00	80 818 400,00	46 315 522,00
8.1. Projektledning			115 400,00	115 400,00	115 400,00
8.2. Upphandling			0,00	0,00	0,00
8.3. Utbyggnad			77 088 000,00	77 088 000,00	42 741 122,00
8.3.1. Väg (inkl. belysning)			47 610 000,00	47 610 000,00	20 161 000,00
8.3.2. Avvattning väg, vattandom			9 654 000,00	9 654 000,00	7 412 122,00
8.3.3. VA			19 824 000,00	19 824 000,00	15 168 000,00
8.4. Byggledning och teknisk kontroll			1 803 000,00	1 803 000,00	1 703 000,00
8.5. Slutbesiktning			104 000,00	104 000,00	76 000,00
8.6. Driftsöverlämning			0,00	0,00	0,00
8.8. Garantibesiktning			83 000,00	83 000,00	55 000,00
8.9. Inlösen enskilda va-anläggningar			225 000,00	225 000,00	225 000,00
8.10. LTApumpar, Installationsbidrag			1 400 000,00	1 400 000,00	1 400 000,00
+ 9. DELPROJEKT Rättsligt genomförande			3 638 988,50	3 638 988,50	2 388 547,50
+ 10. Ekonomiskt utfall i projektet tom 20081231			1 072 619,00	1 072 619,00	1 072 619,00
<b>Total:</b>			<b>99 346 324,50</b>	<b>99 346 324,50</b>	<b>62 486 937,50</b>

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott /  
Natur- och trafiknämnden

## **Utbyggnadspromemoria för stadsbyggnadsprojekt nr 9409 Vikingshillsvägen**

### **Innehåll**

Innehåll .....	1
Sammanfattning.....	3
Historik/Genomförda delprojekt.....	3
Status i projektet.....	5
Delprojekt Projektering .....	5
Delprojekt utbyggnad av allmänna anläggningar .....	5
Delprojekt Rättsligt genomförande.....	6
Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser .....	7
Huvudsakliga mål för projektet .....	7
Utmaningar, risker och möjligheter i projektet .....	8
Ekonomi/Uppföljning gentemot senast beslutade budget.....	8
Förslag till beslut.....	11



Blå markering i kartan visar detaljplanen för Vikingshillvägen. Röda markeringar i kartan visar miljödomen med diken. Allt ingår i projekt Vikingshillvägen.



Vikingshillvägen är en genomfartsled och ligger i norra delen av Boo.



## Sammanfattning

Detaljplanen och gatukostnadsutredning för Vikingshillsvägen vann laga kraft 2013-06-26 respektive 2012-10-25. Syftet med planen är att möjliggöra för en utbyggnad av kommunal VA-försörjning av norra Boo, ge Vikingshillsvägen en sådan standard att fordon och gång- och cykeltrafikanter kan använda vägen på ett trafiksäkert sätt och ge 35 berörda fastigheter permanentbostadstandard genom ökade byggrätter och kommunalt vatten och spillvatten (VA). Utbyggnaden av förnyelseområden i norra Boo är beroende av att projektet genomförs. Kommunen är huvudman för de allmänna platserna.

Miljödom för markavvattning med ut- och ombyggda diken vid Karbosjön och Sågsjön beslutades av Mark- och miljödomen 2012-03-21. Genomförandet av miljödomen ingår i projekt Vikingshillsvägen. Avvattningen ska råda bot på den återkommande översvämningsproblematik som norra Boo drabbas av. Utbyggnaden av förnyelseområden i norra Boo och Vikingshillsvägen är beroende av att miljödomen genomförs.

Kommunens projektering är klar med ett framtaget förfrågningsunderlag. Upphandlingsprocessen påbörjas när utbyggnads-PM är antaget där en entreprenör kan starta utbyggnaden efter sommaren 2016 och avsluta i början av 2018.

Svåra geotekniska förhållanden med invecklade förstärkningsåtgärder, krav på att Vikingshillsvägen måste vara öppen för trafik under hela genomförandet samtidigt som miljödomen måste genomföras först medför en komplicerad entreprenad. Vikingshillsvägen är vidare en genomfartsled vilket ställer krav på ökad standard samtidigt som enbart 35 fastigheter ingår i gatukostnadsområdet medför ett stort negativt ekonomiskt nettoresultat för projektet.

## Historik/Genomförda delprojekt

Detaljplanen för Vikingshillsvägen vanna laga den 26 juni 2013. Planen tog flera år att upprätta eftersom planområdet är komplicerat och angränsar till ett flertal förnyelseområden där olika detaljplaner går in i varandra och måste upprättas i symbios. Även dagvattenhanteringen har varit svår att säkerställa eftersom Vikingshillsvägen skär som en nerv genom norra Boo med tillrinning av dagvatten från flera olika områden och ytor.

Eftersom Vikingshillsvägen är en genomfartsled för stora delar av norra Boo behöver vägen få erforderlig trafiksäkerhet, både för fordon och för gång- och cykeltrafikanter. En gång- och cykelbana ska byggas ut längs med hela vägen där ett flertal övergangsställen planeras i anslutning till korsningar, buss hållplatser och BackeBoo skolan. En mindre pendlar/infartsparkering anläggs i anslutning till skolan i ett försök att råda bot på bland annat den ansträngda trafiksituationen kring skolan vid hämtning och lämning av barnen.



Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser inom detaljplanen. Kommunen äger och sköter drift- och underhåll av Vikingshillsvägen idag. Vägen är i mycket dåligt skick och trillar mer eller mindre i sönder där delar av vägen långsamt sjunker ihop. Vägen kräver idag ett omfattande och dyrt underhåll där återkommande kontroller och åtgärder säkerställer kvalitén och försöker förhindra att vägen blir trafikfarlig. Vägen har återkommande reparerats och justerats men åtgärderna kan inte förhindra den långsamma försämringen. Om vägen inte byggs om inom en snar framtid kommer den med stor sannolikhet bedömas som osäker och som en föreslagen första åtgärd behöver hastigheten begränsas. Nästa åtgärd blir förmodligen att införa begränsningar vad gäller vikt på fordon vilket kan inverka negativt på bussförbindelserna i norra Boo och annan tung trafik.

Genomförandet av ett flertal förnyelseområden i norra Boo såsom område G, B, C, Rörsundsviken 1 och 2 samt Bågvägen Åbroddsvägen är beroende av att Vikingshillsvägen byggs ut. Vägen måste klara alla tunga transporter som blir en effekt av en utbyggnad av förnyelseområdena vilket är ytterst tveksamt om vägen gör idag. Område G, B, Rörsundsviken 1 och 2 har lagakraft tunna detaljplaner. Genomförandet av förnyelseområdena måste vänta tills ombyggnaden av Vikingshillsvägen är klar eftersom trafik enbart kommer att ske på tillfälliga mindre byggvägar under vägens genomförande. Det är inte praktiskt genomförbart att dels säkerställa den vanliga trafiken och dels låta ett stort antal byggtransporter från förnyelseområdena använda de tillfälliga vägarna. En stor ansträngning och planering under Vikingshillsvägens genomförande kommer att vara att säkerställa trafikflödet.

Mark- och miljödomstolen tog beslut om miljödom rörande markavvattning den 21 mars 2012. Miljödomen ska vara utförd senaste den 21 mars 2017. Norra Boo och framförallt området kring Karbosjön drabbas återkommande av översvämningar. Översvämningarna blir värre för varje år som går eftersom de hårdgjorda ytorna ökar inom området genom olika ut- och ombyggnader. Miljödomen medger en sänkning av vattenytan i Karbosjön som då fungerar som ett magasin som tar upp stora mängder dagvatten och sedan långsamt läter vattnet rinna mot Saltsjön. För att denna avrinning ska fungera måste de undermåliga diken som idag finns inom området byggas om. Befintliga vägar, infarter och fastigheter finns nära dikena och gör ombyggnaden komplicerad och omständlig. Kommunen svarar för genomförande av miljödomen och framtida drift- och underhållskostnader. Om miljödomen inte genomförs kan Vikingshillsvägen inte byggas om. Vikingsillsvägens ombyggnad medför en effektivare avrinning som kommer att förvärra översvämningarna om dagvattnet inte tas om hand på rätt sätt. Vikingshillsvägen är även belägen på mark som i vissa delar är vattensjuk och instabil vilket har medfört en mycket dålig vägstabilitet och en befintlig väg som håller på att sjunka ihop. För att vägen överhuvudtaget ska vara möjlig att bygga om måste vattenförhållandena förändras kring vägen vilket miljödomens utbyggnad av bland annat bättre dikten säkerställer.



## Status i projektet

### **Delprojekt Projektering**

Förfrågningsunderlag för genomförandet av miljödom, ombyggnad av Vikingshillsvägen med utbyggt kommunalt vatten och spillvatten (VA) är nyligen framtaget. En entreprenör ska sköta hela entreprenaden som omfattar alla delmoment.

WSP har upprättat förfrågningsunderlaget som har tagit flera år att få fram eftersom genomförandet är både omfattande och mycket komplicerat. Vikingshillsvägen går delvis genom mycket både vattensjuka och dåliga geotekniska områden vilket medför bland annat kalkcementförstärkningar på hela vägen inom dessa sträckor där tillfälliga byggvägar på privata fastigheter avlastar trafiken och säkerställer att vägen kan vara öppen under hela genomförandet. På vissa sträckor måste till och med kalkcementförstärkningar kombineras med spont för att säkerställa genomförandet. Kalkcementförstärkningar säkerställer att Vikingshillsvägen ligger fast och inte går sönder men ställer tyvärr till problem gentemot angränsande privata vägar som ansluter till Vikingshillsvägen. Dessa anslutande privata vägar rör sig tillsammans med marken. En kompakt övergång mellan dessa olika vägar innebär sprickor och sättningsar i vägarna som måste förhindras genom olika lösningar som gradvis gör anslutande privata vägar stabilare närmare Vikingshillsvägen.

Miljödomens genomförande bygger på ut- och ombyggnad av dikten och dagvattenledningar från Vikingshillsvägen till Sågsjön och Karbosjön och vidare från Karbosjön till Saltsjön. Flera dikten finns idag men dessa är generellt mycket små med starkt eftersatt underhåll som inte klarar av att transportera bort dagvattnet med översvämnningar som följd. Dikena måste både breddas och fördjupas där befintliga trummor under vägar och lutningar över längre sträckor sätter begränsningar. Vissa privata vägar som leder längs med diket är i så dåligt skick att en spont måste slås ned för att förhindra att vägen rasar ned i diket där trummor måste användas på andra sträckor. Samtidigt finns en mängd privata infarter och utfarter som löper över diket längs hela sträckan från Karbosjön till Saltsjön. Dessa infarter måste rivas för att diket ska kunna breddas. Infarterna måste efter genomförandet byggas upp igen och fungera som infart och utfart till fastigheterna.

### **Delprojekt utbyggnad av allmänna anläggningar**

Utbryggnaden av entreprenaden planeras starta efter sommaren 2016 och kan vara klar i början av 2018. Upphandlingen kan påbörjas när utbyggnads-PM är antaget av KSSU och tillstyrkt av Natur- och trafiknämnden. Ett tilldelningsbeslut kan då vara klart innan sommaren 2016.

Hela genomförandet av miljödom, ombyggnad av Vikingshillsvägen och utbyggnad av kommunalt VA blir en entreprenad som sköts av en entreprenör. Miljödomen måste påbörjas först och vara slutförd innan delar av Vikingshillsvägen är klara med en mer effektivare dagvattenhantering. Förhoppningsvis kan entreprenören öppna upp flera olika fronter för genomförandet där olika delar av utbyggnaden kan se parallellt. Denna lösning



är dock beroende av att trafikplaneringen går att lösa där Vikingshillsvägen är öppen för alla fordon under hela genomförandet och att entreprenören har tillräcklig stor kapacitet med resurser och maskiner.

Ledningar från Boo Energi och Skanova påverkas vid genomförandet. Ledningarna är i dag luftburna och står på stolpar intill vägbanan. Befintliga stolparna tillsammans med ledningar för el och tele måste tas ned och provisoriska stolpar sättas upp längre från vägbanan. På sikt ska ledningarna läggas ned i marken. Tomma ledningsrör läggs ned i ledningsgraven där ledningar på sikt kommer att dras. Eftersom ledningsnedläggningen är beroende av privata fastighetsägare finns ingen tidplan för markförläggning av dessa ledningar.

Avloppsledningar för södra Vikingshillsvägen ansluter till och går genom område G och sedan vidare i Kummelnäsvägen. Dessa avloppsledningar planeras byggas ut när område G genomförs. Område G kan genomföras när Vikingshillsvägen är utbyggd och vägen kan användas för tunga transporter. Det finns ingen annan möjlighet att få avloppet att fungera i södra delen av Vikingshillsvägen än att bygga ut nämnda ledningar i område G. Berörda fastighetsägare längs Vikingshillsvägen är informerade. Förhoppningsvis kan genomförandet av område G påbörjas när södra delen av Vikingshillsvägen är klar och inte behöva vänta tills hela entreprenaden för Vikingshillsvägen är klar.

### **Delprojekt Rättsligt genomförande**

En ansökan om inlösen av allmän plats genom förtida tillträde, upprättande av släntservitut och ledningsrätt i enlighet med detaljplan för Vikingshillsvägen lämnades in till Kommunala Lantmäterimyndigheten hösten 2013. Efter krav från berörd fastighetsägare, som ansåg att Kommunala Lantmäterimyndigheten var partisk, flyttades ärende och förrättning över till Statliga Lantmäterimyndigheten i början av 2014. Undertecknade avtal rörande inlösen av allmän plats fanns sedan tidigare med ungefär hälften av de berörda fastighetsägarna genom frivilliga överenskommelser mellan kommunen och fastighetsägarna. Statliga Lantmäterimyndigheten tog sitt sista beslut rörande nämnda frågor under januari 2016. Alla frågor som rör Lantmäteriförrättningar har vunnit laga kraft utom vissa delar rörande ekonomisk ersättning. Kommunen har fått förtida tillträde och kan använda marken men de ekonomiska ersättningarna har överklagats vilket är en relativt normal gång i dessa ärenden. Domstolen kommer efterhand att ta beslut angående ersättningens storlek.

Eftersom Vikingshillsvägen ska vara öppen för trafik under hela genomförandet krävs ett flertal tillfälliga byggvägar på privata fastigheter. Byggvägarna kan bara uppföras om fastighetsägarna genom frivilliga överenskommelser om tillfälliga nyttjanderätter ger kommunen dessa möjligheter. Det finns ingen möjlighet att med tvång få tillträde till marken utan konsulter och interna resurser har länge arbetat för att få till dessa tillfälliga avtal. Alla erforderliga avtal om tillfälliga nyttjanderätter är undertecknade.



Arrendeavtal med kyrkan har upprättats för område längs med Kummelnäsvägen. Området kommer att användas som etableringsområde för entreprenaden. Det är ont om användbara etableringsområden i norra Boo som praktiskt kan användas av en entreprenör.

Miljödomen ger kommunen rätt att använda och anlägga erforderliga allmänna anläggningar såsom diken med mera på privata fastigheter för att domen ska kunna genomföras.

Avtal med Boo Energi och Skanova rörande genomförandet måste med stor sannolikhet upprättas eftersom deras ledningar påverkas. Avtal är inte undertecknat och alla detaljer kring genomförandet är inte utredda.

## **Redovisning av status i förhållande till mål och avsatta resurser**

### **Huvudsakliga mål för projektet**

- *Ge Vikingshillsvägen standard som huvudgata så att busstrafik, annan trafik och gång- och cykeltrafik kan framföras trafiksäkert*

Vikingshillsvägen byggs om så att vägen får standard som huvudgata med bredd, dagvattenhantering, trafiksäkerhet, bärighet etcetera enligt teknisk handbok och gällande normer. Vägen anpassas så att sikt och lutning blir enligt normer. En gång- och cykelväg byggs längs vägens ena sida och kompletteras med övergångsställen på strategiska platser. Buss hållplatser anläggs men jämma mellanrum.

- *Bygga ut kommunalt vatten och avlopp för norra Boo och Vikingshillsvägen*

Ledningar för vatten och avlopp läggs ned i vägen. Ledningarna är dimensionerade för att klara anslutning från omkringliggande förnyelseområden och fastigheter längs med Vikingshillsvägen. Alla fastigheter som ingår i detaljplanen för Vikingshillsvägen får anläggningspunkt och kan ansluta till kommunalt VA.

- *Möjliggöra permanentbebyggelse inom planområdet och indirekt i norra Boo*

Fastigheter som ingår i detaljplanen för Vikingshillsvägen får generella byggrätter som motsvarar en normalstor villa för permanentbebyggelse. Detaljplaneområdet anpassas till permanentbostadsstandard där frågor som trafiksäkerhet, kommunalt VA, tillgänglighet med mera har arbetats in i detaljplanen.

- *Lösa dagvattenhanteringen för delar av norra Boo och Vikingshillsvägen*

Mark- och miljödomstolen har tagit beslut om miljödom. Kommunen får avvattna Karbosjön och justera befintliga diken och anlägga nya där det behövs. Diken leder till Karbosjön och Sågsjön. Dike leder även från Karbosjön till Saltsjön. Miljödomens genomförande säkerställer dagvattenhanteringen för Vikingshillsvägen och omgivande områden.



## Utmaningar, risker och möjligheter i projektet

Ledningar från Boo Energi och Skanova påverkas vid genomförandet. Alla detaljer kring dessa ledningar, flytt av dem och uppsättning av provisoriska anordningar är inte utredda och eventuella erforderliga avtal inte undertecknade. Om projektet och ledningsägarna inte kommer överens eller om nya problem med ledningar uppdagas kan genomförandet förskjutas.

Trafiken på Vikingshillsvägen ska vara öppen under hela genomförandet. På flera delsträckor ska trafiken gå på tillfälliga byggvägar på privata fastigheter medan arbetet med kalkcementförstärkningar pågår. Det är en utmaning att lösa dels trafiksituationen med bland annat rusningar och bussförbindelser och bibehållen säkerhet och dels hålla privata fastighetsägare nöjda.

Entreprenaden är stor och komplicerad och måste ske i olika delmoment som är beroende av varandra. Delmomenten måste även vara klara i rätt ordning. Förhoppningsvis kan entreprenören genomföra utbyggnaden på flera olika platser samtidigt med flera olika fronter öppna. Detta ställer stora krav på entreprenörens förmåga att planera arbetet och möjlighet att ta in rätt kompetens och tillräckliga resurser.

Det händer mycket i Stockholm med många stora byggprojekt. Entreprenaden för Vikingshillsvägen är relativt stor och komplicerad vilket medför att många mindre entreprenadföretag inta kan lämna anbud. Det går inte att säkerställa att några entreprenörer lämnar anbud.

Säkerheten för entreprenadarbeten med hänsyn till befintlig trafik och säkerheten för boende i området med skola och barnfamiljer måste noga planeras och prioriteras. Omfattande arbeten kommer att ske nära trafik och skola där många skolbarn ska passera genom ett arbetsområde med trafik och tunga entreprenadmaskiner. Säkerheten för både arbetare i entreprenaden och utomstående vuxna och barn blir en stor utmaning att hantera.

## Ekonomi/Uppföljning gentemot senast beslutade budget

Nuvarande budget är framtagen och lyft i ett tidigt skede och framarbetad genom schablonkostnader för bland annat antal meter väg och VA enligt generella normer. Denna tidiga och gällande budget tog inte hänsyn till de komplexa förutsättningar och lösningar för utbyggnaden som framkommit i ett senare skede när detaljprojektering och förfrågningsunderlag upprättats. Under projektets framskridande har det framkommit nya underlag och nya lösningar som först har varit förslag som sedan blivit erforderliga lösningar för att utbyggnaden ska kunna genomföras. Framskridandet har också medför att kostnaderna har ökat men eftersom det inte har funnits några klara handlingar samtidigt som flera dyra lösningar nyligen har blivit permanenta har dessa kostnader inte kunnat fastställas innan förfrågningsunderlaget har blivit klart. Förfrågningsunderlaget fastställer hur genomförandet ska gå till med erforderliga mängder, arbeten, schakter, material med



mera. Ett upprättat förfrågningsunderlag är alltså en förutsättning för att få fram en beräknad entreprenadsumma. Eftersom det inte har varit möjligt att få fram en trovärdig kostnadskalkyl har den budget som upprättades i ett tidigt skede varit kvar i avvaktan på klara handlingar och förfrågningsunderlag.

Detaljplan och gatukostnadsutredning har vunnit laga kraft vilket medför att kommunen kan ta ut gatukostnadsersättning från fastighetsägare inom området. Utredningen ger kommunen rätt att ta ut totalt 10,5 miljoner kronor i ersättning från fastighetsägarna.

Kommunalt vatten och avlopp byggs ut i vägen. Kommunen tar ut anläggningsavgift från fastighetsägare som får en anslutningspunkt. 35 fastighetsägare ingår i planområdet och får en anslutningspunkt vilket ger kommunen intäkter på ungefär 6 miljoner enligt gällande VA-taxa.

Vikingshillsvägen ska vara öppen för trafik under hela genomförandet vilket medför att tillfälliga byggvägen på privata fastighet måste uppföras och tas bort efter en tid. Dessa vägar måste klara tung trafik och byggs upp från grunden.

Miljödomen och genomförandet av den sker på flera olika platser med ombyggnad av diken, spontning av vägar, nya trummor under vägar, nytt utjämningsmagasin samtidigt som flera privata broar för infart påverkas och måste rivas och byggas nya. Även på dessa platser är markförhållandena dåliga liksom vid Vikingshillsvägen.

Lantmäteriförrättnings har väsentligt dragit ut på tiden och kostat mer än ursprunglig budget. Både ersättning för markinlösen, tillfälligt nyttjande, släntservitut och ledningsrätt samt Lantmäteriets myndighetskostnader har blivit dyrare. Även projektets interna kostnader för resurser samt för konsulter har blivit dyrare eftersom flera erforderliga markavtal har varit tvungna att upprättas med frivilliga överenskommelser.

Ursprunglig och gällande beslutad total budget för Vikingshillsvägen inklusive miljödom är på totalt 62,5 miljoner kronor. Beräknad entreprenadsumma för genomförandet är på totalt 43 miljoner kronor. Med ett totalt negativt netto för projektet på - 45,5 miljoner kronor.

Ny framtagen total budget för Vikingshillsvägen inklusive miljödom är på 99,3 miljoner kronor. Beräknad ny entreprenadsumma för genomförandet är på totalt 77 miljoner kronor. Med ett nytt totalt negativt netto för projektet på - 82,4 miljoner kronor. Projektet blir 36,9 miljoner kronor dyrare att genomföra än gällande ursprunglig budget varav entreprenadsumman svarar för 34 miljoner kronor. Resterande fördyrningar på knappt 3 miljoner kronor är framförallt markförvärv och interna resurskostnader.

Projektet har idag ett utfall på cirka 18,6 miljoner kronor där interna resurser, förstudie, detaljplan, projektering, gatukostnadsutredning och rättsligt genomförande svarar för dessa upparbetade kostnader.

**Ny beräknad total Projektkalkyl uppdelad på Väg och VA kostnader.**

Aktiviteter	Väg	VA
	Intäkter Väg	Intäkter VA
	Kostnader Väg	Kostnader VA
Gatukostnader	10 490 000 kr	
Anläggningsavgift för VA		6 200 000 kr
Marklov/bygglov	300 000 kr	
<b>Totala intäkter</b>	<b>10 790 000 kr</b>	<b>6 200 000 kr</b>
Projektplanering	1 890 000 kr	810 000 kr
Miljöredovisning	100 000 kr	
Förstudie	1 500 000 kr	
Detaljplan	1 800 000 kr	
Gatukostnadsutredning	270 000 kr	
Projektering	5 250 000 kr	2 250 000 kr
Utbyggnad		
Väg	<b>47 600 000 kr</b>	
VA		<b>19 800 000 kr</b>
Miljödom	<b>9 700 000 kr</b>	
Byggledning, besiktning, resurser m.m.	<b>2 590 000 kr</b>	<b>1 110 000 kr</b>
Rättsligt genomförande	2 520 000 kr	1 080 000 kr
Tidigare ekonomiskt utfall	1 100 000 kr	
<b>Totala kostnader</b>	<b>74 320 000 kr</b>	<b>25 050 000 kr</b>
<b>Totalt negativt netto</b>	<b>-63 530 000 kr</b>	<b>-18 850 000 kr</b>

Vid beräkning av utbyggnadskostnaderna i ovanstående kalkyl ingår inte eventuella ändrings- och tilläggsarbeten (ÄTOR) eller andra oförutsedda arbeten som kan komma att påverka kostnaden.



Kommunens uppskattade kostnader per år för drift och underhåll av gator och trafik med tillhörande övriga anläggningar.

<b>Summering</b>			346 705 kr	
	<b>Beräknad mängd utifrån program/dp:</b>			
	Enhet	Mängd	DoU kostnad	
<b>Gator och Trafik</b>				
Viking hillsvägen bredd:6,5 m + 0,25 m stödremsa	m2	14 399	185 130 kr	36
GC-väg bredd 2,5 m (stadsmiljö)	m2	5 143	900 kr	75
Buss hållsplats	st.	12	555 kr	46,25
Parkeringsplats (räknas som G-bana stadsmiljö)	m2	657	32 850 kr	50
Dyke	m		0 kr	Pris saknas
<b>Konstbyggnader, vägmöblering och övriga anläggningar</b>				
Belysning	st.	67	30 150 kr	450
Mur för ledarmar till grodtunnel	m2	120	18 000 kr	150
stödmur för återviningsytan vid bussväxlingarna	m2	7	1 050 kr	150
Fundament och stolpe för vägmärke gatunamnskyltar m m	st.	109	40 330 kr	370
Räcke	m	366	14 640 kr	40
Mur av betongelement L500 b=1 m 14 st.	m	154	23 100 kr	150

## Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar att fastställa förslaget till utbyggnads PM.
- Natur- och trafiknämnden beslutar att tillstyrka förslaget till utbyggnads PM.

### Bilagor:

1. Projektrapport med projektdata och översiktlig tidplan.
2. Projektekonomi (rapport ur PortN)

**Projekttyp** Förnyelseområde - Kommunalt huvudmannaskap  
**Projektledare** Fredrik Bengtsson, Exploateringsenheten  
**Pågående fas** Projektering 

<b>Beslut startPM</b>	2008-05-05
<b>Startbeslut projekt</b>	2008-12-31
<b>Detaljplan antagen</b>	2012-09-10
<b>Startbeslut genomförande</b>	2015-05-29
<b>Beslut utbyggnadsPM</b>	2016-02-29
<b>Driftöverlämning</b>	2017-11-30
<b>Beslut projektavslut</b>	2018-02-01

Syftet med detaljplanen är att ge Vikingshillsvägen en sådan standard och utformning att den klarar buss- samt gång- och cykeltrafiken på ett trafiksäkert sätt och att möjliggöra trafik- och VA-försörjning av norra Boo.

Målet med en utbyggnad och förbättring av vägen är att nå god tillgänglighet och framkomlighet för ett permanent boende i området. En relativt snabb utbyggnad av vägen är viktig för att kunna fortsätta planeringen och utbyggnaden av norra Boo. Många bor redan idag med bristfälliga VA-förhållanden som inte minst pga. miljöskäl måste åtgärdas så snart som möjligt.

<b>Start-slut</b>	2008-05-05 - 2019-10-09
<b>Byggherre</b>	Enskilda fastighetsägare
<b>Kvadratmeter BTA</b>	5000
<b>Totalt antal lägenheter</b>	35
<b>Antal lägenheter per år (År:antal lgh)</b>	2014:12 2015:12 2016:11
<b>Verksamheter - kvadratmeter BTA</b>	0
<b>Tomtarea kvadratmeter</b>	75000
<b>Nyanlagd gata kvadratmeter</b>	18000
<b>Nyanlagd gata, löpmeter</b>	2000
<b>Gatukostnad andel 1,0:tkr</b>	
<b>Nyanlagd park, kvadratmeter</b>	0
<b>Ny kommunal ledningsgrav, löpmeter</b>	1600
<b>Markförsäljning totalt</b>	0
<b>Markförsäljning (År: tkr)</b>	

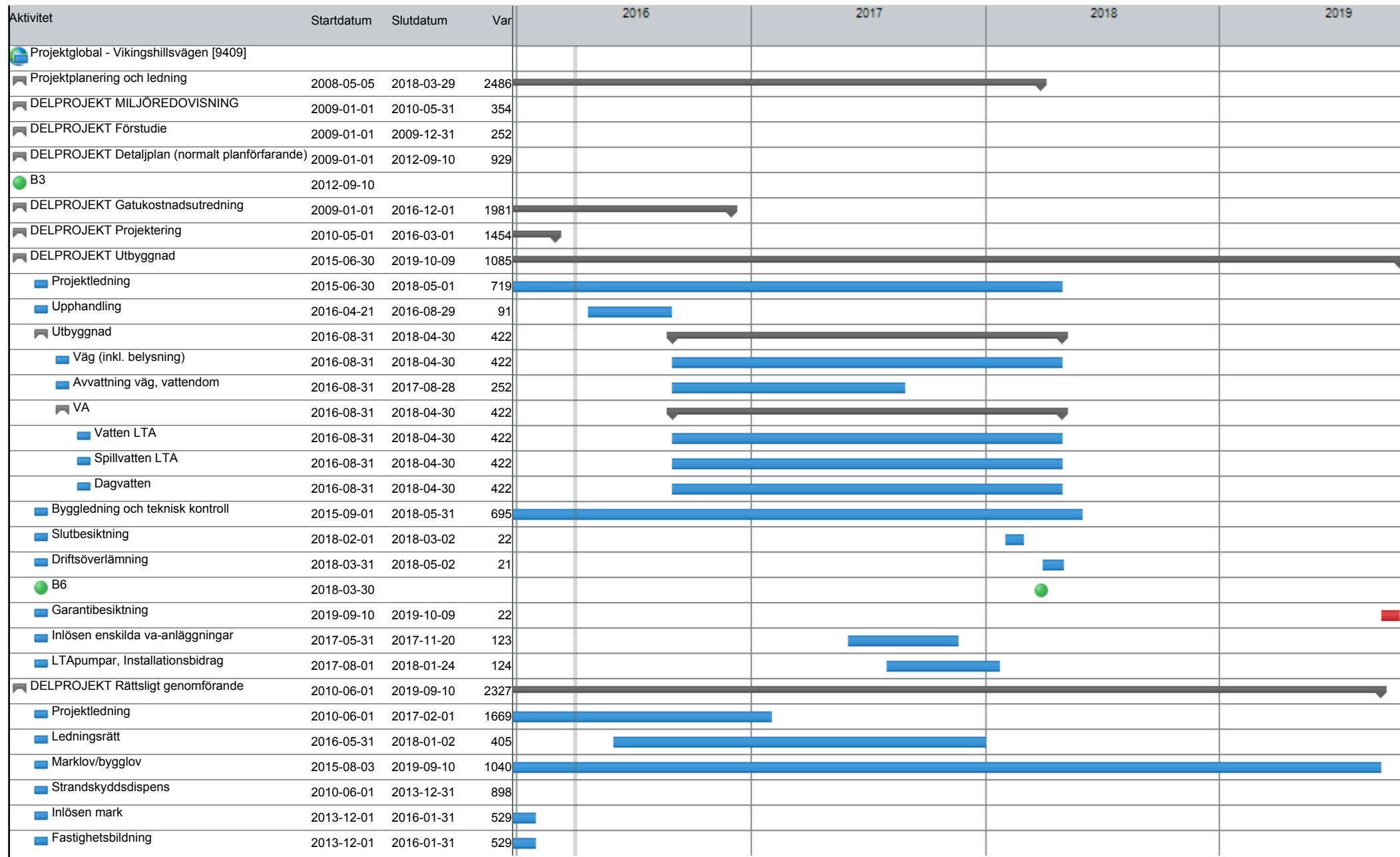
<b>Totalt (tkr)</b>			<b>Nettoinvesteringar (tkr)</b>		
	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>	<b>Verksamhet</b>	<b>Budget</b>	<b>Prognos</b>
Inkomster	10790	10790	Gata+park	-27633	-27633
Intäkter	6200	6200	VA	-21573	-21573
Utgifter	-62487	-62487	Planläggning	-2088	-2088
<b>Netto</b>	<b>-45497</b>	<b>-45497</b>	Mark	0	0
			Övrigt	-403	-403
			<b>Summa</b>	<b>-51697</b>	<b>-51697</b>

**Lägesrapport** 2015-12-21

<b>Typ</b>	<b>Status</b>	<b>Orsak</b>	<b>Åtgärd</b>
Tid		Ingen förändring av tidplanen.	Ingen förändring av tidplanen.
Kostnad		Ingen förändring av kostnaderna.	Ingen förändring av kostnaderna.
Produkt		Ingen förändring av produkten.	Ingen förändring av produkten.
<b>Lägesbeskrivning</b>			

Statliga Lantmäterimyndighetens alla fastighetsbildningsbeslut förväntas vinna laga kraft under första kvartalet 2016.

När Lantmäterimyndighetens beslut har vunnit laga kraft kan upphandlingsprocessen för att kontraktera en entreprenör påbörjas.



Aktivitet	Startdatum	Slutdatum	Var	2016	2017	2018	2019
Uppföljning avtalade frågor	2010-06-01	2016-11-25	1623				
Ekonominiskt utfall i projektet tom 20081231	2008-12-31	2008-12-31	1				
Övrigt	2008-05-05	2015-07-31	1811				

Projektkalkyl, beräknad ny och gällande budget, utdrag ur PortN

Aktivitet / Kostnad	Kod	Kalkyl		Budget	
		Antal	Å pris (SEK)	Summa (SEK)	(SEK)
Projektglobal - Vikingshillsvägen [9409]			0,00	0,00	0,00
+ 1. Projektplanering och ledning			2 666 244,50	2 666 244,50	1 639 225,00
+ 2. DELPROJEKT MILJÖREDOVISNING			106 900,00	106 900,00	106 900,00
+ 3. DELPROJEKT Förstudie			1 494 549,50	1 494 549,50	1 494 549,50
+ 4. DELPROJEKT Detaljplan (normalt planförarande)			1 862 517,00	1 862 517,00	1 849 767,00
+ 6. DELPROJEKT Gatukostnadsutredning			268 510,00	268 510,00	268 053,50
+ 7. DELPROJEKT Projektering			7 417 596,00	7 417 596,00	7 351 754,00
+ 8. DELPROJEKT Utbyggnad			80 818 400,00	80 818 400,00	46 315 522,00
8.1. Projektledning			115 400,00	115 400,00	115 400,00
8.2. Upphandling			0,00	0,00	0,00
8.3. Utbyggnad			77 088 000,00	77 088 000,00	42 741 122,00
8.3.1. Väg (inkl. belysning)			47 610 000,00	47 610 000,00	20 161 000,00
8.3.2. Avvattningsväg, vattandom			9 654 000,00	9 654 000,00	7 412 122,00
8.3.3. VA			19 824 000,00	19 824 000,00	15 168 000,00
8.4. Byggledning och teknisk kontroll			1 803 000,00	1 803 000,00	1 703 000,00
8.5. Slutbesiktning			104 000,00	104 000,00	76 000,00
8.6. Driftsöverlämning			0,00	0,00	0,00
8.8. Garantibesiktning			83 000,00	83 000,00	55 000,00
8.9. Inlösen enskilda va-anläggningar			225 000,00	225 000,00	225 000,00
8.10. LTApumpar, Installationsbidrag			1 400 000,00	1 400 000,00	1 400 000,00
+ 9. DELPROJEKT Rättsligt genomförande			3 638 988,50	3 638 988,50	2 388 547,50
+ 10. Ekonomiskt utfall i projektet tom 20081231			1 072 619,00	1 072 619,00	1 072 619,00
<b>Total:</b>			<b>99 346 324,50</b>	<b>99 346 324,50</b>	<b>62 486 937,50</b>

Kommunstyrelsen

## **Komplettering av parkeringsregler och -avgifter vid Nacka stadshus**

Fastigheten Sicklaön 134:1

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

- 1) Parkeringsavgifter på parkeringsytor vid Nacka stadshus, inom en del av fastigheten Sicklaön 134:1, för förtroendevalda och anställda, uppgår till följande nivåer
  - a) 500 kronor för 30-dagarsparkering
  - b) 35 kronor för dagsparkering
  - c) 10 kronor per timme för parkering som överstiger två timmar
- 2) Parkeringsavgifter på parkeringsytor vid Nacka stadshus, inom en del av fastigheten Sicklaön 134:1, för besökare, uppgår till följande nivåer
  - a) 10 kronor per timme för parkering som överstiger två timmar
  - b) 50 kronor för dagsparkering
- 3) Avgiftsuttaget sker på vardagar mellan klockan 08-17, ej vardag före söndag och helgdag.
- 4) Beslutet träder i kraft den 1 juli 2016.

### **Sammanfattning**

Kommunfullmäktige beslutade den 22 september 2014, § 159, att införa avgifter för parkering av fordon vid Nacka stadshus för förtroendevalda, anställda och besökare. Det har nu påtalats ett behov av timparkering även för förtroendevalda och anställda. Kommunfullmäktige föreslås därför att besluta om en kompletterande avgift på 10 kr per



timme för parkering som överstiger två timmar för förtroendevalda och anställda vid Nacka stadshus.

## Ärende

Kommunfullmäktige beslutade den 22 september 2014, § 159, att införa avgifter för parkering av fordon vid Nacka stadshus för förtroendevalda, anställda och besökare. Avgiftsuttaget påbörjades först den 1 februari 2016, bland annat eftersom upphandlingen av avgiftssystem och parkeringsautomat överklagades i två instanser. Dagens avgiftsuttag för förtroendevalda och anställda är inte skapat för att valet skall vara att åka bil i första hand. Därav infördes ingen timbaserad p-avgift vid stadshuset. Flera förtroendevalda och anställda har dock påtalat olika former av korta tjänstgöringspass med många korta besök vid stadshuset, varför de finns ett behov av möjlighet till timparkering även för dem. Kommunfullmäktige föreslås därför att besluta om en kompletterande avgift på 10 kr per timme för parkering som överstiger två timmar för förtroendevalda och anställda vid Nacka stadshus. Möjlighet till två timmars gratisparkering gäller vid ett tillfälle mellan kl 8-17.

## Ekonomiska konsekvenser

Eftersom programvaran inte var utformad för detta krävs en ny producerad mjukvara i betalningsprogrammet. Kostnaden blir där 12 000 kronor med programvaruleverans cirka 1 juli 2016. Hemsidans information om systemet måste göras om och en viss utbildning för användarna behövs. En viss minskning av intäkterna kan uppstå om många nyttjar tjänsten. Lokalens bedömning i dag är dock att minskningen blir försumbar.

## Konsekvenser för barn

Ärendet bedöms inte innehära några särskilda konsekvenser för barn.

Mats Bohman  
Administrativ direktör  
Stadsledningskontoret

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

**TJÄNSTESKRIVELSE**  
KFKS 2016/247

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Fastighetsverksamheternas ekonomiska utblick inför mål och budget 2017-2019**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott noterar informationen till protokollet.

### **Sammanfattning**

Fastighetsverksamheterna tar fram sitt budgetunderlag tidigt på året före mål- och budgetprocessen för att ge kommunens verksamheter relevant information att basera sina egna budgetar på.

Fastighetsverksamheternas resultat för 2017 är i utblicken prognostiseras till 38(30) mnkr, fördelat på lokal enheten om 35(25) mnkr och enheten för fastighetsutveckling om 3(5) mnkr.

Utrymme för egna investeringar upp till 500 mnkr för 2017 hänförligt till ökad intensitet och aktivitet kopplat till bostadsförsörjning och strategisk stadsutveckling har beaktats i utblicken.

### **Ärendet**

#### **Ansvar och uppgifter**

Fastighetsverksamheterna tillhandahåller ändamålsenliga och kostnadseffektiva anläggningar, lokaler och sociala bostäder till Nackaborna.

Enheterna verkar genom att utveckla och förvalta kommunens fastigheter och mark samt samarbeta med externa fastighetsägare. Det sker framförallt genom att äga, hyra, upplåta, utveckla och vid behov förvärva och försälja fastigheter.



## Utblick 2017-2019

### Lokalenheten

- Ingen hyreshöjning antagen 2017-2019 för verksamhetslokaler
- Hyreshöjning bostäder efter förhandling
- Intäktsökning mellan åren 2016 och 2017 om 11 mnkr kan till största delen förklaras av tillskott av ny lokalyta (bl a Sickla skola samt förskola, utökad kapacitet Långsjöns förskola samt Boo Gårds nya förskola). Intäktsökning för år 2018 och 2019 bygger på antagande om tillkommande volym kopplat till angivet investeringsutrymme.
- Samskolan Saltsjöbaden, kulturfaktor av bevarandekaraktär ger avgående hyra om 5 mnkr årligen för perioden 2017-2019
- Mediakostnader bedöms att minska under åren p.g.a. löpande energibesparingsprojekt och konvertering från oljeuppledade anläggningar till bergvärme. Från och med 2017 bör nettoeffekt av kostnadsbesparing med beaktande av energiprisjustering vara ca 2 mnkr per år

### Enheten för fastighetsutveckling

#### *Strategisk planering och byggarbetsksamheten*

- Nettokostnaden uppgår till -5 (-3) mnkr för budget 2017. De hänförs till dels att utrymme för strategiska utredningar budgeteras inom enheten för fastighetsutveckling istället för som tidigare inom lokal enheten och dels till ökad aktivitet inom strategisk stadsutveckling med ökade personalkostnader. Nyrekrytering av en affärsstrateg samt en projektledare kopplat till ökad aktivitet i strategisk stadsutveckling. Även en ersättningsrekrytering av lokalstrateg kommer att ske.
- Andel av personalkostnader som fördelas till investeringsprojekt respektive stadsbyggnadsprojekt är under utredning och kan komma att justeras.
- Resultatföring av förgäves- och utrangeringskostnader i projekt kan komma att justeras, i nuläget kostnadsförs de som driftskostnad i lokal enhetens och/eller i enheten för fastighetsutvecklings resultat. Förgäveskostnader bör resultatföras hos beställaren vilket inte är fallet idag.

#### *Markverksamheten*

- Budgeterat resultat 2017 om 8 (8) mnkr.
- Intäkterna budgeteras till 27 (25) mnkr. Tomträttsavgäld från flerbostadshus, småhus och industrifastigheter står för nästan 80 % av intäkterna.



- Förvaltningskostnaderna har ökat till -14 (-12) mnkr. Ökningen härför sig till två stycken nyrekryteringar av markingenjörer kopplat till ökad aktivitet i strategisk stadsutveckling. Även en ersättningsrekrytering av markingenjör kommer att ske.
- Kapitalkostnader så som räntor och avskrivningar budgeteras till -5 (-5) mnkr och prognostiseras att ligga på samma nivå framöver.
- Från och med den 1 januari 2019 har markverksamheten sagt upp tomträffen Bergs Gård viket medföljande intäktsbortfall (tomträtsavgäld) om 2,5 mnkr och år. Dock pågår en tvist och utgången är inte beslutad. Därmed har inte intäktsbortfallet tagits i beaktan för 2019.
- Generellt gäller under prognosen:
  - o Pågående diskussioner kring friköp av tomträtsfastigheter har inte beaktats. Friköp av tomträtsfastighet ger en engångsintäkt till kommunen men innebär också ett bortfall av en långsiktigt årlig intäkt i form av tomträtsavgäld.
  - o Ej beslutade nyupplåtelser av tomträtsfastigheter har inte beaktats. En överlätelse av kommunens mark med nyupplåtelse av tomträtt skulle inbringa en långsiktig årlig intäkt i form av tomträtsavgäld.
  - o För att lösa behovet av bostäder för sociala ändamål samt nyanlända kan det bli aktuellt för kommunen att arrendera mark från andra fastighetsägare, köpa fastigheter eller iordningställ kommunal mark. Detta kommer att medföra ökade kostnader och är i dagsläget svårt att bedöma och har inte beaktats.
  - o Markgruppen arbetar aktivt med strategiska överväganden av kommunens markinnehav. Markgruppen fick i uppdrag i mål och budget 2016 att ta fram en markinventering och en markstrategi. Arbetet med detta har inletts i samverkan med enheten för strategisk stadsutveckling och markgruppen planerar att återkomma med en redovisning av detta under hösten 2016.

## **Underhåll, investeringsnivå och kapitaltjänstkostnad**

Historiskt har den totala underhållsnivån legat på 70 mnkr. För bokslutet 2015 visade den totala underhållsnivån 50 mnkr vilket är 34 mnkr lägre än budget 2015 övervägande till följd av fastighetsförsäljning av ca 25 % av det egenägda fastighetsbeståndet. Utblicken för år 2017 summerar till 50 mnkr. Av dem utgör 25 mnkr komponentinvesteringar. Med utgångspunkt i nyckeltal för underhållskostnader (t ex REPAB FAKTA 2016) och storleken på det egenägda beståndet erhålls ett riktvärde för en långsiktig underhållsnivå. Långsiktig hållbar nivå för dagens fastighetsbestånd i balans bedöms till ca 40 mnkr, motsvarande drygt 150 kr/kvm avseende planerat underhåll och drygt 35 kr/kvm avseende avhjälpare underhåll. Under tidigare år har avhjälpare underhåll (tidigare benämnt felavhjälpare underhåll) legat på en hög nivå. Framgent bibehålls inriktningen mot att succesiv öka andelen planerat underhåll. Nedan en översikt över utveckling och utblick avseende underhållskostnader.



	bokslut	bokslut	bokslut	budget	utblick	utblick	utblick
Alla belopp i mnkr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Avhjälpande Underhåll, AU	57	35	24	20	19	15	10
Planerat Underhåll, PU	14	27	3	9	6	10	10
Investeringar Komponenter PU	-	11	23	41	27	21	20
<b>Summa underhåll</b>	<b>71</b>	<b>73</b>	<b>50</b>	<b>70</b>	<b>52</b>	<b>46</b>	<b>40</b>

Kapitaltjänstkostnaderna minskade under 2015 jämfört med budget 2015. Det beror på fastighetsförsäljningen under december 2014. I och med volymförändringar kommer denna post att förändras både plus och minus. Vid tillskapande och investering av ny yta uppstår ökade kapitaltjänstkostnader samt även vid återkommande underhållsåtgärder. Prognoserna pekar på en långsiktig prognos för lokal enheten om 170 mnkr och för markverksamheten om 5 mnkr. Det finns stora investeringsbehov framöver med behovet av nya verksamhetslokaler, vilket snabbt kan förändra investeringsmängden och då även kapitalkostnadsprognoserna.

	bokslut	bokslut	bokslut	budget	utblick	utblick	utblick
Alla belopp i mnkr	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Kapitaltjänstkostnad lokal enheten	197	209	161	165	170	187	199
Kapitaltjänstkostnad enheten för fastighetsutveckling (mark)	5	5	5	5	5	5	5

## Arbetet med mark-, bostad- och lokalförsörjningsplanering

En stor del av behovet av tillkommande kapacitet tillsammans med behovet av utveckling av befintliga välfärdsfastigheter bedöms ligga inom kommande femårsperiod.

Med beaktande av behov av tillkommande kapacitet enligt mark-, bostads- och lokalförsörjningsplaneringen och det utrymme som medges med hänsyn till uppdrag om fastighetsförsäljning och ekonomisk långtidsprognos kan investeringsvolymen uppgå till storleksordningen 500 mnkr för år 2017 för att 2018-2019 minska till storleksordningen 400 mnkr för att därefter långsiktigt ligga inom spannet 2-300 mnkr. I utblicken ovan har kapitaltjänstkostnader för investeringsverksamhet upp till ovan angiven nivå beaktats.

	bokslut	budget	budget	utblick	utblick
Alla belopp i mnkr	2015	2016	2017	2018	2019
Investeringsverksamhet utfall och beaktat utrymme	-169	-398	-500	-400	-400

Tabell 1) Fastighetsverksamheten resursfördelning, nettoredovisning (mnkr)

	bokslut	budget	utblick	utblick	utblick
Alla belopp i mnkr	2015	2016	2017	2018	2019
Lokalenheten	41	23	35	30	33
Enheter för fastighetsutveckling	6	5	3	3	3
<b>Resultat fastighetsverksamhet</b>	<b>47</b>	<b>28</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>36</b>



Tabell 2) Fastighetsverksamheten resursfördelning (mnkr)

	prognos	utblick	utblick	utblick	bokslut	bokslut	bokslut	bokslut	bokslut
Alla belopp i mnkr	2016	2017	2018	2019	2015	2014	2013	2012	2011
Hyresintäkter bostäder och lokaler	562	573	587	607	558	516	488	466	429
Drift och underhållskostnader	-369	-369	-370	-374	-350	-298	-314	-279	-285
Kapital och leasingkostnader	-167	-170	-187	-199	-167	-213	-203	-193	-165
<b>Resultat Lokalenheten</b>	<b>25</b>	<b>35</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>41</b>	<b>5</b>	<b>-29</b>	<b>-6</b>	<b>-20</b>
Omkostnader fastighetsutveckling	-3	-5	-5	-5	-3	-4	-1	0	0
Intäkter arrenden och tomträtter	25	27	27	27	27	20	27	29	30
Förvaltningskostnader	-12	-14	-14	-14	-13	-8	-18	-31	-21
Kapitalkostnader	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-5	-7
<b>Resultat Enheten för fastighetsutveckling</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>-6</b>	<b>2</b>
<b>Årets resultat fastighetsverksamheter</b>	<b>30</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>47</b>	<b>9</b>	<b>-27</b>	<b>-12</b>	<b>-19</b>

## Strategiska mål

Med koppling till kommunstyrelsens nya mål under 2016 kommer en ny struktur för nyckeltal och uppföljning att tas fram. Målen ska vara mätbara, avgränsade och ha medborgarnas fokus. Fastighetsverksamheterna återkommer med nya mål och nyckeltal som tas i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 13 september 2016.

## Nuläget på strategiskt mål

För lokal enheten och enheten för fastighetsutvecklings uppföljning och förbättring finns tre mål: i) Nöjd kund index (NKI), ii) en aktiv lokalförsörjning samt att iii) tillhandahålla en god fastighetsekonomi.

Utöver ovan nämnda mål finns även ett politiskt beslutat mål för succesivt minskad total energianvändning i de egenägda fastigheterna. Målet avser hur mycket energi som åtgår per kvm och år omräknat avseende uppvärmd yta för ett normalår.

- Mål 2017, 132,9 kWh/m<sup>2</sup>/år
- Mål 2018, 128,5 kWh/m<sup>2</sup>/år
- Mål 2019, 124,3 kWh/m<sup>2</sup>/år

Tabell 3) Strategiska mål 2015, bokslut 2015

Mål	Vikt	Mål & nyckeltal	Utfall 2015	Kommentar
60%	100%	Nöjdkund index, NKI Södertörnsgruppens medel 54% (aug 2014)	44 %	Mål ej uppfyllt
60%		Kommunens egna lokalförsörjning ska vara aktiv		Mål uppfyllt
20 st	40%	Antal initierade förstudier	13 st	Mål ej uppfyllt



90 %	40%	Investeringsprojekt färdigställda i tid	98 %	Mål uppfyllt
3 %	20%	Vakansgrad	4 %	Mål delvis uppfyllt
70%		<b>Kommunens fastighetsekonomi ska vara god</b>		<b>Mål uppfyllt</b>
50 %	10%	Investeringsprojekt med LCC-kalkyl	-	Mall investeringskalkyl för LCC ej framtagen än
90 %	30%	Investeringsprojektens kostnad motsvarar budget	97 %	Mål uppfyllt
-10 %	30%	Driftskostnad i jämförelse med andra	- 24 %	Mål uppfyllt
>50 %	30%	Planerat underhåll som del av totalt underhåll	52 %	Mål uppfyllt

## Utmaningar och möjligheter – framåtblick 2030

### Utmaningar

- Säkerställa bostäder, lokaler och mark för välfärdsverksamhet genom hela tillväxtperioden
- Samordning av kapacitetsbehov, likviditetsvolym och exploateringsverksamhet
- Modernisering och underhåll av verksamhetslokaler

### Möjligheter

- Stärkt samverkan med externa aktörer och med verksamheter inom stadsbyggnadsprocessen
- Implementering av strategisk partnering för byggprojekt både i tidigt skede och för genomförandeskedet.
- Ersättningsrekryteringar ger stärkt organisation och stark kompetens

## Konsekvenser för barn

I varje projekt och nyinvesteringar som tillskapas under 2017 - 2019 beaktas nyttan och konsekvenser för barn.

Kundnyttan och långsiktighet ur ett barns perspektiv uttrycker sig t ex genom att skapa ändamålsenliga lokaler tillgänglig för alla oavsett fysiska förutsättningar samt bra läromiljöer som ger en positiv inverkan på den pedagogik som används. Elevernas perspektiv och inflytande inför planering av projekt ska tas tillvara.

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Anna-Carin Nyman  
Controller fastighet  
Controllerenheten

Kommunstyrelsen

## **Mark-, bostads- och lokalförsörjningsplaneringen för åren 2016-2030**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen noterar informationen om rapportering av mark-, bostads- och lokalförsörjningsplaneringen för år 2016-2030 till protokollet. Ekonomiska konsekvenser och prioriteringar behandlas i samband med beslut om mål och budget 2017-2019.

### **Sammanfattning**

Kommunstyrelsen har det övergripande ansvaret för att säkerställa en strategisk planering av mark-, bostads- och lokalförsörjning.

Försörjningsplaneringen för år 2016-2030 redovisar förslag på lösningar till de av nämnderna redovisade behoven, inkluderat nya och befintliga anläggningar. För de lösningar av nya anläggningar, bostäder och lokaler, samt utveckling och underhåll av befintliga anläggningar som framgår i försörjningsplaneringen uppgår investeringsmängden till cirka 11 (8,6) miljarder kronor för åren 2016-2030.

Investeringsvolymen avser Nacka kommun som helhet, oavsett vem som är fastighetsägare och byggherre, och är indikativ. En mycket översiktlig och indikativ bedömning är att kommunens egna investeringar kan utgöra i storleksordningen 30 %, +/-10 % av detta, vilket i genomsnitt skulle motsvara 300 mnkr/år. Volymen bygger på befolkningsprognos augusti månad 2015, nämndernas behovsbild och antagande om nyckeltal och riktkostnader.

### **Ärendet**

#### **Inledning**

Syftet med arbetet att säkerställa en strategisk planering av mark-, bostads- och lokalförsörjning är att verka för en långsiktigt hållbar bostads- och lokalförsörjning och implementera en arbetsmodell där den strategiska planeringen ger underlag för prioriteringar, den rullande treårsbudgeten och en långsiktig ekonomisk planering till 2030. Inom ramen för planeringen har berörda nämnder inarbetat en årlig rutin för att redogöra



för sina mark-, bostads och lokalbehov den kommande 15-årsperioden. Mark-, bostads- och lokalförsörjningsplaneringen ska hållas uppdaterad och ge underlag till ekonomisk långtidsprognos, input till fördjupad strukturplan och genomförande-planering av Nacka stad.

Arbetet kring mark-, bostad- och lokalförsörjningsplaneringen omfattar en framtagen arbetsmodell med prioriteringsprocess och presentationsgränssnitt med berörda verksamheter och enheten för strategisk stadsutveckling.

## Bakgrund

Berörda nämnder tar årligen fram redogörelse över sina mark-, bostad- och lokalbehov. Behoven bygger på Nacka kommunens befolkningsprognos som uppdateras årligen under april månad samt augusti månad. Befolkningsprognoserna har en koppling till planerat bostadsbyggande. Under 2015 har i Nacka kommun fler detaljplaner blivit beslutade än prognostiseras och en del projekt tidigarelagts, vilket har medfört att befolkningsprognoserna för april månad har skruvats upp och tidigarelagts. Viss förändring bland ökad kapacitet skola och förskola berörs men i skrivande stund har ingen beaktan tagits i och med ny prognos. Underlaget i den här rapporten bygger på befolkningsprognoserna augusti månad 2015 med vissa justering under 2016.

Befolkningsprognoserna för april visar på en tillväxt från dagens 98 000 (96 000) invånare till 144 000 (140 400) invånare år 2030.

## Mark-, bostads- och lokalförsörjningsplanering 2016-2030

Rapporteringen av mark-, bostads- och lokalförsörjningsplanering 2016-2030 redogör översiktligt för kapacitets- och investeringsbehovet av lokaler och bostäder under perioden 2016-2030.

Se ”Bilaga 1) Prognos kapacitet 2016 – 2030” och ”Bilaga 2) Prognos investeringsvolym mnkr, 2016 – 2030”.

Av försörjningsplaneringen framgår översiktligt:

1. Kapacitetstillskott under perioden för:
  - a. Förskolor
  - b. Skolor
  - c. Särskilda boenden för äldre
  - d. Gruppböstad, serviceböstad och särskilt anpassade böstad
  - e. Gruppböstad psykiatri
  - f. Bostäder för nyanlända
  - g. Objekt från fritids- och kulturnämnden, med sport-, fritids- och kulturanläggningar



2. Indikativa investeringsvolymer kopplat till kapacitetstillskottet enligt punkt 1, med tillägg för investeringar relaterade till:
  - a. Investeringsdel av underhåll av fastigheter och anläggningar
  - b. Om- och tillbyggnad av befintliga fastigheter och anläggningar för utökad respektive bibehållen kapacitet
  - c. Om- och nybyggnad av anläggningar vid exploatering av centrala Nacka (bland annat flytt av förskola, brandstation och Nacka gymnasium, samt ett nytt kulturhus)

Investeringarna är fördelade årsvis och huvudsakligen med slutdatum i samband med behovet enligt respektive nämndas givna information. Investeringsmängden är indikativ och bygger på befolkningsprognos, nämndernas behovsbild och antagande om nyckeltal och riktkostnader. Mer ingående utredningar och kostnadsberäkningar har inte gjorts för flertalet objekt och således finns det stora osäkerheter om investeringarnas storlek och när de utfaller i tid. Den totala indikativa investeringsvolymen under perioden 2016-2030 är cirka 11 (8,6) miljarder kronor.

För de delar av investeringarna som för närvarande kan betraktas som kommunala investeringar behöver ytterligare arbete göras med avseende på förslag till prioriteringar i tid och mellan objekt, samt andra möjliga vägval. Denna prioritering av, och inriktning för, kommunens egna investeringar sker inom ramen för arbetet med mål och budget 2017-2019. En mycket översiktig och indikativ bedömning är att kommunens egna investeringar kan utgöra i storleksordningen 30 %, +/-10 % av den totala investeringsvolymen om 11 miljarder kronor vilket skulle motsvara cirka 4,4 miljarder kronor (300 mnkr/år) i kommunal regi.



Tabell) Långtidsprognos 2016-2030



## Långsiktig behovsbild

För att möta den ökade befolkningstillväxtens behov fram till 2030 behövs det ca 5 150 (2 400) skolplatser, 3 400 (3 300) förskoleplatser, 890 (500) platser i särskilda boenden för äldre, 150 (150) platser i LSS-boenden, 1 500 (1 800) boende för nyanlända, 2 000 boende för sociala ändamål, ett nytt gymnasium, ett antal 11 (8) sporthallar och 7 (13) idrottsplaner, en ny (1) simhall samt utökning av bibliotek och andra typer av upplevelsecentrum och kulturlokaler som t ex kulturhus, scen, lokaler för utövande av olika konstformer.

Se ”Bilaga 3) Kartvy – Långsiktig behovsbild skola och förskola”.

## Aktuell prioriterad behovsbild

Den aktuella prioriterade behovsbilden visar en differens jämfört med den långsiktiga behovsbilden. Den aktuella prioriterade behovsbilden för skolplatser är 4 545 platser och för förskoleplatser 4 240 platser. Framtagen investeringsvolym miljoner kronor bygger på dessa antaganden.

## Lokalförsörjning de kommande 5 åren

Första 5-årsperioden är som mest investeringsintensiv. Ett antal skolor är i behov av nybyggnationer, utbyggnader samt renoveringar. Under den här perioden har den totala investeringsvolymen prognostiseras till 7 miljarder kronor varav knappt 3 miljarder är prognostisera och simulerad att kommunen bygger i egen regi och tillförs den befintliga fastighetsportföljen.

Investeringsvolymen i *egen regi* om 3 miljarder kronor (motsvarar 600 mnkr/år) skulle kunna motsvara under kommande 5-års period: 2 nya skolor med tillhörande idrottshallar, 2-3 stycken nya förskolor, utbyggnader av ett antal befintliga skolor samt ett kulturhus.

Investeringsvolymen i *extern regi* om 4 miljarder kronor (motsvarar 800 mnkr/år) skulle kunna motsvara under kommande 5-års period: 2 nya skolor med tillhörande idrottshallar, en idrottshall Myrsjö IP, ett tio-tal nya förskolor belägna i flerbostadshus, ett tio-tal byggnader särskilt boende för äldre, ett tio-tal boendeformer för olika sociala ändamål, utbyggnad av 2 befintliga skolor, en simhall, gymnasium samt en brandstation.

## Bostadsförsörjning

Omfattar försörjning för sociala ändamål, gruppbostäder för servicebostäder och psykiatri samt bostäder för nyanlända. Bostäder för olika ändamål, förutom bostäder för nyanlända, är prognostisera att en extern investerare genomför.

Under 2017 och 2018 uppskattas antalet nyanlända uppgå till cirka 500 resp 580 personer per år. Enheten för fastighetsutveckling har uppskattat att kommunen behöver medel om 100 mnkr per år under 2017 och 2018 för att möta efterfrågan. Under 2019 uppskattas investeringsvolymen uppgå till 50 mnkr.



## Markförsörjning

Markgruppen arbetar aktivt med strategiska överväganden av kommunens markinnehav. Markgruppen fick i uppdrag i mål- och budget 2016 att ta fram en markinventering och en markstrategi. Arbetet med detta har inletts och markgruppen planerar att återkomma med en redovisning av detta under hösten.

## Ekonomiska konsekvenser

För de lösningar av nya anläggningar, bostäder och lokaler som framgår i försörjningsplaneringen uppgår investeringsmängden till cirka 11 miljarder kronor för åren 2016-2030. Investeringsmängden är indikativ och bygger på befolkningsprognos från augusti 2015, nämndernas behovsbild och antagande om nyckeltal och riktkostnader. Prioritering av och inriktning för kommunens egna investeringar sker inom ramen för arbetet med Mål och budget 2017-2019.

## Konsekvenser för barn

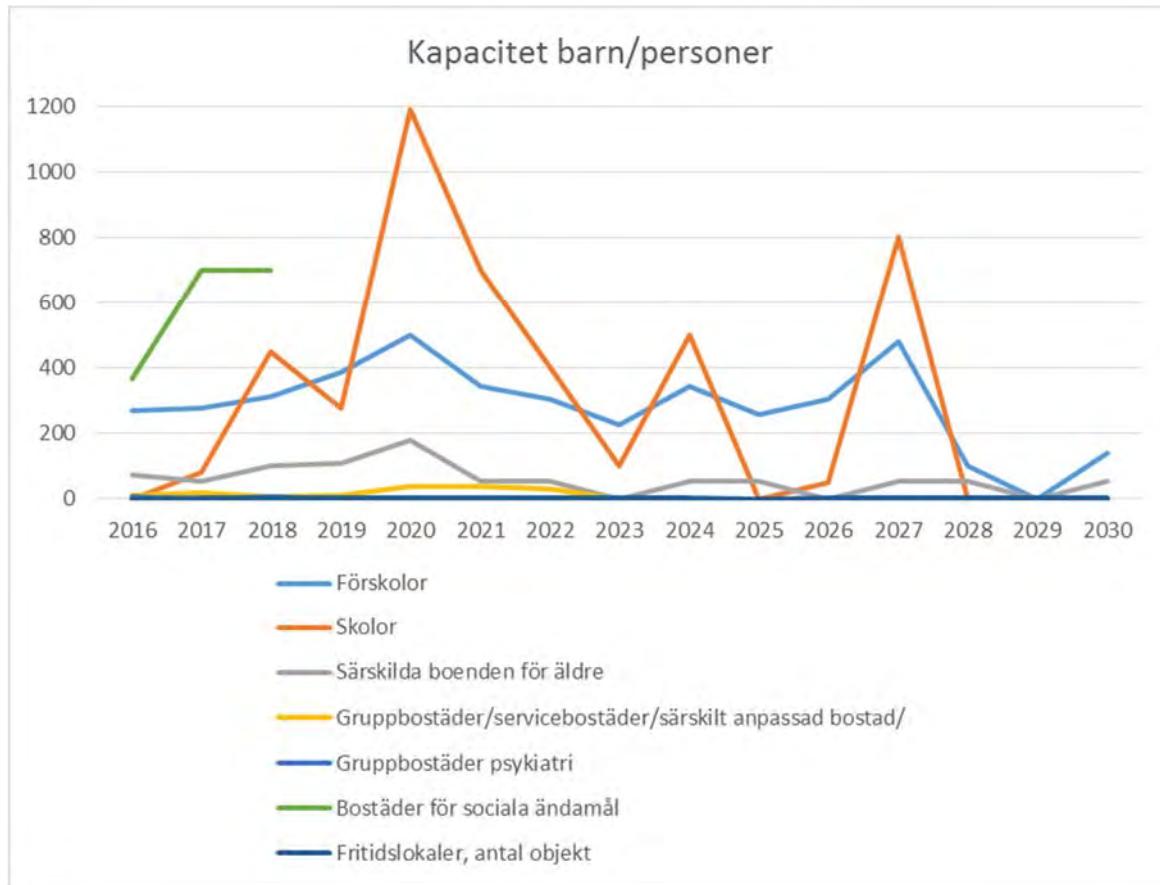
Försörjningsplaneringen syftar till att ge goda förutsättningar för prioritering av och planering för kommunala investeringar. Det i sin tur förväntas långsiktigt ge barn och övriga medborgare en enklare vardag med inspirerande, välkomnande och trygga välfärdsfastigheter som bidrar till att ge alla barn goda förutsättningar att tillgodogöra sig både utbildnings-, kultur-, idrotts- och fritidsverksamhet.

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Anna-Carin Nyman  
Fastighets controller  
Controllernheten

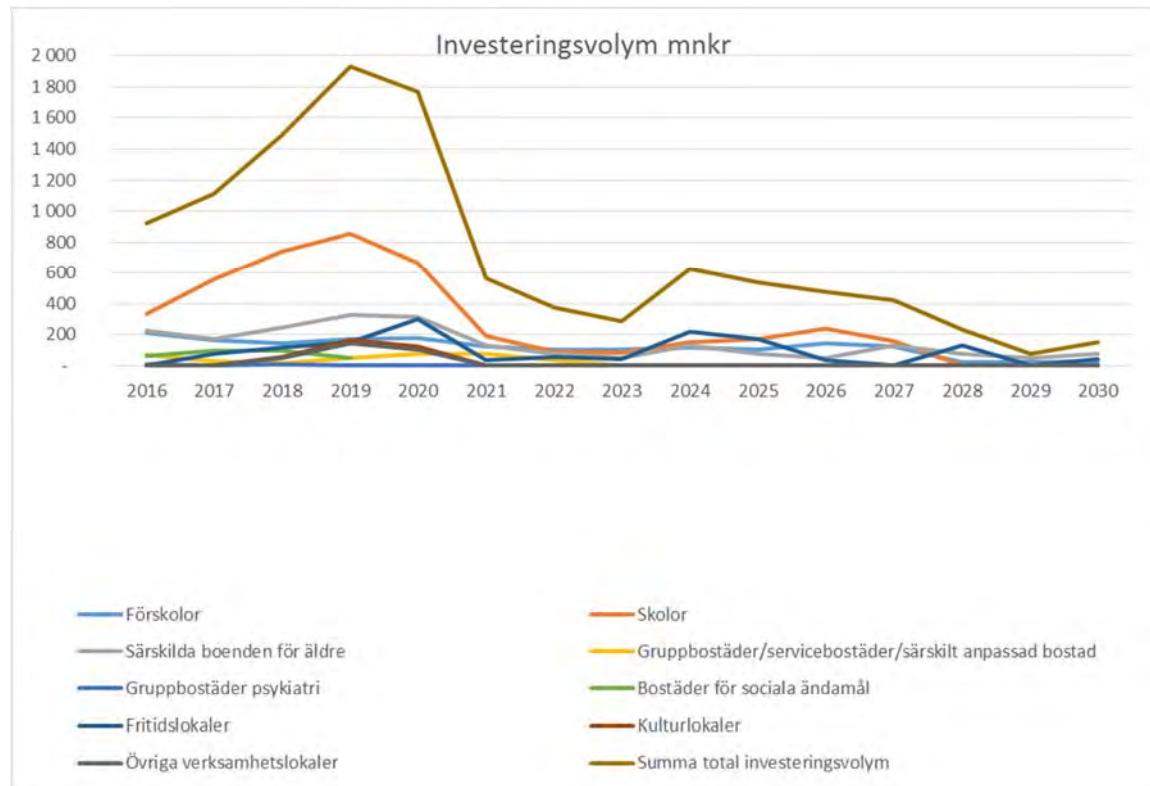
### Bilaga 1) Prognos kapacitet 2016 - 2030

Uppskattad kapacitet, antal personer	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Förskolor	270	275	310	385	500	345	305	225	345	255	305	480	100	0	140
Skolor	0	80	450	275	1190	700	400	100	500	0	50	800	0	0	0
Särskilda boenden för äldre	72	54	99	108	180	54	54	0	54	54	0	54	54	0	54
Gruppböstaderv/serviceböstaderv/särskilt	12	18	6	12	36	36	30	0	0	0	0	0	0	0	0
Gruppböstaderv psykiatri	6	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bostäder för sociala ändamål	366	700	700	2	1	1	2	2	3	0	1	1	3	2	2
Fritidslokaler, antal objekt	0	1	2	2	1	1	2	2	3	0	1	1	3	2	2

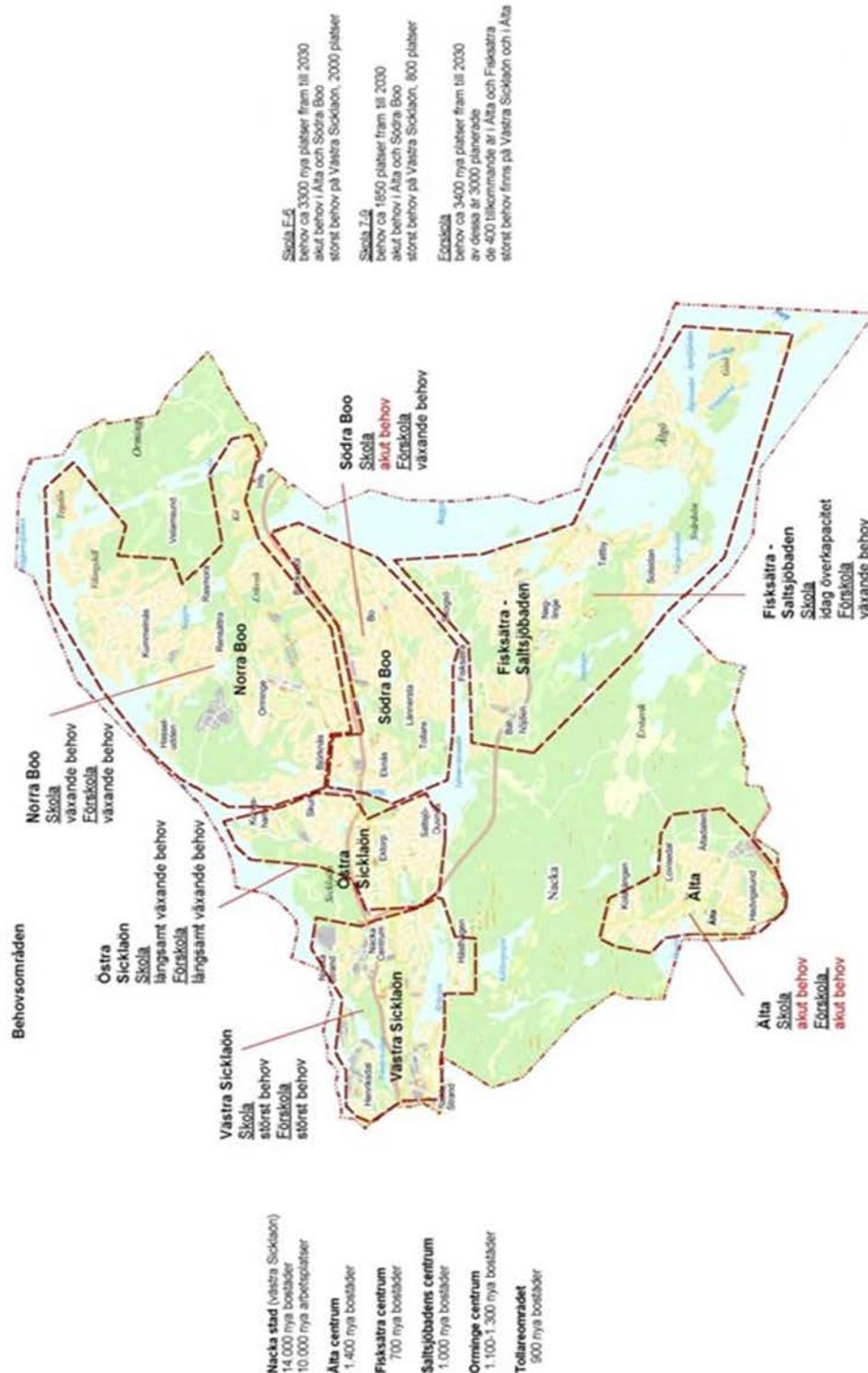


## Bilaga 2) Prognos investeringsvolym mnkr, 2016 - 2030

Uppskattad investeringsvolym, mnkr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Förskolor	212	164	148	174	179	128	106	106	121	107	146	128	23	22	33
Skolor	337	560	743	859	664	191	92	86	155	175	242	158	-	-	-
Särskilda boenden för äldre	226	174	248	331	313	131	78	52	131	78	52	131	78	52	78
Gruppböstaderv/serviceböstaderv/särskilt anpassad bostad	69	29	19	48	80	74	40	-	-	-	-	-	-	-	-
Gruppböstaderv psykiatri	13	5	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bostäder för sociala ändamål	65	100	100	50											
Fritidslokaler	1	77	120	155	300	40	55	45	220	175	40	5	130	7	41
Kulturlokaler	-	-	56	168	126	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-
Övriga verksamhetslokaler	-	-	48	144	108	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summa total investeringsvolym	923	1 109	1 490	1 928	1 770	565	372	290	626	535	480	422	232	81	152



Bilaga 3) Kartvy - Långsiktig behovsbild skola och förskola



Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Inlösen av fastigheten Kummelnäs 6:22 i Kummelnäs**

Startbesked

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för inlösen av fastigheten Kummelnäs 6:22 i Kummelnäs, delprojekt nummer 98100542, om maximalt 10 miljoner kronor. Medlen tas i anspråk från av kommunfullmäktige den 11 november 2013 och den 16 november 2015 beviljad ram för socialnämndens och äldrenämndens samt arbets- och företagsnämndens behov av bostäder för åren 2016-2018, huvudprojekt nummer 98000080. Beloppet avser kostnader för inlösen och lagfart.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 41 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

Detaljplan 391 avseende Grävlingsberg och Södra Grävlingsberg, Boo, vann laga kraft den 9 juni 2006. Av detaljplanen framgår att den aktuella fastigheten, Kummelnäs 6:22, har användningsändamålet förskola. Ägaren till fastigheten Kummelnäs 6:22 kontaktade Nacka kommun i början av 2015 med en förfrågan om att Nacka kommun skulle lösa in fastigheten varefter en värdering utfördes i september 2015.

Till följd av att fastigheten Kummelnäs 6:22 omfattas av planbestämmelsen förskola har fastighetsägaren möjlighet att med stöd av 14 kap. 14 § p. 2 plan- och bygglagen (2010:900) kräva att kommunen ska lösa in fastigheten. För det fall fastigheten inte löses in på frivillig väg har fastighetsägaren möjlighet att väcka talan i tingsrätten.

När fastigheten har lösats in kan den användas för socialnämndens och äldrenämndens samt arbets- och företagsnämndens behov av bostäder under en begränsad tid.



## Ärendet

Detaljplan 391 avseende Grävlingsberg och Södra Grävlingsberg, Boo, vann laga kraft den 9 juni 2006. Av detaljplanen framgår att fastigheten Kummelnäs 6:22 är planlagd som kvartersmark och har användningsändamålet förskola. Fastigheten är idag obebyggd. Ägaren till fastigheten Kummelnäs 6:22 kontaktade Nacka kommun i början av 2015 med en förfrågan om att Nacka kommun skulle lösa in fastigheten varefter en värdering utfördes i september 2015.

Till följd av att fastigheten Kummelnäs 6:22 omfattas av planbestämmelsen förskola har fastighetsägaren möjlighet att med stöd av 14 kap. 14 § p. 2 plan- och bygglagen (2010:900) kräva att kommunen ska lösa in fastigheten. Skyldigheten för kommunen att på fastighetsägarens begäran lösa in en fastighet omfattar mark som enligt detaljplanen ska användas för annat än enskilt byggande. Den mark som avses är förutom mark för allmän plats som kommunen är huvudman för även kvartersmark för allmänt ändamål, t.ex. skoltomter, idrottsplatser. Rätten att påkalla inlösen enligt 14 § är inte begränsad till planens genomförandetid utan består så länge planen gäller och det saknar alltså betydelse om planen har genomförandetid eller inte. För det fall fastigheten inte löses in på frivillig väg har fastighetsägaren möjlighet att väcka talan i tingsrätten.

Kommunfullmäktige har genom sitt beslut den 12 december 2015, § 288, att anta gällande detaljplan och de planbestämmelser som rymms inom området där bland annat fastigheten Kummelnäs 6:22 är belägen, därmed samtidigt beslutat om inlösen av densamma.

Nuvarande förslag till beslut syftar således endast till att verkställa redan tidigare fattade beslut.

## Ekonomiska konsekvenser

Köpet planeras att genomföras snarast möjligt, under de närmaste månaderna april-maj 2016. En bedömd kapitaltjänstkostnad uppskattas till 280 000 kronor per år. De ekonomiska konsekvenserna bedöms även vara positiva med hänsyn till att kommunen genom att lösa in fastigheten erhåller mark i ett attraktivt läge som kan användas tillfälligt för att möta socialnämndens och äldrenämndens samt arbets- och företagsnämndens behov av bostäder.

I och med att huvudprojekt nummer 98000080 inte innehåller tillräckligt med medel kommer enheten för fastighetsutveckling att föreslå kommunfullmäktige att vid sammanträdet den 20 juni 2016 besluta om en utökad ram.

## Konsekvenser för barn

Beslutet bedöms inte innehålla några särskilda konsekvenser för barn.

## Bilagor

- Värdering utförd 2015-09-17

**Beslutet ska skickas till**

Anna Ahrling  
Chef markgruppen  
Enheten för fastighetsutveckling

## **Bedömning av ersättning vid inlösen av Kummelnäs 6:22, Nacka kommun**

### *Bakgrund/uppdrag*

Fastigheten Kummelnäs 6:22 är i gällande detaljplan utlagd som kvartersmark för förskola. Av fastighetsägaren och Nacka kommun gemensamt har undertecknad erhållit uppdraget att bedöma skäligen löseskilling om kommunen skulle lösa in fastigheten. Värdepunkt för bedömningen är dagens datum.

### *Ersättningsprinciper*

Mark utlagd som kvartersmark för annat än enskilt bebyggande är kommunen enligt 14 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL) skyldig att lösa in om fastighetsägaren begär det. Kommunen har även i vissa fall en rätt att påkalla inlösen. När det gäller hur ersättningen ska bestämmas hänvisas i PBL 14 kap 23§ till expropriationslagen (ExL) regler. Huvudprincipen i ExL är att ersättningen ska motsvara fastighetens marknadsvärde med ett påslag om 25 %. Dock ska man enligt 4 kap 2 § bortse från den värdeinverkan själva expropriationsföretaget har haft på fastigheten (om det är skäligen med hänsyn till orts- och allmänvanligheten av liknande inverkan). För kvartersmark utlagd för annat än enskilt bebyggande har denna bestämmelse lett till en praxis att fastigheten värderas utifrån den sannolika användning den hade haft om den inte hade lagts ut som t ex skoltomt, d v s i normalfallet tillåten användning för omkringliggande kvartersmark. Tanken med detta är att den som råkar få sin tomt utlagd för allmänt ändamål som t ex skola inte ska få ett sämre utfall än den som fått sin tomt utlagd för enskilt bebyggande.

### *Beskrivning*

Kummelnäs 6:22 ligger i Grävlingsbergsområdet i Boo i Nacka kommun. Avståndet till centrala Stockholm är ca 20 km. Området är ett attraktivt småhusområde som under senare år omvandlats från ett fritidshusområde till permanentboende. Fastigheten har en areal om 4 081 kvm och ligger norr om Drottningvägen. Tomten nås via en enskild infartsväg (Grävlingsbergsvägen) som utgör en gemensamhetsanläggning (Kummelnäs ga:25) för 6

fastigheter. Kummelnäs 6:22 har dock ingen andel i gemensamhetsanläggningen. Tomten är relativt plan och utgörs av skogsmark med inslag av berg. Omgivningen utgörs av villabebyggelse men även grönområden och saltsjön. Avståndet till stranden är ca 500 m. Någon rätt till båtplats, sjöbod etc är dock ej kopplad till fastigheten.

### *Sannolik alternativanvändning*

Omkringliggande bebyggelse utgörs främst av villatomter. Dessa har en storlek om ca 2 000 kvm. Med hänsyn till värderingsobjektets läge, storlek och utformning skulle den sannolikt ha lagts ut som två villatomter om den ej hade blivit utlagd som skoltomt i detaljplanen. Vidare bedöms att den, i likhet med grannfastigheterna väster om tomtens hade fått ett utfartsförbud mot Drottningvägen, d v s hade blivit hänvisad till en utfört via Grävlingsbergsvägen.

### *Ortspriser*

För att bedöma markandsvärde görs en jämförelse med försälda obebyggda tomter i området. Följande överlåtelser har noterats.

Fastighetsbeteckning	Adress	Areal	Ksum, tkr	År-mån
KUMMELNÄS 1:824	Djupadalsvägen 12	2289	2975	201402
KUMMELNÄS 1:1145	Fahnehielmsvägen 6	1190	2200	201402
VELAMSUND 1:188	Fläderstigen 4	3090	3100	201406
KUMMELNÄS 1:882	Kummelnäsvägen 59	2023	3000	201408
KUMMELNÄS 1:1128	Landbacken 9	1478	4000	201410
KUMMELNÄS 1:819	Sågsjövägen 14	1470	2550	201412
KUMMELNÄS 1:236	Kummelnäsvägen 22	2747	3300	201502
VELAMSUND 20:6	Vikingshillsvägen 60	1575	3500	201503
KUMMELNÄS 1:724	Fahnehielmsvägen 1	1884	2900	201504
KUMMELNÄS 1:724	Fahnehielmsvägen 1	1884	3350	201505
KUMMELNÄS 1:832	Solviksvägen 23	3260	3500	201507
KUMMELNÄS 1:317	Kummelnäsvägen 4	1592	3350	201507
<b>Medelvärde</b>		<b>2040</b>	<b>3144</b>	
<b>Median</b>		<b>1884</b>	<b>3200</b>	

Nämns bör även att grannfastigheterna avstyckades och såldes redan 2007-2008 för 3,1-4,3 Mkr. I dessa köp ingick emellertid andel i avloppsanläggning, naturmark, bollplan, sjöstugor mm.

### *Bedömning av marknadsvärde*

Värderingsobjektet har ett attraktivt läge med närhet till grönområden och strand. De saknar dock del i gemensamhetsanläggning avseende sjöstugor etc och de vid den tidpunkten höga priserna för grannfastigheterna bedöms därför ej kunna läggas till grund för bedömningen. Här bedöms dock inte att de förhållandevis höga priserna för grannfastigheterna enbart beror på tillgången till sjöstugor etc utan även läget nära grönområden och strand. Nivån bör därför ligga högre än vad köpeskillningarna för tomter längre från stranden indikerar. De tänkta tomterna bedöms vidare vara lättbyggda. Detta tillsammans med den prisutveckling som förekommit under perioden 2014-2015 som ortspriserna ovan härrör sig från så bedöms marknadsvärdet av de två tänkta tomterna till 3,75 Mkr per styck. Detta avser då marknadsvärdet exklusive anslutningsavgifter för VA mm men inklusive gatubyggnadskostnader. Summan blir då 7,5 Mkr.

Ovan bedöms värde avser värdet av styckvisa tomter. Det som ska värderas här är emellertid värdet av hela 6:22 men med en förutsatt delbarhet i två tomter. Skillnaden består i dels en kostnad att stycka tomterna och dels en kostnad att sälja vidare åtminstone en tomt (den normale köparen är nämligen en privatperson som endast vill ha en tomt). Under försäljningstiden för den andra tomten har även köparen räntekostander. Vidare tar köparen en viss risk och räntekostnad genom att köpa två tomter, vilket även det bedöms föranleda en prisreduktion. Alternativt är köparen en byggare som köper för att stycka, uppföra byggnader och sälja vidare. Priset när byggare köper flera tomter blir dock normalt något lägre än vid styckeförsäljningarna till privatpersoner. Sammantaget bedöms att dessa kostnader och omständigheter föranleder en nedjustering av värdet med 300 000 kr.

Slutligen måste beaktas att de tomter som 6:22 ska delas upp i måste köpa in sig i gemensamhetsanläggningen avseende infarten (Kummelnäs ga:25) samt även en kort bit av vägen ingående i Kumelnäs ga:22. Principen vid inträde i en befintlig gemensamhetsanläggning är att inträdaren betalar sin andel av anläggningen tekniska nuvärde. Vägen (ga:25) är ca 150 m lång. Anläggningekostnaden uppskattas grovt till 800 000 kr. Vägen är idag 7-8 år gammal. Normalt brukar man räkna med förhållandevis korta avskrivningstider vid inträde i vägsamfälligheter. Här bedöms därför att det tekniska nuvärdet vid ett inträde skulle bedömas till 50 % av anläggningekostnaden, d v s 400 000 kr. Idag är 6 fastigheter delägare med något olika andelstal. Kummelnäs 6:22 bedöms skulle få ett andelstal om totalt ca 30 %. Tillsammans med förrättningskostnaden samt andelen i ga:22 bedöms därför att det skulle kosta 6:22 ca 200 000 kr att få andel i den befintliga vägen.

Efter en sammanvägning av ovanstående bedöms marknadsvärdet av Kummelnäs 6:22, givet att den skulle få delas i två villatomter, till 7 000 000 kr.

*Ersättning*

Ersättningen ska som framgår ovan motsvara marknadsvärdet med ett påslag om 25 %. Detta innebär att ersättningen i aktuellt fall blir **8 750 000 kr.**

Stockholm 2015-09-17

**Forum Fastighetsekonomi AB**



Rolf Simon

Av Samhällsbyggarna auktoriserad fastighetsvärderare

Kommunstyrelsens  
stadsutvecklingsutskott

## **Förvärv av villafastighet för kommunens sociala bostadsbehov**

Startbesked

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked för köp av villafastighet i Nacka kommun om maximalt 8 miljoner kronor, projekt nummer 98100543, inkluderat investering i verksamhetsanpassning. Medlen tas i anspråk från av kommunfullmäktige den 11 november 2013 och den 16 november 2015 beviljad ram för socialnämndens och äldrenämndens samt arbets- och företagsnämndens behov av bostäder och lokaler, huvudprojekt nummer 98000080.

Detta beslut fattas med stöd av punkten 44 i kommunstyrelsens delegationsordning.

### **Sammanfattning**

För att fortsatt kunna tillgodose kommunens växande behov av bostäder föreslås att kommunen ska förvärva en villafastighet i Nacka för maximalt 8 miljoner kronor som nu ligger ute till försäljning. Villan uppgår till storleken 160-200 kvm med tillhörande tomt och bedöms kunna tillgodose kommunens sociala bostadsbehov.

### **Ärendet**

Arbets- och företagsnämnden har det övergripande ansvaret för att det finns bostäder för de flyktingar som kommunen tar emot. I de fall bostäder ska erbjudas med kommunen som hyresvärd, ligger förvärv och om- eller nybyggnation inom kommunstyrelsens ansvarsområde. Inom socialnämnden finns också ett stående behov av att kunna erbjuda bostäder.

Hitintills har lokal enheten och enheten för fastighetsutveckling delvis löst bostadsbehovet genom bland annat inhyrningar från juridiska personer och privatpersoner samt ombyggnationer av vakanta objekt. Kommunens befintliga fastighetsbestånd och möjligheten till tillfälliga boendelösningar och permanenta långsiktiga lösningar har även undersökts. Den 24 november 2015 beslutade även kommunstyrelsens



stadsutvecklingsutskott att bevilja startbesked för förvärv av bostadsrätter om maximalt 10 000 000 kronor. Av dessa medel har kommunen förvärvat en bostadsrätt på Ektorpsvägen 7A i Ektorp och Skoglundsklippan 20 i Skoglund för socialt behov.

Kommunen har upphandlat en mäklare för köp för kommunens räkning, såsom bostadsrätterna på Ektorpsvägen 7A och Skoglundsklippan 20. Köpobjekten väljs ut mot bakgrund av en behovsbild, såsom till exempel storlek och geografisk placering, som tillställs lokalenheten från sociala kvalitetsheten och arbets- och företagsenheter och är definierad i socialnämnden och arbets- och företagsnämnden.

För att fortsatt kunna tillgodose det sociala bostadsbehovet föreslås att kommunen köper en villafastighet som nu ligger ute till försäljning, belägen i Nacka kommun. Villan uppgår till storleken 160-200 kvm med tillhörande tomt och bedöms kunna tillgodose kommunens sociala bostadsbehov på ett tillfredsställande sätt.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Köpet planeras att kunna genomföras under de närmaste månaderna april-maj 2016. Inflytt för verksamheten beräknas ske under hösten 2016.

En bedömd kapitaltjänstkostnad uppskattas till 1 035 000 kronor per år. Det kommer att upprättas interna hyresavtal med arbets- och företagsnämnden alternativt socialnämnden med hyresnivåer som innebär att kostnader för eventuella investeringar täcks fullt ut. Den preliminära internhyran är oklar i dagens läge eftersom exakta investeringenkostnader för eventuella verksamhetsanpassningar inte är kända. Det totala äskade beloppet om 8 miljoner kronor som utgångspunkt skulle resultera i en hyra gentemot verksamheten uppgående till 3 000 kr/kvm, vilket generellt är för högt för verksamheten. I annat fall beräknas kommunstyrelsen att gå med underskott om cirka 157 000 kronor per år. Köpeskillingen för förvärvet bedöms inte uppgå till 8 miljoner kronor men mellanskilnaden mellan faktiskt pris för villafastigheten och nu äskat belopp kommer att användas till verksamhetsanpassningar.

I och med att huvudprojekt nummer 98000080 inte innehåller tillräckligt med medel kommer enheten för fastighetsutveckling att föreslå kommunfullmäktige att vid sammanträdet den 20 juni 2016 besluta om en utökad ram.

## **Konsekvenser för barn**

Under förutsättning att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beviljar startbesked i enlighet med förslaget ges kommunen möjlighet att kunna erbjuda fler bostäder till familjer med behov.

**Beslutet ska skickas till**

Klicka här för att fylla i vilka beslutet ska skickas till

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Anna Ahrling  
Chef markgruppen  
Enheten för fastighetsutveckling

Kommunstyrelsen

## **Justering av köpebrev med Rikshem Skolfastigheter AB för fastigheterna Igelboda 23:9 och 46:5, Neglinge skola**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att köpebrevet för fastigheterna Igelboda 23:9 och Igelboda 46:5 i Igelboda som såldes till Rikshem Skolfastigheter AB i enlighet med kommunfullmäktiges beslut av den 15 december 2014 annulleras och ersätts med två nya köpebrev, ett för respektive fastighet.

### **Sammanfattning**

När fastigheterna Igelboda 23:9 och Igelboda 46:5 (Neglinge skola) såldes till Rikshem Skolfastigheter AB i december 2014 upprättades enbart ett gemensamt köpebrev om 48,1 miljoner kronor. För att kunna fullborda fastighetsköpet har Rikshem Skolfastigheter AB återkommit med önskemål till Nacka kommun om att det för dessa fastigheter istället upprättas två separata köpebrev. Det vill säga köpeskillingen om 48,1 miljoner kronor kvarstår men fördelar på två köpebrev. Ändringen bedöms inte innehålla några särskilda ekonomiska konsekvenser för Nacka kommun.

### **Ärendet**

I december 2014 beslutade kommunfullmäktige i Nacka kommun att sälja 38 fastigheter till Rikshem Skolfastigheter AB ("Rikshem"), däribland fastigheterna Igelboda 23:9 norr om Valhallavägen och Igelboda 46:5 söder om Valhallavägen i Igelboda (Neglinge skola).





I samband med försäljningen upprättades ett gemensamt köpebrev om 48,1 miljoner kronor för dessa fastigheter. Anledningen härtill är att Neglinge skola inom kommunens fastighetsbestånd betraktades som *ett förvaltningsobjekt* med skolans huvudbyggnad på fastigheten Igelboda 23:9 och med gymnastiksals och matsal samt en paviljong för undervisningsändamål på fastigheten Igelboda 46:5.

Rikshem har nu återkommit med önskemål om att det upprättas två separata köpebrev för dessa fastigheter i stället för ett gemensamt. I syfte att Rikshem ska kunna fullborda pågående fastighetsbildningar och lagfartsansökningar och därmed fullborda fastighetsköpet, föreslås att kommunstyrelsen beslutar att annullera det gemensamma köpebrevet, bilaga 1, och att det upprättas två separata köpebrev för fastigheterna.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Beslutet bedöms inte innehära några särskilda ekonomiska konsekvenser för kommunen. Upprättandet av två köpebrev istället för ett har föranlett att Rikshem behöver värdera fastigheterna för att kunna åsätta respektive fastighet ett värde. Kostnaden för värderingen belastar dock Rikshem. Den totala köpeskillingen som kommer att framgå i de köpebrev som nu föreslås upprättas, kommer att uppgå till samma belopp som det gör i det köpebrev som låg till grund för kommunfullmäktiges försäljningsbeslut i december 2014, det vill säga 48,1 miljoner kronor.

## **Konsekvenser för barn**

Beslutet bedöms inte innehära några särskilda konsekvenser för barn.

## **Bilagor**

1. Befintligt köpebrev för fastigheterna Igelboda 23:9 och Igelboda 46:5

## **Beslutet ska skickas till**

Klicka här för att fylla i vilka beslutet ska skickas till

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Anders Ahlén  
Projektkedare  
Enheden för fastighetsutveckling

## KÖPEBREV

**Säljare:**

Nacka Kommun  
org. nr 212000-0167  
131 81 Nacka

**Köpare:**

Rikshem Skolfastigheter AB  
org. nr 556864-7316  
c/o Rikshem AB (publ), Vasagatan 52  
111 20 Stockholm

**Fastighet:**

Nacka Igelboda 23:9  
Nacka Igelboda 46:5

Säljaren försäljer härmed ovan nämnda Fastigheter till Köparen

**Köpeskilling:**

Köpeskillingen för Fastigheterna utgör  
Fyrtioåtta miljoner etthundra tusen (48.100.000) kronor  
vilket belopp Säljaren med sin underskrift nedan kvitterat.

Nacka den 22 december 2014

Nacka Kommun

Mats Gerdau

Jenny Asmundsson

Rikshem Skolfastigheter AB

Ilija Batjan

Carl Conradi

Säljarens namnteckning(ar) bevittnas:

Thomas Larsson

Patrik Gustafsson

Kommunstyrelsen

## **Uppföljning fastighetsöverlåtelse Rikshem**

Informationsärende

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen noterar informationen till protokollet.

### **Sammanfattning**

Den 15 december 2014 beslutade kommunfullmäktige att Nacka kommun skulle ingå avtal om överlåtelse av fastigheter till Rikshem Skolfastigheter AB ("Rikshem").

Förevarande informationsärende redogör för erfarenheter och synpunkter från fastighetsöverlåtelsen till Rikshem så som erfarenheter från försäljningsprocess, beslutsprocess, uppföljning av åtaganden i fastighetsöverlåtelseavtalet, garantiåtaganden och erfarenheter från förvaltningsperspektiv – hyresgästernas synpunkter och lokalenshetens reflektioner.

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

Den 15 december 2014 beslutade kommunfullmäktige att Nacka kommun skulle ingå avtal om överlåtelse av fastigheter till Rikshem Skolfastigheter AB ("Rikshem"). I försäljningen ingick 38 registerfastigheter omfattande totalt cirka 83 500 kvadratmeter fördelat på särskilda boenden för äldre (20 200 kvadratmeter), skolor inklusive sporthallar (46 300 kvadratmeter), förskolor (14 300 kvadratmeter) och övrigt (2 700 kvadratmeter). En blandad portfölj med olika typer av lokaler med olika standard. Några av fastigheterna står inför renoveringar eller tillbyggnationer och andra har redan högre standard. De sporthallar som ingick låg i direkt anslutning till de skolor som ingick i affären. Försäljningen omfattade drygt en fjärdedel av kommunens fastighetsbestånd. Portföljen var sammansatt utifrån att fastighetsbeståndet som förblir i Nacka kommuns ägo har en mångfald vad gäller regi, verksamhet, geografi, åldersstruktur och utvecklingsprojekt. Efter försäljningen hyr Nacka



kommun tillbaka 28 objekt. Hyreskontrakten är upprättades med en uppdaterad gränsdragningslista där bland annat ansvaret för ytter skötsel förs över till fastighetsägaren och där hyran regleras med index från år 2017 och framåt.

Försäljningen syftade till att både frigöra resurser för investeringar i kommunens fastighetsbestånd och att etablera ytterligare en aktiv fastighetsägare med målsättning att och kapacitet för att utveckla och utöka antalet bostäder och lokaler för välfärdsverksamhet. En ytterligare aktör inom segmentet samhällsfastigheter ger också en professionell medspelare att jämföra den egna fastighetsverksamheten med. I Nacka kommun finns goda erfarenheter av att förekomsten av flera aktörer bidrar till att öka fokus på välfärdsverksamheten och kvaliteten i verksamheten.

### **Erfarenheter från fastighetsförsäljningen till Rikshem**

Nedan redovisas en kort summering av erfarenheter från försäljningsprocess, beslutsprocess, uppföljning av åtaganden i fastighetsöverlättelseavtalet, garantiåtaganden och erfarenheter från förvaltningsperspektiv – hyresgästernas synpunkter och lokalens reflektioner.

#### **Försäljningsprocessen**

- Försäljningsprocessen genomfördes öppen under en begränsad tidsperiod och fram till dess att förslag till beslut presenterades enbart för en begränsad krets. Det genererade tidvis hög arbetsbelastning för individer i processen, behov av extern förstärkning och viss forcing upplevdes vid vissa moment.
- En fastighetsförsäljning genererar både ett stort förarbete kring att sammansätta information, fastighetsdokumentation och löpande avtal, ett genomförande arbete vid tillträde/överlättelse samt ett efterarbete.
- En bra struktur kring fastighetsdokumentation och ett bra fastighetssystem underlättar.
- En begränsad kommunikation under förberedelser, genomförande och förhandlingsskedet ställer höga krav på beslutsunderlaget. Till del efterfrågades ytterligare beskrivning av avvägningen kring sammansättningen av försäljningsportföljen.
- Den begränsade tidsperioden genererade behov av tilläggsavtal till fastighetsöverlättelseavtalet som separat reglerar tre tillkommande fastighetsregleringar. Den här typen av frågor kan med fördel tydliggöras redan under ett förarbete.
- Information till hyresgäster inför besök av värderingsmän och besiktningarna ute i fastigheterna kan förstärkas och samordnas ytterligare.
- Det finns ett stort intresse både internt och externt kring strategiska ställningstaganden, analyser, antaganden om utveckling framåt och koppling till kommunens ekonomiska långtidsprognos, ytterligare informationstillfällen kan erbjudas både inför och efter en fastighetsförsäljning.



## Beslutsprocessen

- Beslut om överlätelse av fastigheter till Rikshem följde ordinarie beslutsgång och behandlades vid följande sammanträden:
  - Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott 2014-11-11
  - Kommunstyrelsen 2014-12-01
  - Kommunfullmäktige 2014-12-15
- Inför framläggande av förslag hölls särskilda genomgångar med förtroendevalda, och vid utskick av handlingar en presskonferens och särskild information med Rikshem närvarande.
- Under beslutsprocessen hölls också särskilt riktade informationsmöten med berörda hyresgäster
- Granskning av beslutsunderlag har särskilt genomförts, se ärende 2015/393-007 Revisionsrapport 7 år 2015, Granskning av avtal med Rikshem. I kommunstyrelsens yttrande över revisionsrapporten framgår att i beslutsunderlaget ingående analys och beskrivning av ekonomiska konsekvenser ansågs tillräckligt samt att kommunens fastighetsstrategi låg till grund för försäljningen.

## Följer parterna sina åtaganden i enlighet med fastighetsöverlåtelseavtalet

Fastighetsöverlåtelseavtalet mellan Rikshem och Nacka kommun innehåller ett antal åtaganden och garantiutfästelser, att efterleva för bågge parter. Åtagandena gäller både inför, vid och efter tillträdet för genomförandet av själva transaktionen. Nedan listas åtaganden av större karaktär som parterna har att efterfölja efter tillträdesdagen den 22 december 2014 med kort kommentar kring status. Övergripande gäller att båda parter ligger väl i fas med planering och genomförande för att leva upp till sina åtaganden.

### Kommunens åtaganden

- Att, genom markanvisning, erbjuda mark till Rikshem för uppförande av minst 500 hyreslägenheter i kommunen. Priset för marken ska motsvara marknadsvärdet för mark att användas till uppförande av hyresrätter vid tiden för markanvisningen. Anvisningen ska ske enligt Nacka kommunens vid var tidpunkt tillämpade riktlinjer för markanvisning och i övrigt i enlighet med vid var tidpunkt gällande lag. En första anvisning för byggnation av cirka 250 hyresrätter kommer att ske under våren 2016 i Orminge centrum.
- Att enligt tilläggsavtal till fastighetsöverlåtelseavtalet färdigställa tre fastighetsregleringar avseende de sålda fastigheterna Sicklaön 352:1 (NSC Ektorp), Sicklaön 73:48 (Skuru skola) och Lännersta 1:148 (Bagarsjöns förskola). Två av fastighetsregleringarna är avslutade.
- Att färdigställa de vid tillträdesdagen pågående entreprenaderna, köksombyggnader på Skuru skola och Duvnäs skola. Slutbesked har utfärdats och samtliga handlingar överlämnats till Rikshem.



### Rikshems åtaganden

- Att genomföra framtida tilläggs-, ombyggnads- och nyinvesteringar i enlighet med särskild bilaga 17 till fastighetsöverlätelseavtalet. Det rör sig närmare om väsentliga utbyggnader och nya byggnader där den totala projektkostnaden uppskattas till minimum 30 000 000 kronor, ombyggnader och mindre tillbyggnader där den totala projektkostnaden uppskattas till mindre än 30 000 000 kronor och provisoriska lösningar för att snabbt tillgodose kommunens lokalbehov. Projektet ska genomföras i enlighet med lagen om offentlig upphandling ("LOU") eftersom byggnaden är anpassat för och i enlighet med Nacka kommunens riktlinjer och önskemål. Detta innebär att Rikshem ska agera i enlighet med upphandlingskrav enligt LOU samt att Nacka kommun löpande ska ges möjlighet att gå igenom förfrågningsunderlag och anbud. I dagsläget är Orminge skola och sporthall i Jarlaberg under utredning och uppstartade enligt plan.
- Att uppföra hyreslägenheter. Detta är kopplat till kommunens åtagande enligt ovan att genom markanvisning erbjuda mark till Rikshem för uppförande av minst 500 hyreslägenheter i kommunen. Rikshem är aktiva i frågan och visar också intresse för att uppföra bostäder för socialt behov på de förvärvade fastigheterna.
- Att snarast efter tillträdet ansöka om lagfart på de förvärvade fastigheterna. För närvarande står Nacka kommun fortfarande som lagfaren ägare till nio av de 38 överlåtna fastigheterna. För samtliga nio fastigheter pågår förrättningar och för sex av fastigheterna har fastighetsbildningsbeslut nyligen fattats och lagfart beräknas kunna vara på plats före årsskiftet 2016/2017.
- Att enligt villkor i de särskilda bestämmelserna till inhyrningsavtalet mellan Nacka kommun och Rikshem inom två (2) år från hyrestidens början, under förutsättning att det är tekniskt genomförbart och med en rimlig besparing i relation till kostnad för genomförande, ha tillsett att hyresobjektet har infört ett system som möjliggör individuell mätning och debitering av el, värme- och varmvattenförbrukning. Rikshem har genomfört åtgärderna som möjliggör separat mätning och arbete pågår med att planera för implementering och övergång till separat fakturering av elkostnader för verksamhetsel sannolikt hösten 2016/våren 2017.

### Garanti, avsättning – utfall

- Vid beslutstillfället gjordes en avsättning, en reservation av medel för de åtaganden och utfästelser kommunen gjort i fastighetsöverlätelseavtalet, utrangeringskostnader samt en reserv för eventuella garantianspråk från köparen under garantiperioden om 12 månader från tillträdesdagen. Tillträdesdagen var den 22 december 2014 och garantimedel om 90 miljoner kronor avsattes, motsvarande 5% av den totala köpeskillingen. Totalt nyttjades 71,4 miljoner kronor av reserven.



Avsättning utfall	Mnkr
Pågående investeringar, färdigställande	35,1
Kostnad fastighetsreglering	18,0
Kostn för förtida uppsägning av energiavtal	0,6
Utrangeringskostnader	10,3
Utfästelser	7,4
Summa	71,4
Reserv avsatt, 5% av köpeskillingen	90
Upplösning kvaravarande reserv	18,6

## Förvaltningsperspektiv

- Fastighetsförsäljningen har påverkat lokal enhetens uppdrag och organisation och förvaltning av inhyrda lokaler har förstärkts och är under utveckling. Avtalets omfattning och komplexitet tillsammans med personalomsättning gör att det finns fortsatt ett behov av att informera om och stödja både den interna organisationen och hyresgästerna kring avtalsinnehåll och ny gränsdragning.
- För rektorer som hyr flera objekt, där vissa objekt ingick i försäljningen, har försäljningen inneburit olika hyresvärdar för en och samma verksamhet.
- Samarbetet i stort fungerar bra med Rikshem. Förvaltare på lokal enheten har avstämningsmöte med Rikshem en gång per månad (periodvis även tätare).
- För vissa av fastigheterna finns sedan tidigare ett samnyttjande – park, bollplaner, parkering och liknande har ordnats på de berörda och intilliggande fastigheter. Då kommunen hyr tillbaka hela fastighetsobjektet och äger grannfastigheten gjordes bedömningen i affären att detta kan följas upp och justeras efter affären. Det har inneburit viss skötselproblematik och kan innebära att justeringar göras av fastighetsgränser, möjligens även detaljplaner.
- Gränsdragningslistorna som gäller för inhyrningsavtalen mellan kommunen och Rikshem innebar ett förändrat ansvar bl a avseende ytter skötsel av mark. Under våren 2016 inför även motsvarande gränsdragning i de internkontrakt som gäller mellan lokal enheten och verksamhetsutövarna. Det leder till en för hyresgästen fördelaktigare gränsdragning och för lokal enheten en mer enhetlig avtalsstruktur. Jämför beslut i kommunfullmäktige den 16 november 2015 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att införa uppdaterad gränsdragningslista i interna hyreskontrakt per den 1 maj 2016, huvudsakligen innebärande att ytter skötsel och snöröjning flyttas från hyresgästen till hyresvärdens.
- Bilagan om genomförande av framtida tilläggs-, ombyggnads- och nyinvesteringar är komplex och de första tillämpningarna är på väg fram. Till dess att rutiner utvecklats och några praktiska investeringar genomförts finns en viss osäkerhet främst vad gäller beräkning av uppskattad och slutlig produktionskostnad.

## Kundernas synpunkter och upplevelser

Av de 38 registerfastigheter som såldes till Rikshem så hyr Nacka kommun tillbaka 28 objekt. För dessa inhyrda objekt finns en förvaltare på lokal enheten som utgör kommunens kontakt utåt med Rikshem men även hyresvärd internt- en länk med de kommunala verksamheterna som nyttjar fastigheterna. En enkät har ställts till verksamhetsrepresentanter



på dessa fastigheter (samtliga 38) för att göra en uppföljning av ”upplevelsen av om/hur ett ändrat fastighetsägande påverkar din vardag i att leverera välfärdsverksamhet till Nackaborna.” Med stöd av 27 svaranden kan verksamhetsutövarnas synpunkter och upplevelser på försäljningen kan sammanfattas enligt följande:

- Majoriteten av de svarande anser inte att försäljningen av fastigheten har påverkat verksamheten i stort, kostnaderna eller vardagen i yrkesrollen.
- Majoriteten av de svarande anser inte heller att försäljningen av fastigheten har påverkat kunder/elever/boende/brukare.
- Ca 40% av de svarande ser att försäljningen av fastigheten påverkar verksamhetsplanering och budgetarbete.
- Nackdelar som lyfts fram är

Uppstarten har tagit tid, höga förväntningar fanns på att Rikshem snabbare skulle få till sin driftorganisation, uppstart av markskötsel och planering och genomförande av fastighetsunderhåll. Detta har genererat vissa problem med felanmälan och återkoppling. Vad gäller markskötsel gjorde Rikshem också ett skifte av leverantör i november 2015<sup>1</sup>, efter det fungerar det bättre.

Ytterligare ett steg mellan kund och fastighetsägare. Tätare dialog med lokal enheten, snabbare respons på frågor och tydligare information kring kontaktvägar efterfrågas.

- Fördelar som lyfts fram är:

Att ansvaret för markskötsel ligger på hyresvärdens, ger avlastning och minskade kostnader.

Tydligare gränsdragning

Mer stöd inför verksamhetsplanering med långsiktig underhållsplanering

## **Ekonomiska konsekvenser**

Informationsärendet bedöms inte innebära några särskilda ekonomiska konsekvenser.

## **Konsekvenser för barn**

Informationsärendet bedöms inte innebära några särskilda konsekvenser för barn.

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Anna-Carin Nyman  
Controller fastighet  
Controllerenheten

<sup>1</sup> Initialt tog Rikshem över Vivaldi som skötselentreprenör från kommunen men bytte i november 2015 till Svensk Markservice.

Kommunstyrelsen

## **Inriktning och tillvägagångssätt för försäljningsuppdrag - fastighetsöverlåtelse**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen ger stadsledningskontoret i uppdrag att ta fram underlag för fastighetsförsäljning med utgångspunkt i stadsledningskontorets tjänsteskrivelse av den 6 april 2016.

### **Sammanfattning**

I ärendet om mål och budget 2016-2018 för Nacka kommun som beslutades av kommunfullmäktige den 16 november 2015 gav kommunfullmäktige kommunstyrelsen i uppdrag att under 2016 återkomma med förslag på ytterligare fastighetsförsäljning i syfte att klara kommande investeringar med en bibehållen rimlig nivå på läneskulden.

Förevarande informationsärende redogör för inriktning och tillvägagångssätt inför aktuellt fastighetsförsäljningsuppdrag och ett eventuellt kommande beslut om fastighetsförsäljning.

### **Ärendet**

#### **Bakgrund**

Den 15 december 2014 beslutade kommunfullmäktige att Nacka kommun skulle ingå avtal om överlåtelse av fastigheter till Rikshem Skolfastigheter AB ("Rikshem"). I försäljningen ingick 38 registerfastigheter omfattande totalt cirka 83 500 kvadratmeter fördelat på särskilda boenden för äldre (20 200 kvadratmeter), skolor inklusive sporthallar (46 300 kvadratmeter), förskolor (14 300 kvadratmeter) och övrigt (2 700 kvadratmeter). En blandad portfölj med olika typer av lokaler med olika standard. Några av fastigheterna står inför renoveringar eller tillbyggnationer och andra har redan högre standard. De sporthallar som ingick låg i direkt anslutning till de skolor som ingick i affären. Försäljningen omfattade drygt en fjärdedel av kommunens fastighetsbestånd. Portföljen var sammansatt utifrån att fastighetsbeståndet som förblir i Nacka kommuns ägo har en mångfald vad gäller regi,



verksamhet, geografi, åldersstruktur och utvecklingsprojekt. Efter försäljningen hyr Nacka kommun tillbaka 28 objekt. Hyreskontrakten är upprättades med en uppdaterad gränsdragningslista där bland annat ansvaret för yttre skötsel förs över till fastighetsägaren och där hyran regleras med index från år 2017 och framåt.

I ärendet om mål och budget 2016-2018 för Nacka kommun som beslutades av kommunfullmäktige den 16 november 2015 gav kommunfullmäktige kommunstyrelsen i uppdrag att under 2016 återkomma med förslag på ytterligare fastighetsförsäljning i syfte att klara kommande investeringar med en bibehållen rimlig nivå på låneskulden. Med stöd av de erfarenheter som stadsledningskontoret summerar från fastighetsförsäljningen till Rikshem redovisas ett förslag till strategi kring och process för en ytterligare fastighetsförsäljning.

### **Erfarenheter från fastighetsförsäljningen till Rikshem**

Nedan redovisas en kort summering av erfarenheter från försäljningsprocess, beslutsprocess, uppföljning av åtaganden i fastighetsöverlåtelseavtalet, garantiåtaganden och erfarenheter från förvaltningsperspektiv – hyresgästernas synpunkter och lokalenhetens reflektioner.

En över tiden koncentrerad försäljningsprocess bedöms fungera bäst med hänsyn till både att inte generera oro för pågående verksamhet samt för att åstadkomma en effektiv affärsprocess. En mer öppen försäljningsprocess där förtroendevalda involveras i urvalsprocessen bedöms ge en mer robust beslutsgång. Affärskonstruktionen med i huvudsak utgångspunkt i nuvarande hyresavtal med den uppdaterade gränsdragningslistan och en struktur för åtaganden, förutsättningar för kommande investeringar i de aktuella fastigheterna och en avsättning av reserv för åtaganden i enlighet med överlåtelseavtalet har övergripande fungerat väl och en inriktning är att använda motsvarande struktur i det aktuella försäljningsuppdraget.

### **Nytt uppdrag om förslag på fastighetsförsäljning – strategival**

Enligt uppdrag i mål och budget har stadsledningskontoret att återkomma med förslag på fastighetsförsäljning under året i syfte att klara kommande investeringar med en bibehållen rimlig nivå på låneskulden.

### **Sammansättning av fastigheter för försäljning**

Fastighetsverksamheterna arbetar för att utveckla, avveckla, förvärva och försälja fastigheter inom det egenägda fastighetsbeståndet enligt beslutad fastighetsstrategi. I uppdraget ligger att öka värdet och nyttan av kommunens fastighetsinnehav genom kontinuerlig förnyelse. I fokus för utveckling av verksamhet och fastighetsbestånd är aktiviteter som kan bidra till nöjda kunder och bidra till nyckeltalskostnader bland de 10 % bästa vid extern jämförelse. Fastigheter som inte bedöms strategiska för kommunen att fortsätta äga kan ingå vid en fastighetsförsäljning



Ett program för markanvändning med riktlinjer för markanvisnings- och exploateringsavtal ska beslutas av kommunfullmäktige i april i år. En fastighets strategiska betydelse kommer att vara en avgörande faktor för om kommunen ska behålla och förvalta fastigheten i egen regi eller om försäljning alternativt upplåtelse av tomträtt eller annat är en bättre väg att gå.

Följande ska fungera vägledande i bedömningen om en fastighet har *strategisk betydelse*.

- Fastigheten har eller förväntas ha central eller långsiktig betydelse för kommunala välfärdsändamål.
- Fastigheten har eller förväntas få en viktig betydelse för stadsutvecklingen
- Fastigheten är viktig för att kunna säkerställa/tillgodose variation och mångfald av välfärdsverksamheter inom ett visst geografiskt område.
- Affärsmässig bedömning ger att fastigheten förväntas ge en betydande avkastning.

### Storleksordning fastighetsförsäljning

Stadsledningskontoret gör en avvägning av kommunens ekonomiska planering och föreslår att en försäljning kan omfatta upp till 15-25 % av kommunens egenägda fastighetsbestånd. Med koppling till kommunens övergripande mål om stark och balanserad tillväxt, inriktning kring självfinansierad stadsutveckling, finansiering av utveckling av befintliga och nya välfärdsfastigheter i linje med kommunens ekonomiska längtidsprognos, bedöms detta vara en rimlig omfattning.

### Genomförandeprocess försäljningsuppdrag

Med anledning av ovanstående föreslås följande strategi och genomförandeprocess för eventuellt kommande beslut om fastighetsförsäljning:

- Extern rådgivare anlitas genom avrop på ramavtal och analys av fastighetsportfölj, projektportfölj och möjlig försäljningsportfölj genomförs.
- Med stöd av erfarenheter från tidigare försäljning sker analys och genomgång av hyresavtal, eventuella åtaganden och planering av försäljningsprocess, beslutsprocess och kommunikation under och efter försäljningsprocessen.
- Vid sidan av rådgivare anlitas externt stöd för teknisk besiktning, värdering och juridiskt biträde via avrop på ramavtal.
- Under arbetet involveras ledning och förtroendevalda.
- Rapportering under processen sker till kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott. T.ex. kring vilka fastigheter som föreslås ingå i försäljning och val av försäljningsstrategi (hyreskontrakt, krav på aktörerna, eventuella åtaganden et cetera) före utskick till intressenter.
- Kommunen eftersträvar långsiktiga och stabila fastighetsägare i kommunen.
- Försäljningen genomförs som en öppen försäljningsprocess i steg 1 och därefter sker urval av upp till fem aktörer som får presentera anbud för ledning och förtroendevalda. Därefter sker ett urval till steg 2 där slutförhandling genomförs med en aktör.



- Förslag till beslut tillsammans med av aktör undertecknat köpekontrakt kan tidigast läggas fram under hösten 2016.

Beslutsunderlag skall innehålla av föreslagen köpare undertecknat köpekontrakt, hyreskontrakt för de ingående fastigheterna och analys av ekonomiska konsekvenser för kommunen på kort och lång sikt vid en försäljning av de ingående fastigheterna.

## **Ekonomiska konsekvenser**

Omkostnader för förarbete och genomförande av försäljningsuppdraget uppskattas till 4 mnkr och bedöms efter omdisponering rymmas inom beslutad budget.

Vid ett beslut om att genomföra en fastighetsförsäljning sker vid en överlätelse av fastigheterna en driftavräkning mot försäljningslikviden samt en avräkning mot upparbetade omkostnader.

## **Konsekvenser för barn**

Ärendet bedöms inte innehåra några särskilda konsekvenser för barn.

Jenny Asmundsson  
Fastighetsdirektör  
Stadsledningskontoret

Anna-Carin Nyman  
Controller fastighet  
Controllerenheten

Kommunstyrelsen

## **Förstudie bussterminal och överdäckning i Nacka stad Åtgärdsvalsstudie trafikplatser**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen fattar följande beslut.

1. Den fortsatta planeringen i Centrala Nacka ska utgå ifrån att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka C stängs. Vidare ska planeringen utgå från en överdäckning och bussterminal i enlighet med förslaget i promemorian ”Förstudie bussterminal och överdäckning i Nacka stad”.
2. En förutsättning för projekten är att avtal tecknas med Stockholms läns landsting och Trafikverket. Kommunstyrelsen noterar att de samlade kostnaderna för Nacka kommun, landstinget och Trafikverket för den studerade lösningen har bedömts till cirka 2000-2300 miljoner kronor.

### **Sammanfattning**

I september 2015 antogs en startpromemoria för förstudie och överdäckning av Värmdöleden och bussterminal inom planprogrammet för Centrala Nacka. Inom ramen för förstudien ska enligt startpromemorian även en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) om samordnad trafikplanering i Centrala Nacka utföras.

I förstudien föreslås att länsväg 222 norr om Nacka Forum flyttas norrut och överläcks. Bussterminalen placeras i 222:ans nuvarande läge intill den nya tunnelbaneuppgången. I åtgärdsvalsstudien rekommenderas att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser samt att trafikplats Nacka stängs.



## Ärendet

Arbetet med förstudien och åtgärdsvalsstudien har genomförts i samarbete med landstingets trafikförvaltning och förvaltning för utbyggd tunnelbana samt Trafikverket, bland annat genom en gemensam arbetsgrupp och en gemensam styrgrupp.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan byggs ut till fullständiga trafikplatser och att trafikplats Nacka stängs. En ny lokalgata byggs norr om 222:an mellan Kvarnholmens trafikplats och Nacka C. Vid Skvaltans trafikplats byggs en lokalgata mellan trafikplatsen och Skönviksvägen.

Flera möjliga placeringar av bussterminalen och lösningar för överdäckning har utretts. Fem av dessa redovisas i förstudien varav ett förslag redovisas mer detaljerat. Detta förslag innebär att 222:an norr om Nacka Forum flyttas norrut och överläckas. Ovanpå 222:an anläggs en park. Bussterminalen placeras i 222:ans nuvarande läge intill den nya tunnelbaneuppgången. Byggnader placeras på bussterminalen.

Förslaget är förankrat i den gemensamma styrgruppen, som förutom Nacka kommun består av representanter från trafikförvaltningen, förvaltningen för utbyggd tunnelbana och Trafikverket.

Trafikförvaltningen har parallellt tagit fram en utredning för bussterminalen för beslut i landstingsfullmäktige.

Förstudien och åtgärdsvalsstudien ska ligga som underlag för principöverenskommelser och genomförandeavtal med Stockholms läns landsting och Trafikverket. Diskussioner kring dessa avtal har inletts.

## Ekonomiska konsekvenser

En överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn är tecknat mellan Stockholms läns landsting (SLL), Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun. Enligt överenskommelsen ska investeringen för bussterminal vid Nacka centrum fördelas 50/50 mellan SLL och Nacka kommun. Varken trafikplatserna eller bussterminalen finns med i gällande länsplan. Ambitionen är att få med dessa i nästa länsplan.

I detta tidiga skede uppskattas kostnaderna för projektet till 2000–2300 miljoner kronor, vilket innehåller nya trafikplatser, nya lokalgator, bussterminal och överdäckning. Kostnaderna fördelas mellan Nacka, SLL och Trafikverket. Hur denna fördelning ska se ut kommer att regleras i kommande avtal. Som en följd av projektet tillskapas nya byggrätter. Värdet för dessa uppskattas till 500-900 miljoner kronor. Beslut om budget tas i ett senare skede.

Nackas del av investeringen kommer att finansieras genom försäljning av kommunal mark.



## Konsekvenser för barn

Värmdöleden är idag en barriär i Centrala Nacka. Genom att stänga trafikplats Nacka och överdäcka Värmdöleden kommer möjligheterna för barn att röra sig mellan stadsdelarna till idrottsplatser, skolor och gymnasium att bli enklare och upplevelas som tryggare.

Med en effektiv bytespunkt nära gymnasium, skola, idrottsplatser, bibliotek etc. kommer möjligheterna för barn att resa till och från Centrala Nacka att stärkas. Stor vikt kommer även att läggas på möjligheten att cykla till och från T-banan och bussterminalen.

## Bilagor - Bilagor kompletteras med inför utskottets möte

Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering i centrala Nacka  
Förstudie bussterminal och överdäckning

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Anna Ahlberg  
Projektchef

# BUSSTERMINAL OCH ÖVERDÄCKNING I NACKA STAD



## INLEDNING

Hur Nacka ska växa och utvecklas beskrivs i Nacka kommunens översiktsplan "En hållbar framtid i Nacka". I dess strategier ingår att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön samt ett komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka.

Med utgångspunkt i Stockholmsförhandlingen 2013 startade planeringen av en utbyggd tunnelbana, från Kungsträdgården till Nacka C. Nacka kommunens åtagande innebär 13 500 bostäder och 10 000 arbetsplatser längs med tunnelbanesträckningen fram till 2030.

Nacka stad är benämningen på detta nya, tät och blandade område som nu skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholm, där det är attraktivt att leva, vistas och verka. Området kring tunnelbanans slutstation ska utvecklas till "en attraktiv och hållbar stadsdel som både i sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum", enligt detaljplanprogrammet för centrala Nacka.

För att målen ska kunna nås ställs höga krav på såväl stadsutvecklingsprocessen som på befintlig och utbyggd infrastruktur. Det nya centrum, kring tunnelbanans slutstation, blir en ännu viktigare knutpunkt och bytespunkt än den redan är idag. En överläckning av väg 222/Värmdöleden och en ny bussterminal i anslutning till

tunnelbanan blir två viktiga byggstenar i arbetet med att nå visionen för Nacka stad och säkra en god kollektivtrafikförsörjning för Nacka och Värmdö.

Denna rapport redogör för den förstudie som Nacka kommun, Stockholms läns landsting (SLL) och Trafikverket med flera genomfört i samarbete. Ett flertal rapporter och utredningar ingår i förstudien, bland annat Trafikförvaltningens (SLL) utredning Bussterminal i Nacka C, samt Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering centrala Nacka (ÅVS).

Förstudien fördjupar och förtydligar övergripande principer i detaljplanprogrammet för centrala Nacka, samt beskriver, utreder och värderar fem lösningsförslag. Vidare föreslås en strategi för genomförande av rekommenderat alternativ och för det fortsatta arbetet.

Förstudien ska göra det möjligt för Nacka kommun, Trafikverket och Landstinget att enas om målbild, förslag på utformning, principer för kostnadsfördelning, tidplan och genomförande. Slutligen ska förstudien bidra till att ett genomförandeavtal för bussterminalen mellan Nacka kommun och Stockholms läns landsting kan ingås. Avtalet ska vara samordnat med genomförandeavtalet för tunnelbanans utbyggnad till Nacka.



## INNEHÅLL

INLEDNING .....	2	Bytespunkt .....	10	med torg eller park.....	25
BAKGRUND .....	4	Stadsbyggnad .....	10	Alternativ 3: Bussar utspridda i gatunätet .....	26
FÖRSTUDIENS SYFTE, MÅL OCH METOD .....	5	Åtgärdsvalsstudie .....	11	Alternativ 4: Bussterminal inbyggd i kvarter .....	27
FÖRUTSÄTTNINGAR .....	6	Överdäckning av Värmdöleden .....	12		
Huvudintressenter .....	6	Bussterminal .....	13		
Övriga intressenter .....	6	Tunnelbanan .....	13		
Styrande avtal.....	7	Utvärderingen i sammanfattning.....	14		
Planprocessen .....	8				
Finansiering och avtal .....	8				
TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR .....	9	FÖRSLAGET .....	16		
Risk och säkerhet.....	9	MILJÖ: MÅLOMRÅDEN .....	22		
		STUDERADE ALTERNATIV .....	24		
		Alternativ 1: Trafikplats mitt i staden.....	24		
		Alternativ 2: Bussterminal på överdäckningen			
				REFERENSER .....	32

## BAKGRUND

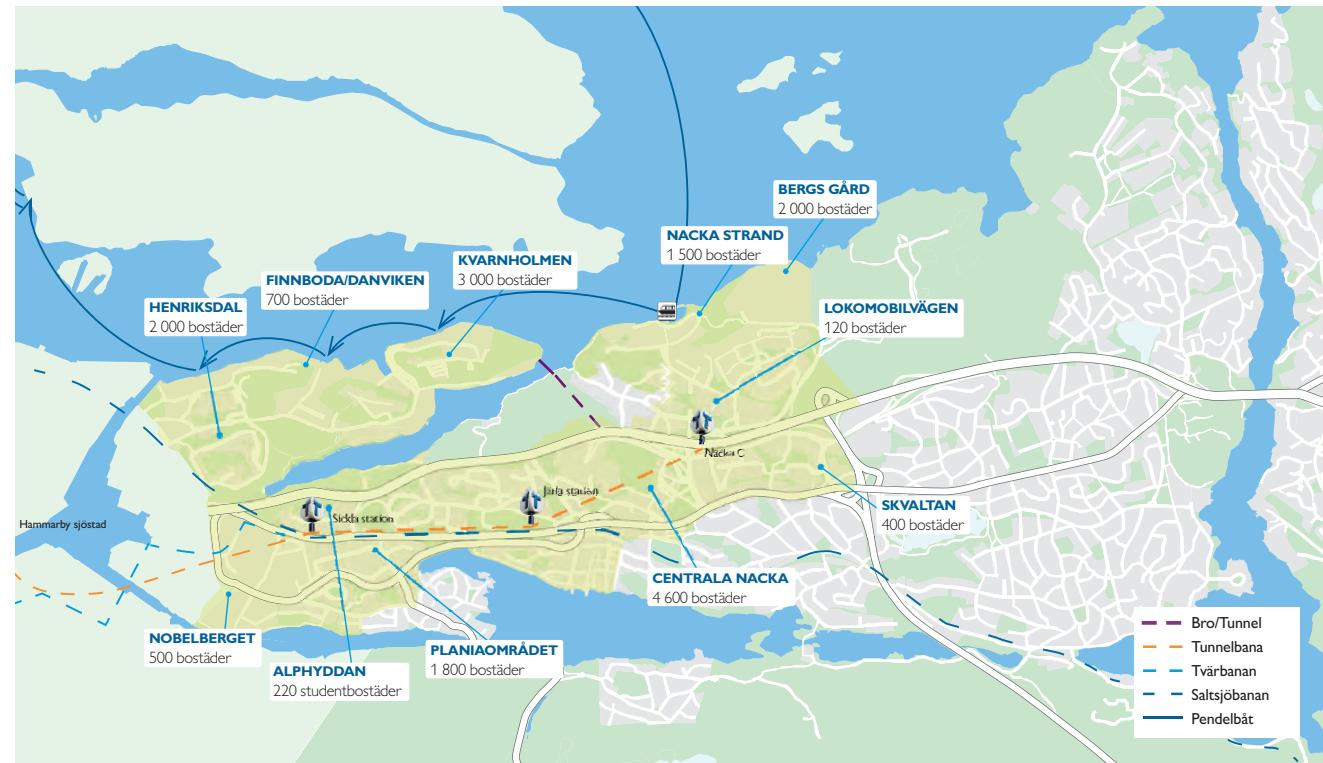
Idag domineras Nackas centrala delar av storskaliga trafiksystem, delvis gles bebyggelse och barriärer mellan olika områden. I framtiden ska det vara en tät, blandad och levande stad där man lätt tar sig mellan olika stadsdelar. Ett naturligt centrum i Nacka kommun.

Vad behöver ske för att målen ska nås?

En överdäckning av Värmdöleden och en ny bussterminal i anslutning till tunnelbanan är två viktiga byggstenar i arbetet med att nå visionen för det nya Nacka centrum.

I takt med att tunnelbanan dras fram till Nacka C via Sickla och Järla ska det byggas nytt, tätt och blandat på västra Sicklaön: Nacka stad ska bli en nära och nyskapanade del av Stockholm, där det är attraktivt att leva, vistas och verka. 13 500 bostäder och 10 000 arbetsplatser ska stå klara senast 2030.

Den östra delen – centrala Nacka - ska utvecklas till ”en attraktiv och hållbar stadsdel som både i sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum. Centrala Nacka ska vara en levande och öppen stadsdel med attraktiva och offentliga stråk och platser, samt en mångfald i innehåll: bostäder, arbetsplatser, handel, parker, kultur, service, skola och idrott.”



Nacka, västra Sicklaön 2016–2030.

Så ser visionen ut i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka, som antogs 2015. Omkring 4 600 bostäder och 7 000 arbetsplatser ska skapas här. I den utvecklade strukturplanen fördjupas och konkretiseras planerna ytterligare.

Med en överdäckning av väg 222/Värmdöleden knyts centrala Nacka samman med Nacka strand, Jarlaberg, Bergs Gård och Nyckelviken. Idag utgör vägen en barriär.

Med en ny bussterminal kan man byta till och från tunnelbanan i Nacka C och enkelt nå bland annat nya bostadskvarter, gymnasium, parker, idrottsplatser och Nacka Forum.

Att överdäcka en del av väg 222/Värmdöleden och att samtidigt säkra fungerande trafiklösningar på hela vägnätet och planera in en bussterminal på platsen, är ett ovanligt och komplicerat projekt. Därför har arbetet inletts med omfattande utredningar inom ramen för denna förstudie.

Den här rapporten redogör för förstudien, som dels fördjupar och förtydligar övergripande principer i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka, dels ger förslag på lösningar och genomförandestrategi.

# FÖRSTUDIENS SYFTE, MÅL OCH METOD

Syftet med förstudien är att utreda förutsättningarna för en överläckning av en del av Värmdöleden och en ny bussterminal, samt klargöra vad som krävs för att genomföra detta genom att presentera ett beslutsunderlag för den fortsatta planeringsprocessen.

Förutsättningar för trafikplatser, bussterminal, överläckning och stadsbyggnad utreds i förstudien och syftet är att hitta de bästa alternativen ur olika aspekter:

- stadsbyggnad,
- bytespunkt,
- markägoförhållanden,
- buss- och biltrafik

- bussterminal, samt
- ekonomi- och genomförandeaspekter.

Målen för förstudien är att hitta en kostnadseffektiv placering för en bussterminal vid Nacka C, genomföra en åtgärdsvalsstudie av möjliga stadsbyggnads- och trafiklösningar inom centrala Nacka, samt beskriva och utvärdera alternativa lösningar för överläckning av en del av Värmdöleden.

Förstudien ska också göra det möjligt för Nacka kommun, Trafikverket och Landstinget att enas om målbild, förslag på utformning, principer för kostnadsfördelning, tidplan och genomförande. Slutligen ska förstudien bidra

till att ett genomförandeavtal för bussterminalen mellan Nacka kommun och Stockholms läns landsting kan ingås. Avtalet ska vara samordnat med genomförandeavtalet för tunnelbanans utbyggnad till Nacka.

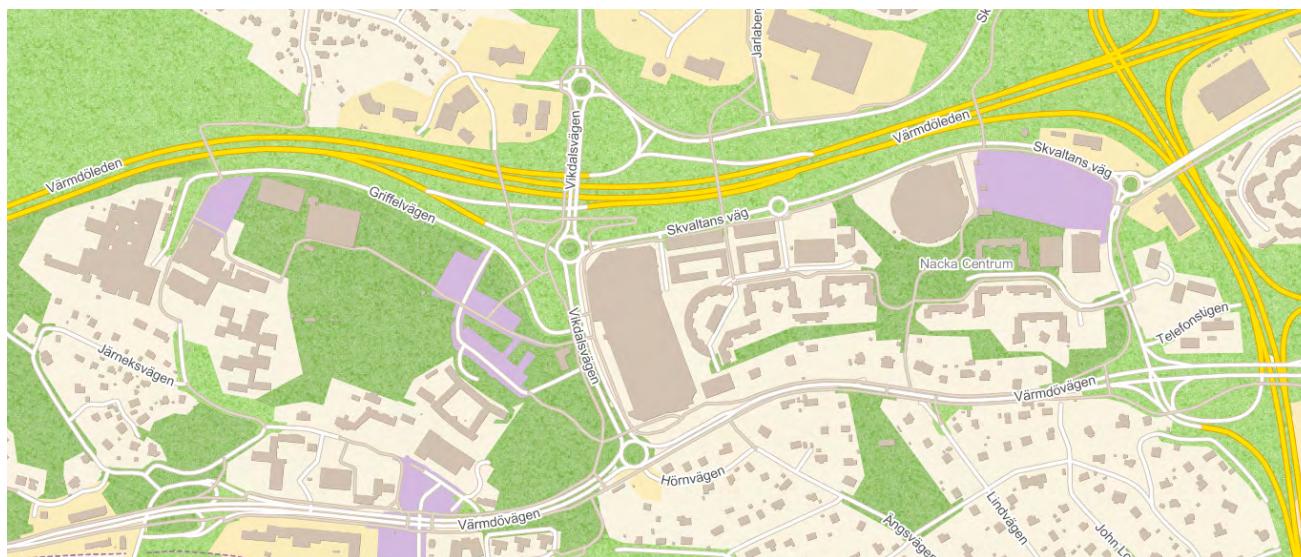
En överläckning och en ny bytespunkt för kollektivtrafiken får stor betydelse för utvecklingen av den tätä, blandade och sammanhållna staden som ska byggas i Nacka. Det blir då möjligt att bygga en öppen och attraktiv stad, där stadsdelar länkas ihop och gång- och cykelvägar och kollektivtrafik prioriteras framför privatbilism. De barriärer som bland annat väg 222/Värmdöleden utgör idag kan tas bort eller försvagas.

## METOD

Förstudien inleddes med att områdets förutsättningar och möjligheter identifierades och klarlades. Expertis inom bland annat trafik, risk, konstruktion och stadsbyggnad har analyserat trafikplatser, bussterminal, överläckning och stadsbyggnad i ett helhetsperspektiv, där olika varianter har prövats.

Projektets huvudintressenter är Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) inom Stockholms läns landsting, samt Trafikverket och Nacka kommun. Alla har tillsammans varit delaktiga i utformningen av alternativen.

Trafikförvaltningen tar parallellt fram en utredning Bussterminal Nacka C, som är mer inriktad på bussterminalens funktion.



I förstudieområdet ingår Värmdöleden mellan Kvarnholmsförbindelsen och Skvaltans trafikplats, området runt den överläckning som visas i planprogrammet centrala Nacka, samt kringliggande vägnät.

# FÖRUTSÄTTNINGAR

I projektet samarbetar Nacka kommun och flera andra aktörer. Ingångna avtal såväl som egna styrdokument och andra villkor sätter ramarna för arbetet. Hur ansvar och kostnader för utbyggnaden ska fördelas är ännu inte helt klart.

## HUVUDINTRESSENTER



**Nacka kommun** har planmonopol och är väghållare för det kommunala vägnätet. Kommunen ansvarar också för att allmänna platser, gångstråk, bostäder och kontor skapas i området.



Trafikverket är väghållare av väg 222/Värmdöleden och bevakar dess status som riksintresse. Trafikverket är också markägare inom förstudieområdet och ansvarar för planering och genomförande av vägbyggnad, nya på- och avfarter, samt för nya eller ombyggda hållplatser för motorvägsbussarna. Vidare är Trafikverket också medfinansiär för kollektivtrafikåtgärder.

Där överdäckningen och bussterminalen är planerad ägs marken av staten och Nacka kommun. Utgångspunkten för förstudien är att statlig mark görs tillgänglig för de planerade åtgärderna.



**Stockholms läns landsting (SLL)** har ansvar för kollektivtrafiken och samfinansierar bygget av den nya bussterminalen tillsammans med Nacka kommun. Inom SLL är det **Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT)** som ansvarar för utbyggnaden av tunnelbanan och de nya tunnelbanestationerna i Nacka, och **Trafikförvaltningen** som ansvarar för trafiken i den färdiga tunnelbanan och bussterminalen.

## ÖVRIGA INTRESSENTER



**Värmdö kommun** kommer att påverkas av ny bussterminal och motorvägshållplatser och har därför deltagit i diskussionerna.

**Andra fastighets- och markägare** i närheten kommer att påverkas då den nya staden byggs. En del anläggningar kommer att behöva nyttja privat mark.

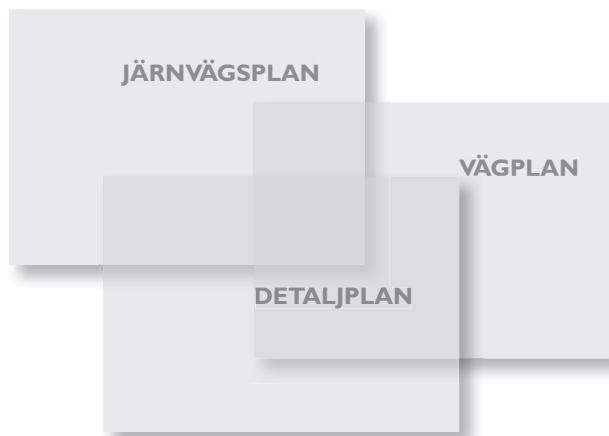


**Länsstyrelsen** ansvarar för Länsplanen samt bevakar frågor kring risk och farligt gods inom väg- och detaljplane-processerna:

Inom ramen för *vägplaneprocessen* fattar länsstyrelsen flera beslut som direkt påverkar projektet, till exempel bedömning av miljöpåverkan, godkännande av miljökonsekvensbeskrivning och tillstyrkande av fastställelse.

Inom ramen för *detaljplaneringen* lämnar inte länsstyrelsen några formella godkännanden, men som regel ett eller flera yttranden i samband med behovsbedömning, eventuellt planprogram, samråd och granskning. De kan överpröva planen om de anser att den strider mot någon av deras ingripandeunder, till exempel att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor.





## PLANPROCESSEN

**Översiksplanen** "Hållbar framtid i Nacka", antagen 2012, slår fast att en tät och blandad stad ska skapas på västra Sicklaön. I översiksplanen ingår strategin "Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka", vilket innebär stora satsningar på infrastruktur. Nacka, och även Värmdö, hör till de snabbast växande kommunerna i Stockholmsområdet.

Den **utvecklade strukturplanen** samordnar alla de detaljplanearbeten och stadsbyggnadsprojekt som samtidigt pågår på västra Sicklaön. Den antogs 2015 och utgör utgångspunkt för den fortsatta stadsutvecklingen i området. Det är ett arbetsdokument som fortlöpande revideras.

**Detaljplaneprogrammet för centrala Nacka** antogs 2015 och anger förutsättningar och mål för planarbetet samt kommunens vilja och avsikter för området. Ett stort antal **detaljplaner** kommer att tas fram för hela Nacka stad, till exempel för bussterminalen, överdäckningen och omgivande områden.

**Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering centrala Nacka (ÅVS)** genomförs gemensamt av Nacka kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen (SLL) för att analysera och föreslå åtgärder för ett fungerande regionalt och lokalt trafiksystem.

Läs mer om ÅVS på sidan 11.

Genomförande av åtgärder på det statliga vägnätet kräver **vägplan** enligt Väglagen. Detta kommer att utredas i det fortsatta arbetet efter förstudien.

En **järnvägsplan** för tunnelbanan tas fram av landstinget och fastställs av Trafikverket. Parallelt med detta arbete tar Nacka kommun fram **detaljplan** för tunnelbanesträckningen.

## FINANSIERING OCH AVTAL

Enligt Överenskommelsen för Ostsektorn ska buss-terminalen finansieras till 50 procent av Nacka kommun och 50 procent av Stockholms läns landsting.

Diskussioner pågår om övrig finansiering och ansvarsfördelning och kommer att regleras i den kommande principöverenskommelsen och genomförandeavtalet mellan Trafikförvaltningen (SLL), Trafikverket och Nacka kommun.

# TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

## RISK OCH SÄKERHET

Att överdäcka en väg innebär att man bygger en eller flera tunnlar, vilket kräver en omfattande risk- och säkerhetshantering. Strategin för risk- och säkerhetshantering ska samrådas och förankras med Länsstyrelsen och Räddningstjänsten och den ska ingå i principöverenskommelsen.

Väg 222/Värmdöleden är en motorväg och av så kallat riksintresse för kommunikationer. Den utgör primär transportled för farligt gods men andelen är lägre än riksgenomsnittet. Det beror på att Värmdöleden inte används för genomfartstrafik av farligt gods och att målpunkterna för farligt gods-transporter på Värmdölandet är få. För att säkerställa framtida transportbehov ställs ändå höga krav på överdäckningens och den underliggande tunnelns utformning. Tunneln planeras att bli av typen dubbelrörstunnel med enkelriktade tunnelrör.

### Konsekvenser av att bygga tunnel

Trafikverket kräver bland annat ett omledningsvägnät för planerad och oplanerad tunnelavstängning. Det kan också nyttjas som alternativt vägnät för visst farligt gods, som ett exempel på riskreducerande åtgärd. Risker med farliga transporter kan minskas ytterligare på flera olika sätt, beroende på hur tunneln och dess omgivning utformas.

### Säkerhet i tunneln

Hur säkerheten i en vägtunnel ska utformas styrs främst av *Transportstyrelsens föreskrifter* och *Trafikverkets krav och rådsdokument*. De viktigaste parametrarna är:

- Utformning av tunnelrör (enkel eller dubbelriktad trafik)
- Tunnellängd
- Trafikflöde
- Risk för tät köbildung
- Transport av farligt gods

Enligt förstudien planeras en 300 meter lång överdäckning och tunnel, men en förlängning till 450 meter ska vara möjlig.

Trafikflödet uppgår idag till 70 000 fordon per dygn. När trafikflödet överstiger 15 000 fordon per dygn ställs särskilt höga krav på bland annat

- Förstärkt brandskydd, brandgasventilation, brandvattenförsörjning och brandlarm
- Infartssignaler, infartsbommar och körfältssignaler.
- Utrymningsalarm och trafikövervakningsfunktioner, till exempel hastighetskontroll och automatiskt larm om kö
- Trafikinformationssystem, till exempel radio/högtalare och skyltning

Farligt gods-transporter och risken för tät köbildung gör att det kan komma att ställas ytterligare krav på säkerhetsystemen även i en dubbelrörstunnel. Särskilda krav ställs också om biogasbussar ska trafikera tunneln. En kombination av utrymningsvägar, fast släcksystem och brandgas-

ventilation är ytterligare tänkbara åtgärder, vilket behöver utredas vidare.

Behov och placering av utrymningsvägar i en tunnel av denna typ bestäms av följande:

- Det ska vara maximalt 150 meter mellan utrymningsvägar.
- Om en utrymningsväg utgörs av en tunnelmynning får sträckan till närmaste utrymning vara upp till 200 meter.

Alltså måste en tunnel som är längre än 250 meter ha ytterligare utrymningsvägar utöver tunnelmynningarna.

### Vagnära bebyggelse

Enligt Länsstyrelsens Riskpolicy ska risker utredas vid bebyggelse närmare än 150 meter från primär farligt gods-led. Länsstyrelsen rekommenderar också att bostäder inte uppförs närmare än 70 meter från farligt gods-led, men med hjälp av riskanalys kan man göra en annan bedömning utifrån lokala förutsättningar. Särskilda krav ställs också om bostäder ska byggas ovanpå bussterminalen.

Preliminära uppgifter visar att det i princip går att bygga bostäder cirka 25 meter från Värmdöleden utanför överdäckningen. Inom riskzonen kan till exempel en väg eller parkering läggas. Ovanpå tunneln, på överdäckningen, planeras idag ingen bebyggelse.

## BYTESPUNKT

I takt med att befolkningen växer i Nacka stad och i andra delar av kommunen ökar också trycket på trafiksystemen. I såväl översiksplanen som i andra styrdokument slås fast att andelen cykel- och kollektivtrafikresor ska öka.

I Nacka stad kommer det att ges mycket goda förutsättningar att kombinera cyklande och kollektivtrafik, eftersom busshållplatser och tunnelbanestationer är lätta att nå från hela västra Sicklaön.



Så här kan det komma att se ut i framtidens Nacka stad. Bild: White Arkitekter.

## Trafikförvaltningen och Nacka kommun vill tillsammans skapa en modern bytespunkt i samband med att den nya tunnelbanan byggs till Nacka C. Det ska vara lätt att byta

- mellan gång/cykel och buss eller tunnelbana.
- mellan buss och tunnelbana – såväl lokalbussar till och från Nacka C som genomgående bussar på väg 222/Värmdöleden.
- mellan lokalbussar och genomgående bussar.

Kopplingen till tunnelbanan är prioriterad. Inte bara cykelbanor, utan också olika slags cykelparkering behöver anläggas i närheten av bytespunkten. Det är också viktigt att bytespunkten är attraktiv, trivsam och trygg samt bra utformad med tanke på möjligheten att orientera sig och ta sig fram på ett smidigt sätt.

## STADSBYGGNAD

En överdäckning gör det möjligt att förverkliga visionen om en sammanhängande stad, där det är attraktivt att leva, vistas och verka. Stadsdelar knyts samman och förenas av gång- och cykelstråk, parker och grönska och det blir möjligt att bygga tätt och blandat.

Utdrifningen av området runt överdäckningen bygger generellt på detaljplaneprogrammet för centrala Nacka och den utvecklade strukturplanen. Den exakta stads- och gatustrukturen slås fast i de kommande detaljplanerna. Nya förutsättningar gör dock att strukturen måste ses över och uppdateras. Det sker under första halvåret 2016.

## ÅTGÄRDSVALSSSTUDIE

### Åtgärdssvalsstudie samordnad trafikplanering

**centrala Nacka (ÅVS)** genomförs gemensamt av Nacka kommun, Trafikverket och Trafikförvaltningen (SLL) parallellt med förstudien, för att analysera och föreslå åtgärder för ett fungerande regionalt och lokalt trafiksysteem.

Syftet med åtgärdssvalsstudien är att möjliggöra en mer sammanhållen stadsbyggnad i centrala Nacka, ett fungerande trafiksysteem med förbättrad orienterbarhet och en tydligare uppdelning för regional och lokal trafik. Kollektivtrafiken ska få förbättrad framkomlighet samt en väl fungerande bytespunkt för tunnelbana, stombusstrafik och lokala bussar.

I åtgärdssvalsstudien föreslås en rad åtgärder:

#### Trafikplatser

- **Trafikplats Kvarnholmen** byggs ut till en fullständig trafikplats.
- Även **Trafikplats Skvaltan** byggs ut och blir en fullständig trafikplats.
- **Trafikplats Skogalund** kommer att behövas för kollektivtrafik. Biltrafiken flyttas till trafikplats Skvaltan när den har byggts ut.
- **Trafikplats Nacka** tas bort.

#### Lokalt huvudgatunät

Parallella gator norr och söder om väg 222/Värmdöleden utgörs av befintliga gator och två större nya kopplingar som binder ihop och fördelar trafiken på huvudgatunätet mellan trafikplatserna Kvarnholmen och Skvaltan. Detta gäller även gång- och cykelvägnätet.

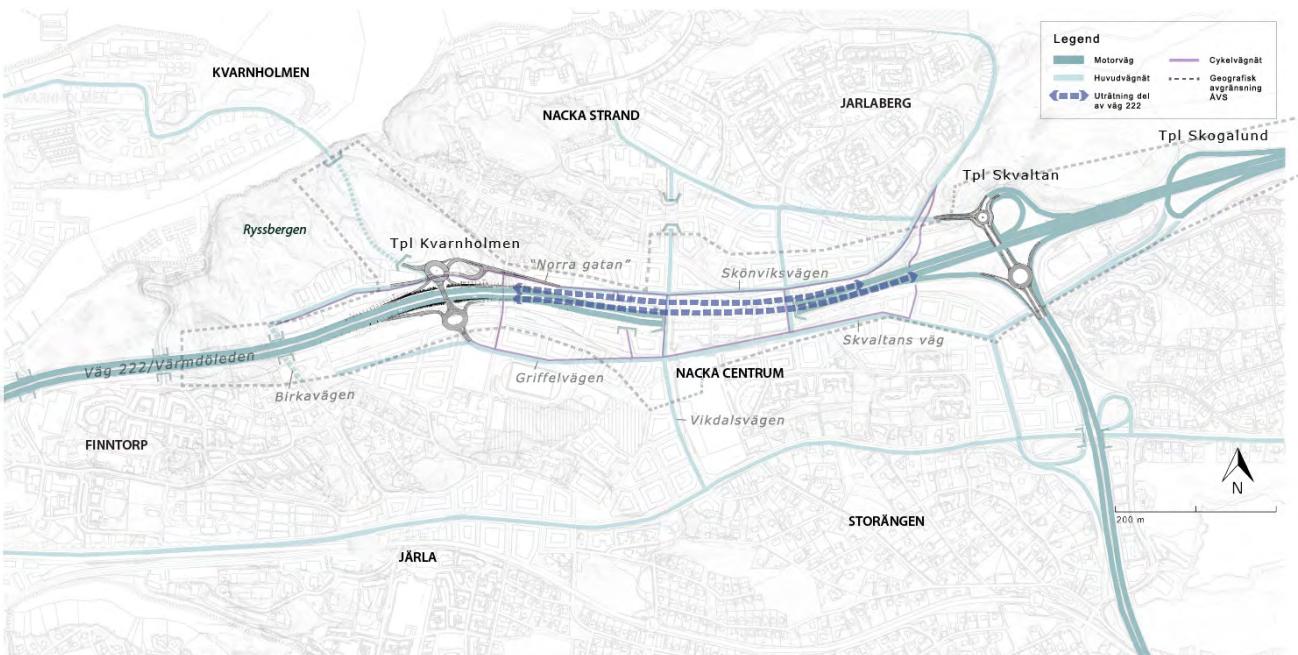


Bild: ÅVS.

- En ny koppling ”Norra gatan”, på delvis privat mark, ansluter till trafikplats Kvarnholmen och kopplar ihop centrala Nacka med Ryssbergen.
- En ny koppling från Skönviksvägen till 222/Värmdöleden och Saltsjöbadsleden.
- En gång- och cykelväg öster om trafikplats Kvarnholmen samt minst två nya som korsar överdäckningen.
- Gång- och cykelbanor längs med alla huvudgator.

#### Kollektivtrafik

- Huvudgatunätet dimensioneras för framkomlighet för bussar.
- Bussar angör bussterminalen antingen via huvudgatunätet eller via bussramper, beroende på vilken terminallösning som väljs.
- Ett antal busslinjer trafikerar huvudgatunätet utan att angöra bussterminalen.
- Motorvägshållplatser behövs utmed väg 222/Värmdöleden för bussarna som går till och från Slussen.

## ÖVERDÄCKNING AV VÄRMDÖLEDEN

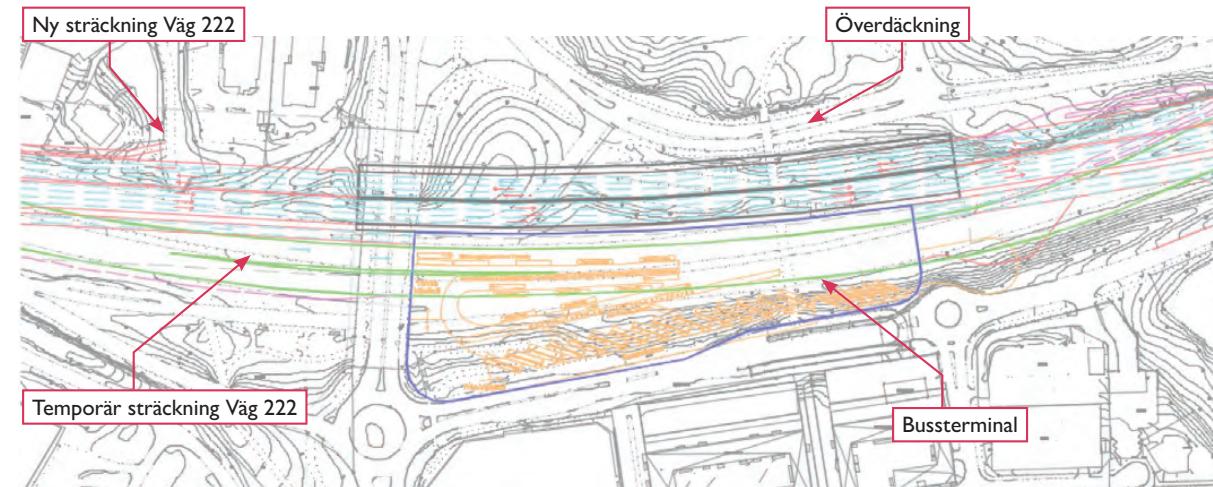
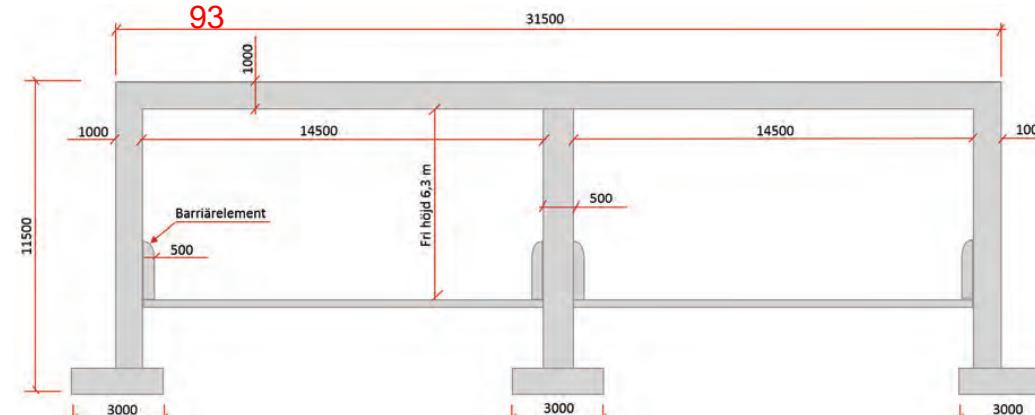
Utformningen av överdäckningen har styrts av risk- och säkerhetförutsättningar och tekniska förutsättningar, såsom tunnelns höjd, längd och antal körfält. För att knyta samman de planerade bostäderna norr och söder om Värmdöleden och samtidigt tillgodose aktuella risk- och säkerhetsaspekter, kommer överdäckningen i förslaget att vara ett bebyggelsefritt område på 300 meter över väg 222/Värmdöleden.

Väg 222/ Värmdöleden räknas som en primärled för farligt gods (se även sidan 9). En olycka där skulle kunna få stora konsekvenser till följd av brand, gasutsläpp och explosion, vilket medför ökad risk för skador på både människor och byggnader. Dessa risk- och säkerhetsaspekter har då bärning på möjligheterna att bygga hus på överdäckningen. I huvudförslaget beskrivs en stadsstruktur som har en parkuta utan bebyggelse på överdäckningen.

Framkomligheten på Värmdöleden behöver vara god för att tillgodose regionala framkomlighetskrav. En 300 meter lång överdäckning kommer att täcka Värmdöledens alla körfält, samt delar av in- och utfarter till bussterminalen.

Tunneln är i förslaget alltså cirka 300 meter lång och har en total invändig höjd på 6,4 meter, varav de övre cirka 1,5 meter är nödvändiga för bland annat fläktar och skyttar. Den dimensionerade fria höden i tunneln blir således cirka 4,9 meter. Bredden på tunneln definieras av antal körfält om 3,5 meter i var körriktning, samt vägrenar om 1 respektive 2 meter.

Med 3 + 3 körfält blir då tunnelns totala bredd enligt förslaget cirka 30 meter. Det exakta antalet körfält utredes i ett senare skede.



En eventuell framtida förlängning av tunneln/överdäckningen får konsekvenser för antalet utrymningsvägar. Begränsas förlängningen till ett par hundra meter så torde inga andra installationer tillkomma, utöver de som har tagits höjd för i liggande förslag. Fullständiga konsekvenser av en sådan förlängning kräver dock ytterligare utredning utifrån en slutlig bebyggelse- och trafiksituasjon.

Möjligheten att bebygga överdäckningen i framtiden ska inte uteslutas och detta scenario har översiktligt bedömts inom ramen för denna förstudie. Sådan utredning måste fördjupas, bland annat beträffande omledningsvägar för farligt gods, eventuell omklassning av väg 222/ Värmdöleden med avseende på farligt gods, åtgärder för att säkra den eventuella bebyggelsen från en större olycka med explosiva godstransporter, etc.

## BUSSTERMINAL

Bussterminalens utformning, effektivitet, säkerhet och placering kommer att ha stor betydelse för viljan att åka kollektivt.

Till bussterminalen i centrala Nacka kommer de vändande bussarna från kommunens östra delar. Övriga bussar, till exempel mellan Värmdö och Slussen, angör bytespunkten utmed motorvägen eller via hållplatser på de omgivande gatorna.

I detaljplaneprogrammet för centrala Nacka föreslogs en ny bussterminal men den exakta placeringen utredes inte.

Ambitionen är att bygga en tät och blandad stad och länka samman stadsdelarna. Terminalen måste placeras och utformas så att den underlättar god stadsbyggnad och skapandet av en sammanhållen stad.

Nacka kommun och Trafikförvaltningen (SLL) har tillsammans tagit fram förslag till ett nytt linjenät för busstrafiken, baserat på förväntad befolkningsökning, den nya tunnelbanan, utökade och anpassade trafikplatser samt dimensioneringen av den nya bussterminalen. 15 påstigningsplatser, 6 avstigningsplatser och 11 reglerplatser för vändande busslinjer kommer att behövas i terminalen, enligt Trafikförvaltningen. Vidare kommer det att behövas

- 10 hållplatser för av- och påstigning utmed lokalgatorna i närheten av tunnelbaneentréerna
- två hållplatser med utrymme för tre bussar samtidigt per riktning utmed motorvägen
- 2-4 hållplatser för ersättningstrafiken.



Bild: Trafikförvaltningen (SLL).

Terminalen ska vara klar samtidigt med tunnelbanestationen för att kunna bli en bra bytespunkt från början. Det innebär att den ska vara i drift år 2025.

## TUNNELBANAN

Förstudien har gjorts i nära samarbete med Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (SLL) för att kunna hitta den bästa bytespunkten mellan bussterminal och tunnelbana.

Förstudien har anpassats till tunnelbanans sträckning och stationsuppgångar. Den samordnas med processen för järnvägsplan och de detaljplaner som tas fram parallellt.

Samtidigt som denna förstudie färdigställts har dålig bergtäckning under väg 222/Värmdövägen konstaterats. Olika alternativ till det hittills planerade utförandet utreds just nu. Tidplanen i 2013 års Stockholmsförhandling, med tunnelbana i drift 2025, kan därmed sannolikt påverkas i ett samordnat utförande (med tunnelbana, bussterminal och överdäckning).



Bild: Nacka kommun.

## UTVÄRDERINGEN I SAMMANFATTNING

De olika lösningsförslagen till överdäckning som presenteras här bygger på de förutsättningar som beskrivs i denna rapport.

95

Alternativen har utvärderats utifrån sju parametrar. Varje parameter bedöms enligt en femgradig skala utifrån hur väl den uppfylls: *Mycket bra, bra, neutralt, dåligt och stjälpande*. Stjälpande innebär en sådan avvikelse från parametern att konsekvensen blir att alternativet som

helhet inte kan genomföras.

Förstudien har även utrett alternativet att behålla väg 222/Värmdöleden i nuvarande läge och placera en bussterminal under Skvaltans väg men det visade sig bli alltför dyrt.

	BESKRIVNING	FÖRSLAGET	ALTERNATIV 1	ALTERNATIV 2	ALTERNATIV 3	ALTERNATIV 4
Stadsbyggnad	Möjligheterna att leva upp till ambitionen om en levande stadsbebyggelse i området.	Omdragning av väg 222. Terminal under överdäckning.	Utgår ifrån planprogrammet. Trafikplats Nacka behålls.	Bussterminal på överdäckningen inkl ramper till väg 222.	Busstrafiken förlagd till gatunätet.	Bussterminal inbyggd i kvarter.
Bytespunkt	Hur förhållandet mellan framförallt tunnelbanan och bussterminalen utgör en god bytespunkt, där resenären effektivt kan byta mellan trafikslagen.					
Markägoförhållanden	Hur komponenterna i alternativet förhåller sig till kommunal/statlig mark i relation till privatmark.					
Busstrafik/terminal	Möjligheterna för busstrafiken att ta sig fram effektivt i staden utifrån bl.a. restid och framkomlighet, samt hur terminalen uppfyller Trafikförvaltningens krav.					
Biltrafik	Hur väl biltrafiklösningen fungerar utifrån kapacitet.					
Genomförbarhet	Bedömning av genomförandemöjlighet utifrån effektivitet och tidplan, dvs möjligheten att bli klar i enlighet med avtal och anslutande projekt.					
Kostnader	1-4, där 4 är det dyraste alternativet.	2	Utgårs ej	4	1	3
Samlad bedömning			Utgår		Utgår	

 Mycket bra eller bra

 Neutralt

 Dåligt eller stjälpande

# FÖRSLAGET

# FÖRSLAGET

Den lösning som förstudien rekommenderar innebär att väg 222/Värmdöleden rätas ut och permanent förflyttas norrut, jämfört med dagens vägsträckning.

En yta frigörs mellan motorvägen och Nacka Forum, där bussterminalen kan placeras. Terminalen kan då ligga på ungefär samma höjd som motorvägen. Ovanpå terminalen och överdäckningen av vägen skapas ett 300 meter långt park- och stadsrum.

Förslaget håller hög stadsbyggndsmässig kvalitet. En effektiv bytespunkt för resenärerna, såväl som en tydlig sammanlänkning av norra och södra sidan av motorvägen kan skapas. Den nuvarande barriären, som utgörs av väg 222/Värmdöleden med av- och påfarter, kommer att försvinna i ett 300 meter långt avsnitt vid Nacka forum när motorvägen överläcks. En sammanhängande stad kan då skapas i de mest centrala delarna av Nacka och det blir lätt att röra sig i den tät och blandade staden.

Då väg 222/Värmdöleden sidoförflyttas och överläcks strax norr om dess nuvarande sträckning kan en buss-terminal anläggas på väg 222/Värmdöledens befintliga läge. Detta förslag till bussterminal innehåller bra kollektivtrafikförsörjning för Nacka och Värmdö och byggnaden kommer inte att ligga i vägen för stadens utveckling.

Bussterminalen integreras helt med tunnelbanestationen och dess uppgångar. Resenärerna kan enkelt och effektivt byta direkt mellan till exempel tunnelbana och buss.

För motorvägsbussar mot Värmdö ligger hållplatserna inne i terminalen och för bussarna från Värmdö ligger hållplatserna längs Värmdöleden.

I samband med att trafikplats Skvaltan byggs ut behövs inte trafikplats Skoglund för biltrafik. Den kommer att bli en renodlad trafikplats för kollektivtrafik.

Skvaltan påverkas av förslaget så tillvida att Skvaltans väg kommer att behöva breddas och få ett busskörfält. En separat bussgata anläggs mellan väg 222/Värmdöleden och Skvaltans väg.

Terminalen kan utformas för att uppfylla Trafikförvaltningens krav – se vidare Trafikförvaltningens förstudie (Referenser, sidan 32).

En av de stora fördelarna med förslaget är att Värmdöleden bara behöver flyttas en gång för att överläckningen ska kunna genomföras och bussterminalen byggas. I de övriga studerade alternativen behövs provisoriska omdragningar av väg 222/Värmdöleden både inför överläckningen och efteråt. Det medför fler flyttar av vägen, vilket påverkar trafiken negativt. Däremot är det inte känt i nuläget exakt vilka krav på trafikomläggningar som kommer att ställas när tunnelbanestationen Nacka C ska byggas.

Tack vare färre och minskade trafikomläggningar kan överläckningen genomföras på ett effektivt sätt. Dock krävs mycket samordning i såväl planering som genomförande. Hur genomförandet ska gå till behöver utredas ytterligare.



BUSSTERMINALEN

**BUSSTERMINALEN** förläggs på södra sidan av den nya vägsträckningen, i samma område som nuvarande Värmdöleden och med busskörfält som angör terminalen.

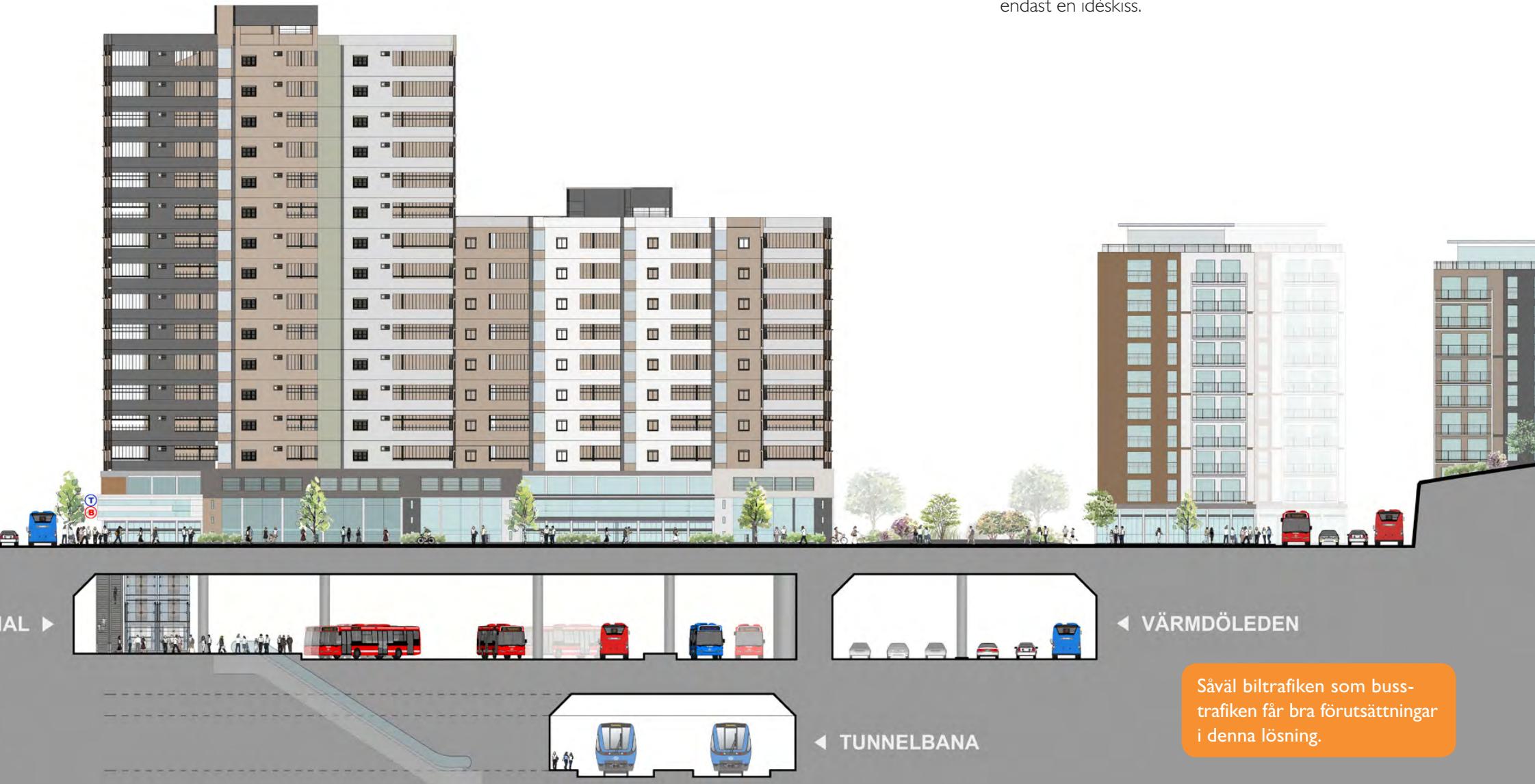
ANS VÄG

KVARTER

PARK

KVARTER SKÖNVIKSVÄGEN

Illustration (Bild: ÅF). Bebyggelsens gestaltning och utförande kommer att studeras i detalj under kommande planprocess. Denna bild är endast en idéskiss.



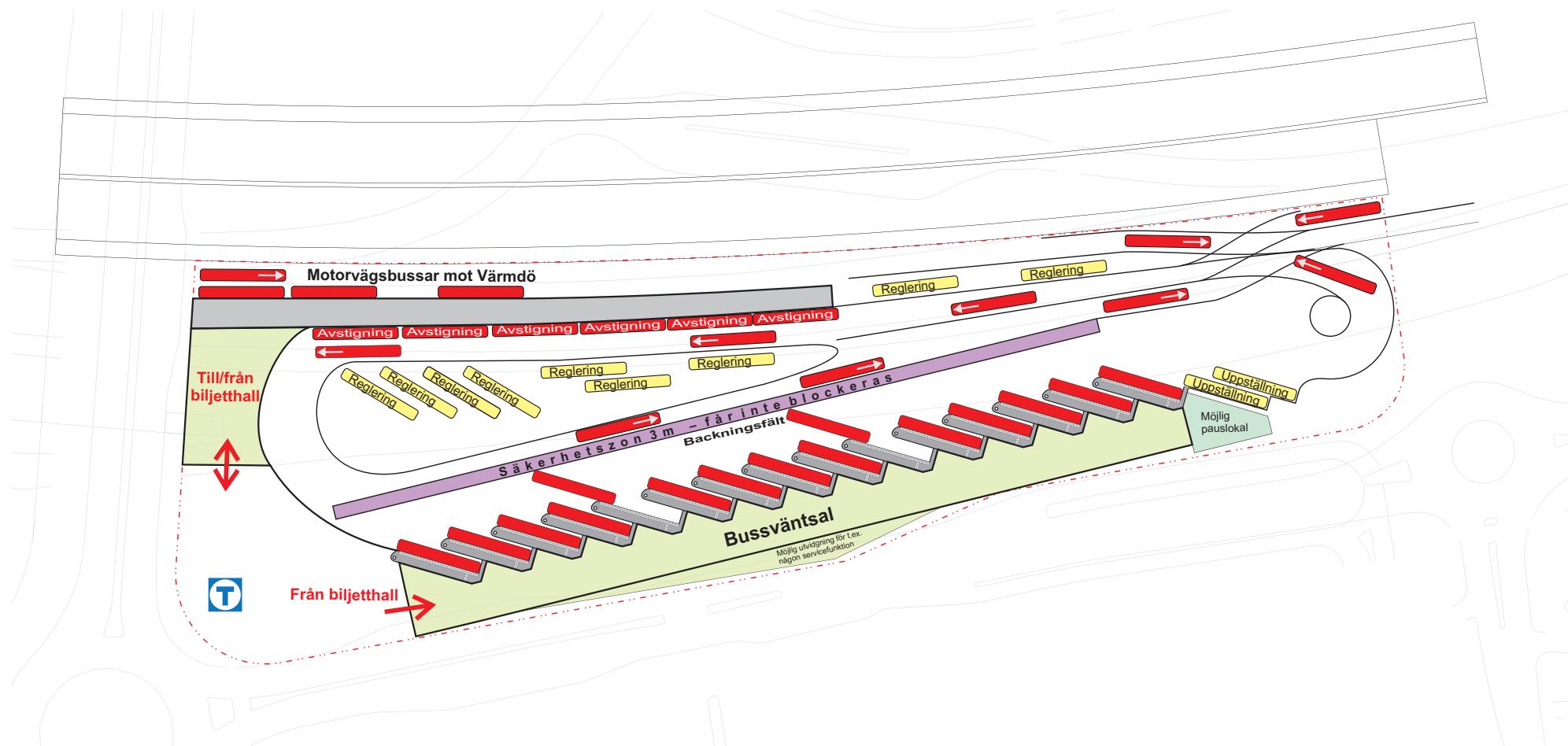
## FÖRSLAGET

Illustrationerna beskriver en möjlig lösning för buss-terminalen, en tänkbar gestaltning av överdäckningen, samt hur den nya väg 222/Värmdöleden anläggs sidoförflyttad norrut och överdäckas cirka 300 meter.

Bussterminalen anläggs på och invid dagens läge för väg 222/Värmdöleden, direkt öster om Vikdalsvägens bro.

Resultatet blir att en stor barriär byggs bort i den nya staden. Under den nya väg 222/Värmdöleden och buss-

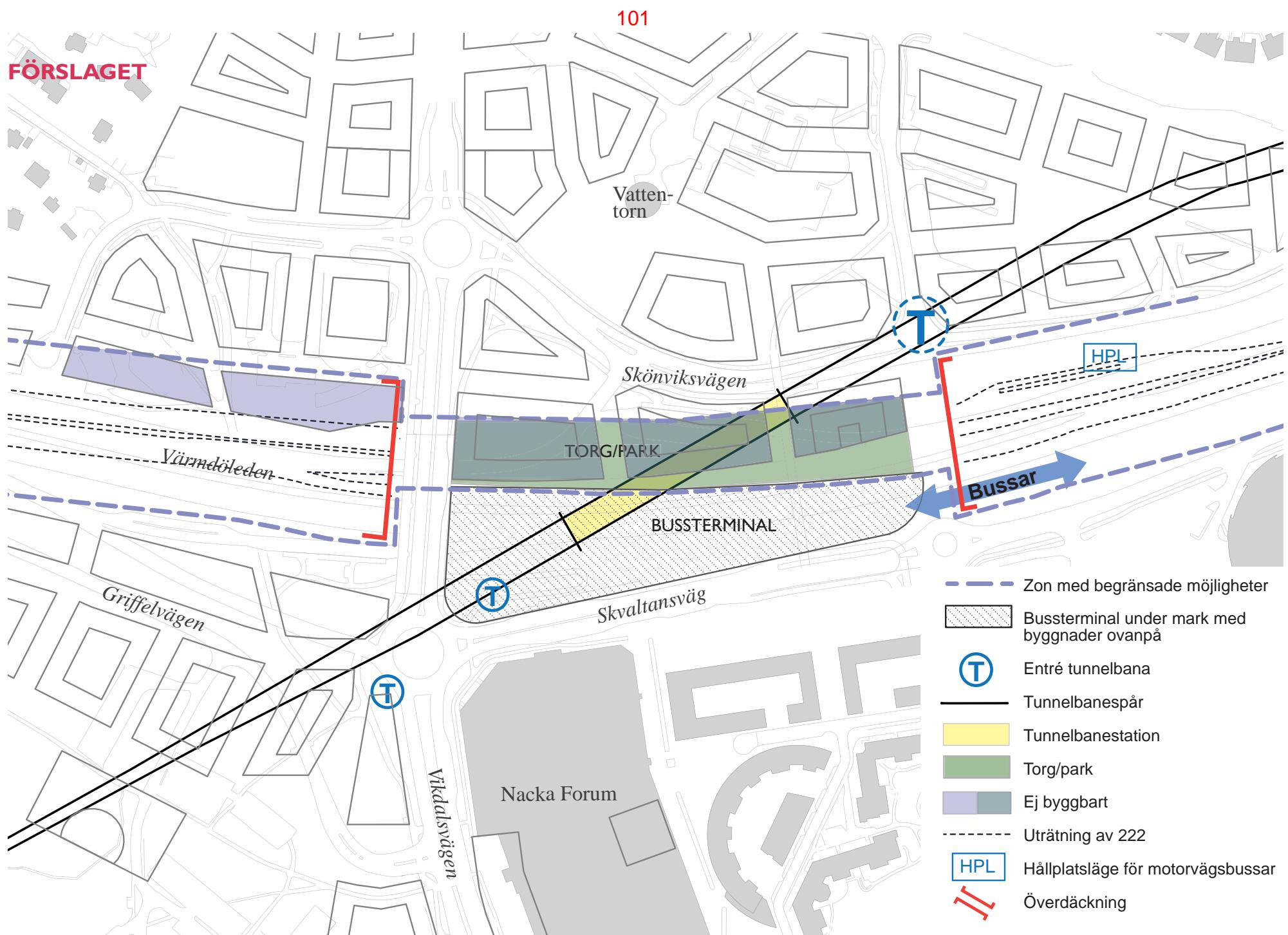
terminalen anläggs tunnelbanan och station Nacka C, vars ena uppgång placeras i ena änden av bussterminalen. En mycket god bytesplats har skapats som ligger helt i linje med visionen för Nacka stad.



Exempel. Möjlig lösning för bussterminal. Flyttad väg 222/Värmdöleden, Skvaltans väg. Bild: ÅF.

**FÖRSLAGET**

En tänkbar gestaltning av överdäckningen. Bild: ÅF.



Ny vägsträckning och bussterminal i förhållande till tunnelbanesträckningen enligt förslaget. Bild: ÅF



Plan över Nacka C med överdäckning och tunnel, enligt förslaget. Bild: ÅF.

# MILJÖ: MÅLOMRÅDEN

## Riktlinjer för hållbart byggande och Fundamenta

är två av kommunens styrande dokument för hållbarhetsarbete. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnadsprojekten. Riktlinjerna ska fungera som ett stöd för att få fram konkreta åtgärder för hållbart byggande. I Fundamenta har kommunen fastställt de begrepp som ska vara gällande för stadsbyggande i Nacka stad.

Fem målområden har valts ut i det här projektet:

- Hållbart resande
- Daggvatten som renas och infiltreras
- Energieffektivt och sunt byggande
- En god ljudmiljö
- Effektiv mark- och resursanvändning

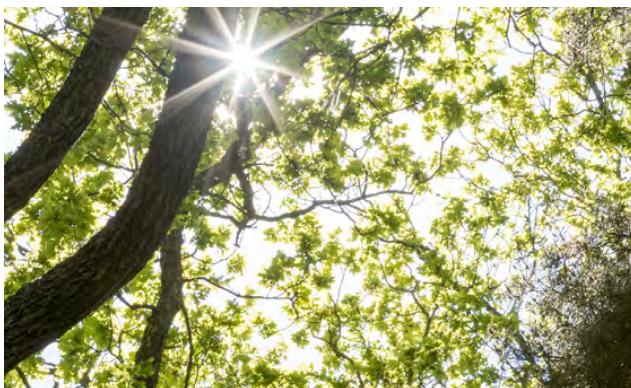


Bild: Nacka kommun.

## HÅLLBART RESANDE

Energiåvändningen och utsläppen av växthusgaser från transporter måste minska kraftigt. Nacka kommun har därför som mål att andelen resor med kollektivtrafik ska öka. Det ska därför också vara enkelt att byta mellan olika trafikslag och att gå eller cykla.

För att uppnå målet är det viktigt att området kan nås via trygga och säkra gång- och cykelvägar och att de är tillgängliga för alla och lätt att orientera sig efter. Det är också viktigt att det finns trygga och säkra infartsparkeringar för både bil och cykel vid bra kollektivtrafiklägen och att det finns bebyggelse nära kollektivtrafik med en god turtäthet.

Den föreslagna lösningen är en effektiv bytespunkt mellan tunnelbana, buss, cykel och gående. Strukturen är lätt och tydlig att orientera sig i. Tunnelbanans stationsuppgångar vänder sig mot områden där många invånare bor och kan därför fånga upp en stor mängd resanden. Olika slags cykelparkeringar kommer att finnas vid de olika stationslägena.

## DAGVATTEN SOM RENAS OCH INFILTRERAS

Långsamt rinnande vatten som infiltreras och renas lokalt ger levande hav och sjöar. Vattenflöden och föroreningar från området ska inte öka jämfört med innan byggnationen.

I de flesta fall omhändertas dagvattnet lokalt (LOD) genom så kallad infiltration eller perkolation. Är detta inte möjligt så ska åtgärder vidtas för att utjämna dagvattenflöden. Dessutom ska förorenat dagvatten renas innan det rinner vidare eller infiltreras.

Miljöbelastningen på angränsande vattenområden ska minska på sikt. Den föreslagna lösningen bygger på en väldigt hårdgjord struktur där förutsättningen för infiltration eller fördräjning saknas. Därför är det viktigt att dagvattnet kan omhändertas genom dagvattenmagasin. Vidare utredningar måste göras i detaljplanearbetet.



Bild: Marie Ané.

## ENERGIEFFEKTIVT OCH SUNT BYGGANDE

För att hejda klimatförändringarna och begränsa förbrukningen av naturresurser krävs smarta och snåla energilösningar i allt byggande. Byggnaderna ska utformas och utrustas för en hållbar livsstil.

Förnyelsebar energi kan till exempel tillvaratas med solpaneler, solceller och vindkraft eller genom att minimera byggprocessens miljöpåverkan. Trafikplatserna måste utformas så att de ger bästa möjliga kapacitet med bästa möjliga markutnyttjande.

Den föreslagna bussterminalen utnyttjar mark som redan används för väg och buss hållplatser. Den kräver dessutom ett minimum av vägförflyttningar. Hur bebyggelsen utformas ovanpå bussterminalen får undersökas vidare i kommande detaljplanearbete.



Bild: Nacka kommun.

## EN GOD LJUDMILJÖ

Genom att bygga i rätt lägen och med bra teknik skapas förutsättningar för hälsosamma ljudmiljöer.

Överdäckning av väg 222/Värmdöleden leder till en bättre ljudmiljö, i och med att ett 300 meter långt vägavsnitt i centrala Nacka stad byggs över. Exakt hur bullerspridningen kan förebyggas och bullerdämpningen kan utformas ska utredas vidare i detaljplanearbetet. Till exempel kan ändarna på överdäckningen gestaltas så att buller från motorvägen minimeras.

## EFFEKTIV MARK- OCH RESURSANVÄNDNING

Byggbar mark och befintliga investeringar i infrastruktur ska användas så effektivt som möjligt. Det innebär att både markanvändningen och exploateringsgraden ska vara lämplig för platsen och att markanvändningen kan vara flexibel över tid.

Projektet innebär att befintlig service, kommunikationer och tidigare kommunaltekniska investeringar utnyttjas väl. Marken är redan ianspråktagen och kommer att innehålla både tunnelbana, buss hållplats och byggnader för kontor och boende.

## FUNDAMENTA

Fundamenta är grunden för Nackas syn på den växande staden. Sju begrepp är grundläggande för stadsbyggandet:

<b>sammanhang</b>	– flödet av människor och mötesplatser
<b>stadsrum</b>	– det offentliga rummet
<b>stadsgator</b>	– utformas utifrån funktion och innehåll
<b>stadsgrönska</b>	– parker och gårdsmiljöer
<b>kvartersformer</b>	– variation och levande bottenvåningar
<b>stadens objekt</b>	– trivsel och trygghet
<b>karakärsdrag</b>	– helhet och gestaltning

I den föreslagna lösningen får Nacka en välbehövlig koppling över Värmdöledens barriär. Strukturen bygger på rutnätsstädens tydlighet. Överdäckningen och den tydliga strukturen underlättar för människor att röra sig mellan de olika stadsdelarna. Det ger i sin tur större möjligheter att fylla det offentliga rummet med liv och rörelse och därmed i förlängningen möjlighet till offentliga bottenvåningar och fler torg och mötesplatser.

# STUDERADE ALTERNATIV

## ALTERNATIV 1: TRAFIKPLATS MITT I STADEN

Alternativ 1 utgår från detaljplaneprogrammet för centrala Nacka utan justeringar, med en 300 meter lång överdäckning och trafikramper till och från väg 222/Värmdöleden i varje ände. Bussterminalens tänkta placering framgår inte av detaljplaneprogrammet och det har i förstudien tolkats som att den är placerad på överdäckningen. Den skulle i så fall sträcka sig längs hela överdäckningen mellan tunnelbanans västra och östra uppgångar.

I och med att bussterminalen placeras ovanpå överdäckningen kan denna inte utnyttjas optimalt för att läka och länka ihop staden – ett av de viktigaste målen för stadsbyggnaden i Nacka stad. När motorvägen byggs över,

	ALTERNATIV 1
Stadsbyggnad	Utgår ifrån planprogrammet. Trafikplats Nacka behålls.
Bytespunkt	Mycket bra eller bra
Markägoförhållanden	Neutralt
Busstrafik/terminal	Dåligt eller stjälpande
Biltrafik	
Genomförbarhet	
Kostnader	Utreds ej
Samlad bedömning	Utgår

- Mycket bra eller bra
- Neutralt
- Dåligt eller stjälpande

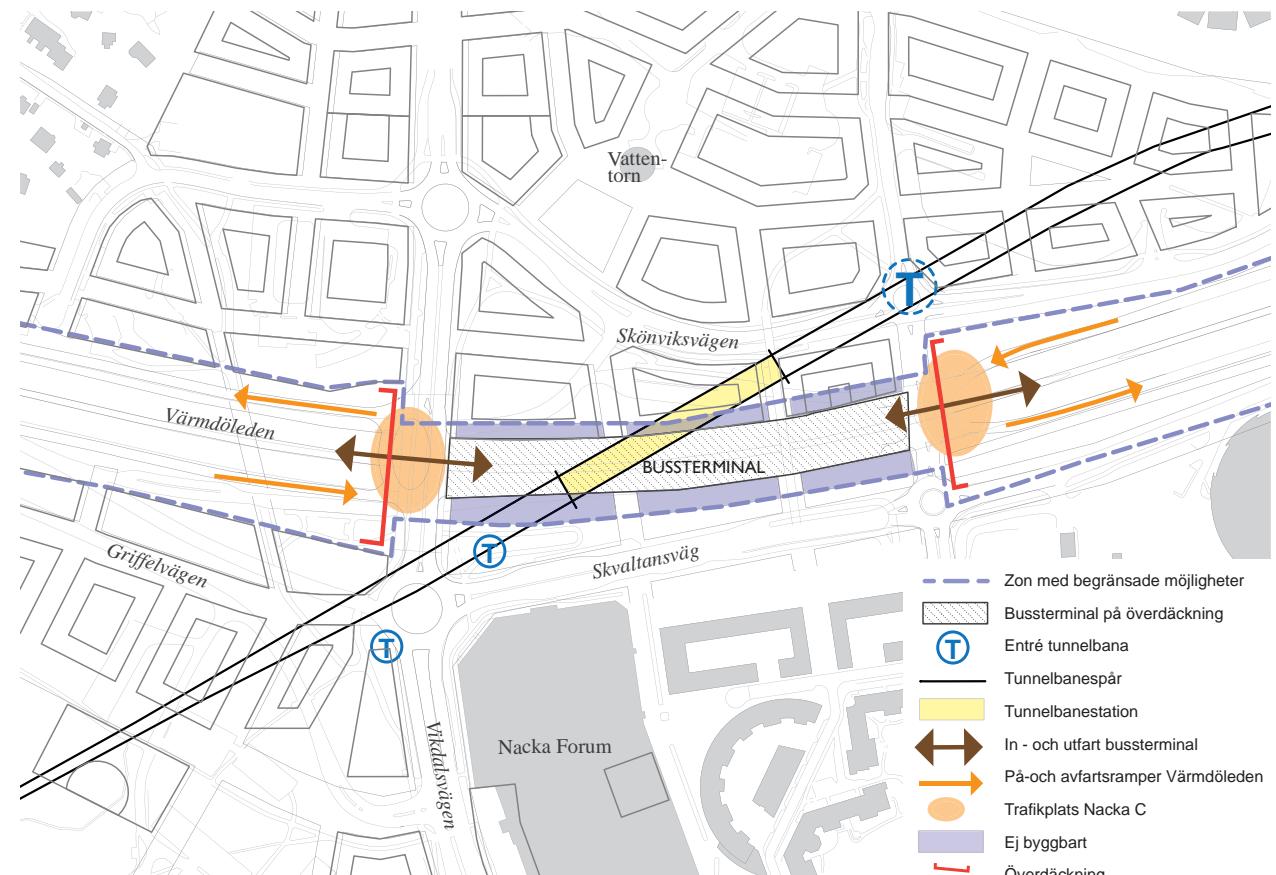


Bild: Nacka kommun.

skapar terminalen istället en ny barriär mellan stadsdelarna. Motorvägsbussarna skulle tvingas korsa både Vikdalsbron och Koralvägen. Trafiken leds rakt in i Nacka stad och säkerheten blir låg för resenärer med olika trafikslag i detta alternativ.

Enligt åtgärdsvalsstudien kommer dessutom den befintliga trafikplatsen vid Nacka C att få ohanterligt stora trafikmängder. Trafikplatsen har därför utgått och därmed även detta alternativ. Det är inte genomförbart och kommer inte att utredas vidare.

## ALTERNATIV 2: BUSSTERMINAL PÅ ÖVERDÄCK- NINGEN MED TORG ELLER PARK

I alternativ 2 har Nacka trafikplats utgått, i linje med rekommendationen i åtgärdsvalsstudien. Även här är bussterminalen centralt förlagd på den cirka 300 meter långa överdäckningen. Vänt- och avstigningsytorna i terminalen placeras utanför överdäckningens konstruktion.

Terminalen skulle vara centralt placerad och därmed uppfylla Trafikförvaltningens krav. Den skulle gå att nå via ramper från motorvägen och fungera som bytespunkt, tack vare relativt korta avstånd mellan tunnelbana och bussar. Men i likhet med alternativ 1 skulle en barriär skapas i staden. Det skulle motverka ett viktigt syfte med planen, nämligen att knyta samman stadsdelarna norr och

	ALTERNATIV 2
Stadsbyggnad	Bussterminal på överdäckningen inkl ramper till väg 222.
Bytespunkt	Mycket bra eller bra
Markägoförhållanden	Neutralt
Busstrafik/terminal	Dåligt eller stjälpande
Biltrafik	Mycket bra eller bra
Genomförbarhet	Dåligt eller stjälpande
Kostnader	4
Samlad bedömning	Neutralt

- Mycket bra eller bra
- Neutralt
- Dåligt eller stjälpande

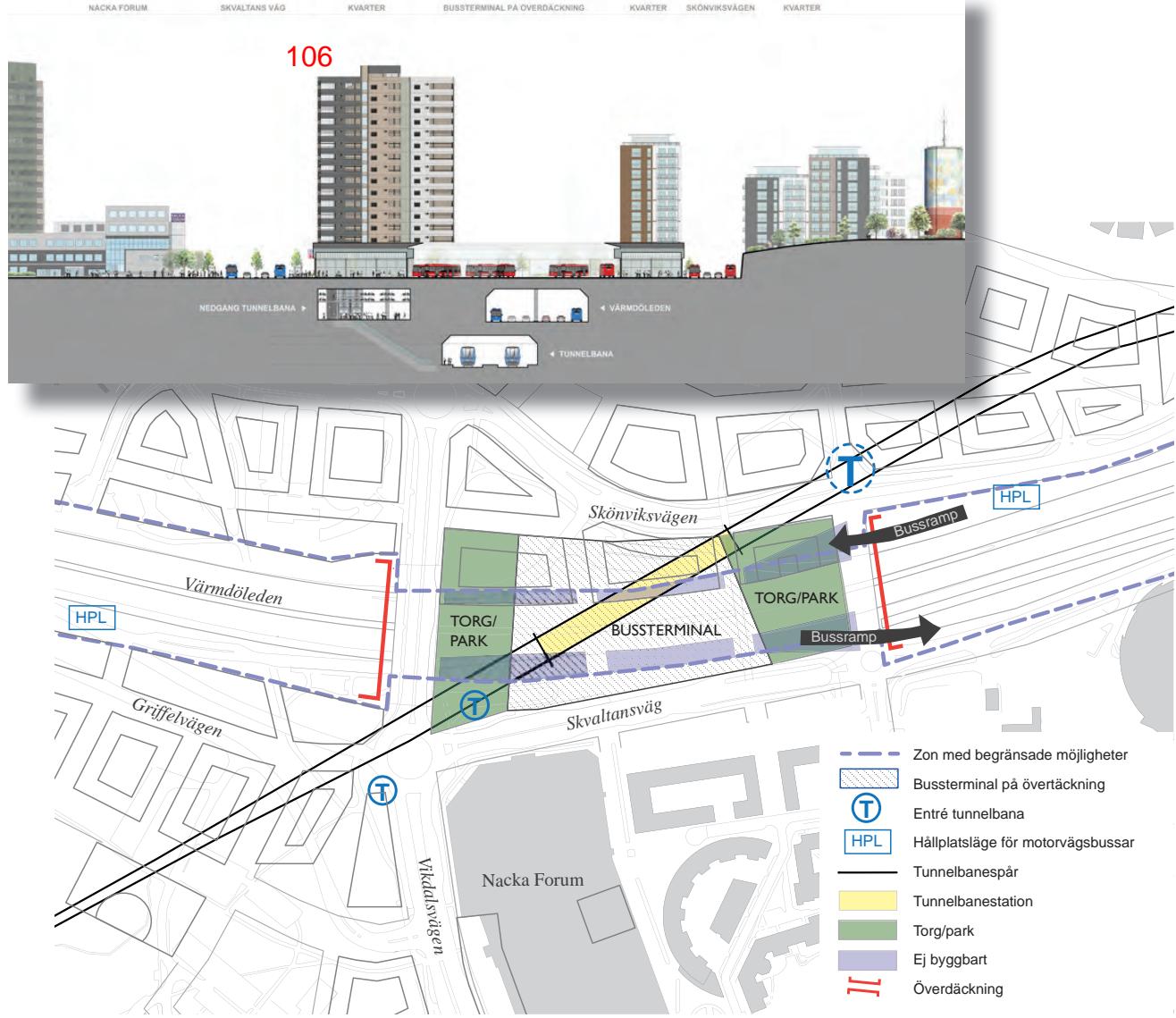


Bild: Nacka kommun.

söder om Värdöleden och skapa en tät och sammanhängande stad. Tät busstrafik skulle uppkomma till och från terminalen på överdäckningens östra del, vilket skulle göra det svårt att nå Jarlaberg från Nacka Forum.

Anläggandet av terminalen är beroende av när över-

däckningen blir klar. I det här fallet skulle byggandet av överdäckningen ta lång tid, bland annat beroende på omfattande trafikomläggningar.

En samlad bedömning visar att detta alternativ blir alltför dyrt.

## ALTERNATIV 3: BUSSAR UTSPRIDDA I GATUNÄTET

Även alternativ 3 innehåller en 300 meter lång överdäckning, men ingen bussterminal. Busshållplatserna sprids istället ut i gatunätet kring den nya tunnelbanestationen.

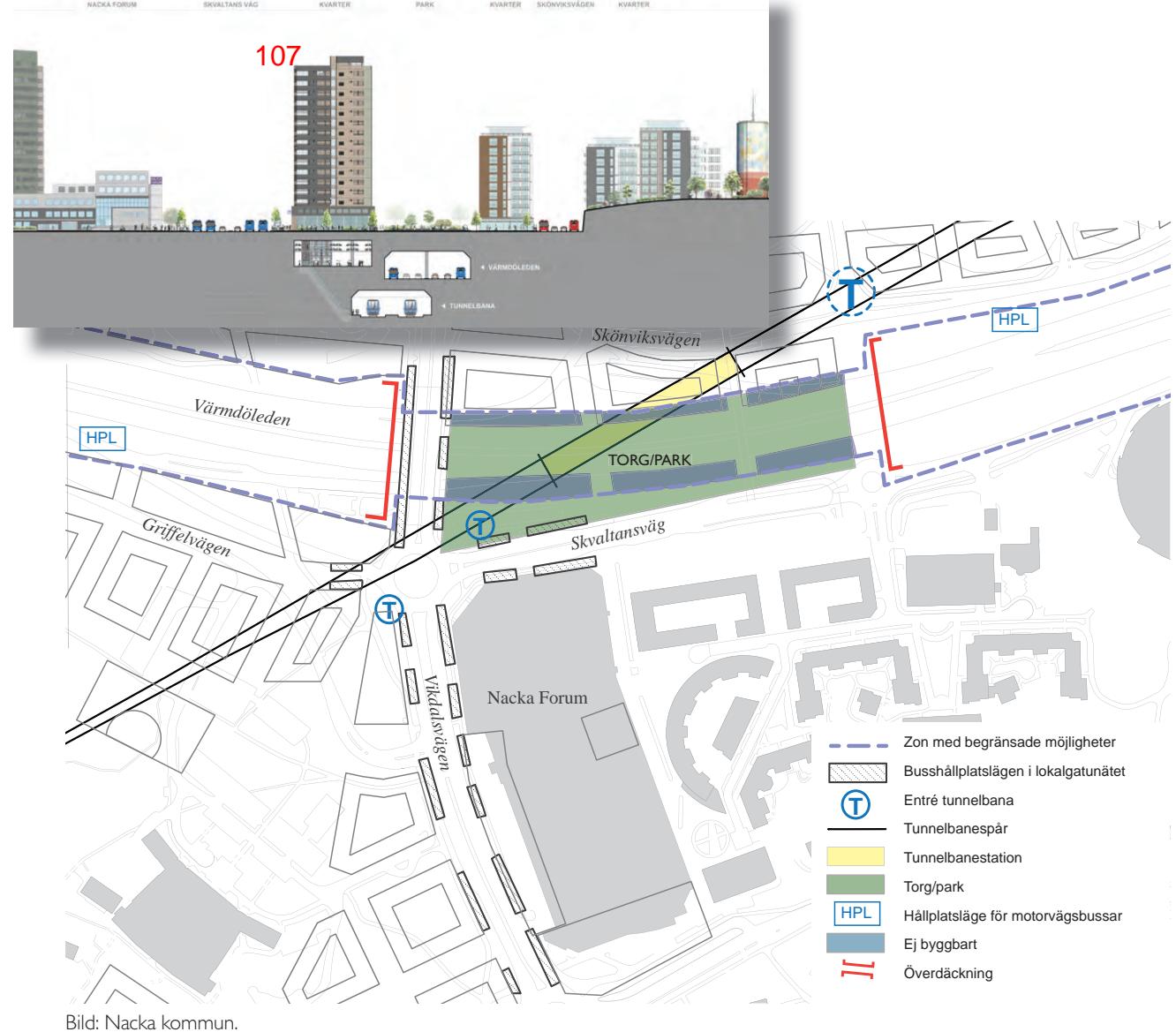
Ur ett genomförandeperspektiv kunde detta vara ett bra alternativ, eftersom de olika delarna kan anläggas och byggas oberoende av varandra. Slutresultatet blir dock inte bra av flera anledningar.

Busstrafiken skulle dominera i gatunätet och försvåra framkomligheten i trafiken. Bussar och en stor mängd hållplatser skulle bli ett av de mest dominerande inslagen i stadsbilden. Reserverade körfält skulle krävas på Vikdalsvägen, Skönviksvägen och eventuellt på Skvaltans väg. Samtliga tre vägar skulle behöva bli minst 40 meter breda.

Breda gator med tät busstrafik skulle starkt påverka möjligheterna att bygga en attraktiv stad. Dels blir sannolikt boendemiljön sämre, med buller, förorenad luft

	ALTERNATIV 3
	Busstrafiken förlagd till gatunätet.
Stadsbyggnad	Dåligt eller stjälplande
Bytespunkt	Dåligt eller stjälplande
Markägoförhållanden	Neutral
Busstrafik/terminal	Dåligt eller stjälplande
Biltrafik	Dåligt eller stjälplande
Genomförbarhet	Mycket bra eller bra
Kostnader	1
Samlad bedömning	Utgår

- Mycket bra eller bra
- Neutral
- Dåligt eller stjälplande



och dålig framkomlighet. Dels minskar mängden mark att bebygga och därmed antalet byggrätter.

Trafiksäkerheten blir dessutom låg och särskilt fotgängare och cyklister får svårare att röra sig fritt.

Som bytespunkt är detta troligen det sämsta alternativet.

Att många av hållplatserna av nödvändighet hamnar långt ifrån tunnelbaneentréerna gör det svårt att effektivt byta mellan buss och tunnelbana. Det blir långt att gå och svårt att orientera sig för trafikanterna. Trafikförvaltningens krav på bytespunkten uppfylls därför inte.

## ALTERNATIV 4: BUSSTERMINAL INBYGGD I KVARTER

Alternativ 4 innebär en 300 meter lång överdäckning i en stadsstruktur som så mycket som möjligt är utformad enligt detaljplaneprogrammet. Bussterminalen placeras här i bottenvåningen av ett kvarter.

Terminalen kan placeras sydväst eller norr om överdäckningen. En fördel med denna lösning är att byggnadet av bussterminalen inte behöver samordnas med överdäckningen och tunnelbanebyggnationen. Terminalen kan byggas över med kontor eller bostäder, men på grund av storleken måste tre ”vanliga” kvarter slås ihop för att terminalen ska rymmas därunder.

Detta försämrar möjligheterna att förverkliga den planerade kvartersstaden. De stora byggnaderna leder till att en ny barriär skapas i staden. Det innebär att alternativet inte fungerar enligt de stadsbyggnadsmässiga målen och visionen om en tät och blandad stad, där stadsdelarna länkats samman.

	ALTERNATIV 4
Stadsbyggnad	Bussterminal inbyggd i kvarter.
Bytespunkt	Neutralt
Markägoförhållanden	Neutralt
Busstrafik/terminal	Dåligt eller stjälplande
Biltrafik	Dåligt eller stjälplande
Genomförbarhet	Mycket bra eller bra
Kostnader	3
Samlad bedömning	Neutralt

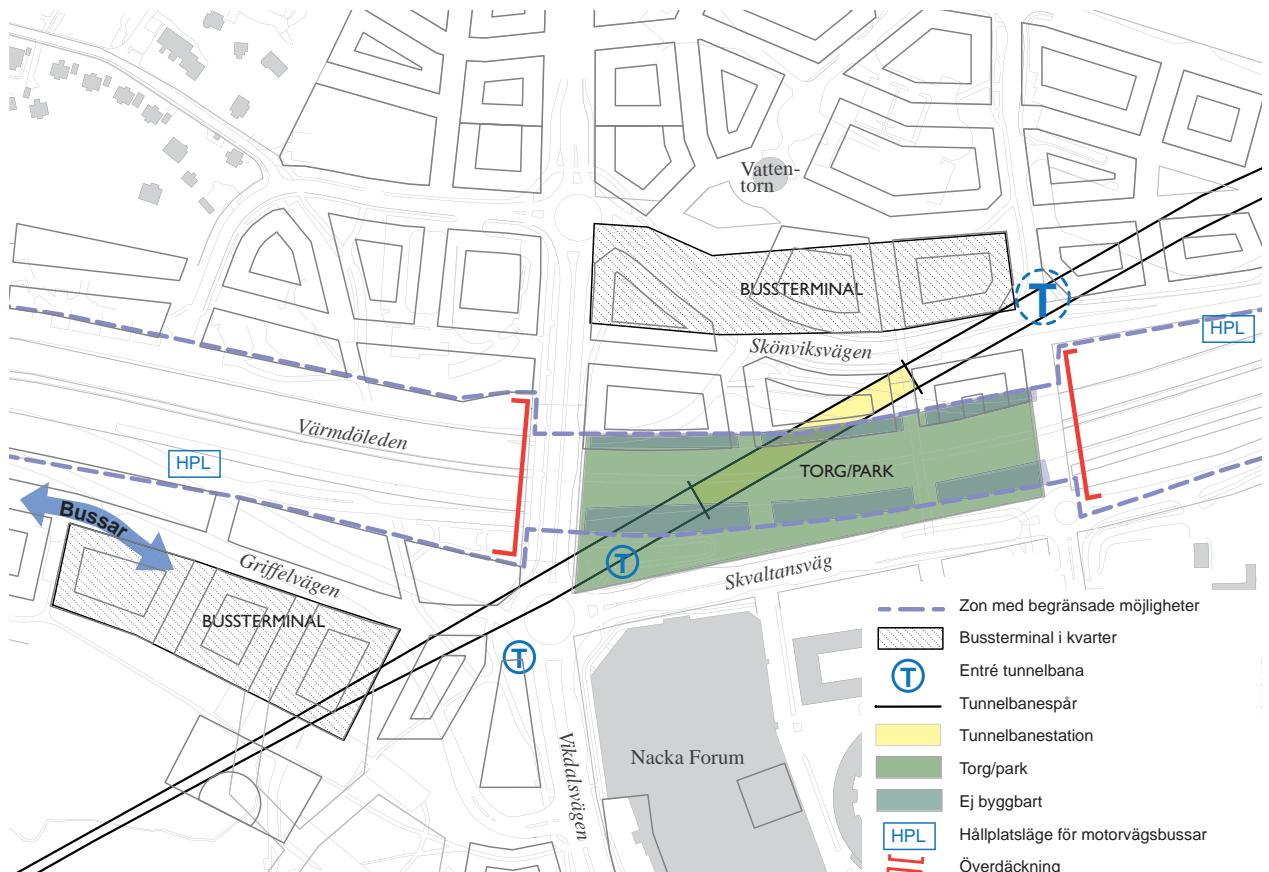


Bild: Nacka kommun.

Båda placeringarna skapar dåliga bytespunkter för resenärer som vill byta mellan buss och tunnelbana, eftersom bussterminal och tunnelbaneentréer hamnar långt ifrån varandra. Angöringen till bussterminalen blir svår att ordna på ett effektivt sätt för bussar från kommunens

östra delar och Värmdö. Alternativet innebär också att breda gator krävs för en acceptabel framkomlighet och att det blir mycket busstrafik i det lokala vägnätet. Det medför sannolikt både trängsel och buller samt längre körsträckor och längre restider för resenärerna.

# FORTSATT PROCESS

## UTREDNING STAD

Ett arbete med att uppdatera strukturplanen för centrala Nacka och Skvaltan kommer att inledas under våren 2016. Tanken är att utveckla den struktur som redan finns utifrån de nya förutsättningar som nu gäller.

Den befintliga trafikplatsen Nacka C tas bort och ersätts av två fullständiga trafikplatser, dels trafikplats Kvarnholmen vid Kvarnholmsförbindelsen, dels trafikplats Skvaltan. Riskavstånden utökas till minst 25 meter utmed väg 222/Värmdöleden. Exakta avstånd utreds vidare i nästa skede.

Den föreslagna busterminalen kräver separata körytor för buss, bland annat på Skvaltans väg, vilket inte funnits tidigare. Även höjder på vägar, sektioner genom kvarter och gator och mer utvecklade tankar om vägdragningar behöver tas fram. Befintlig in- och utfart till Nacka Forums parkeringshus kan komma att behöva byggas om.

Vilka avstånd som krävs mellan bebyggelse och väg i framtiden för att klara lagstiftningskrav i miljökvalitetsnormer måste också analyseras. I första hand gäller det partiklar PM10.

## GENOMFÖRANDESTRATEGI OCH PLANPROCESS

De senaste åren har lagstiftningen justerats till förmån för samordning av planprocesser vid samtidigt byggande inom planlagda områden.

Om, som i det här fallet, detaljplan och vägplan berör samma område kan man tillämpa ett förenklat förfarande för detaljplanen eller vägplanen beroende på vilken av processerna som är "ledande". Den ledande processen kallas huvudprocessen och det innebär att processen för det andra systemet blir förenklad. Förenklingen innebär att man utnyttjar den ledande processen men att slutresultatet ändå både blir detaljplan och vägplan som beslutas var för sig av Nacka kommun respektive Trafikverket.

Vilken av processerna som blir ledande beror på omfattningen av de olika åtgärderna. I det här fallet omfattar detaljplanerna fler åtgärder (bland annat en bussterminal och byggnader) än att bygga en överläckning över en ny sträckning av väg 222/Värmdöleden och bör således bli ledande. Ett samordnat förfarande gör det möjligt att undvika dubbeltarbete och dubbla prövningar. Ledtiderna blir kortare och handlingar, dokument och konsulter kan nyttjas i båda processerna.

Diskussionen måste fortsätta om olika möjligheter och vad som är möjligt vad gäller samordning av detaljplane- och vägplaneprocesserna. Samordnat förfarande med tunnelbanans järnvägsplaneprocess är inte möjlig då den redan startat. Parterna har dock ansvar att även i denna process samordna planerna så långt det är möjligt.

Nacka kommun rekommenderar att den fortsatta processen sker som ett samordnat förfarande.

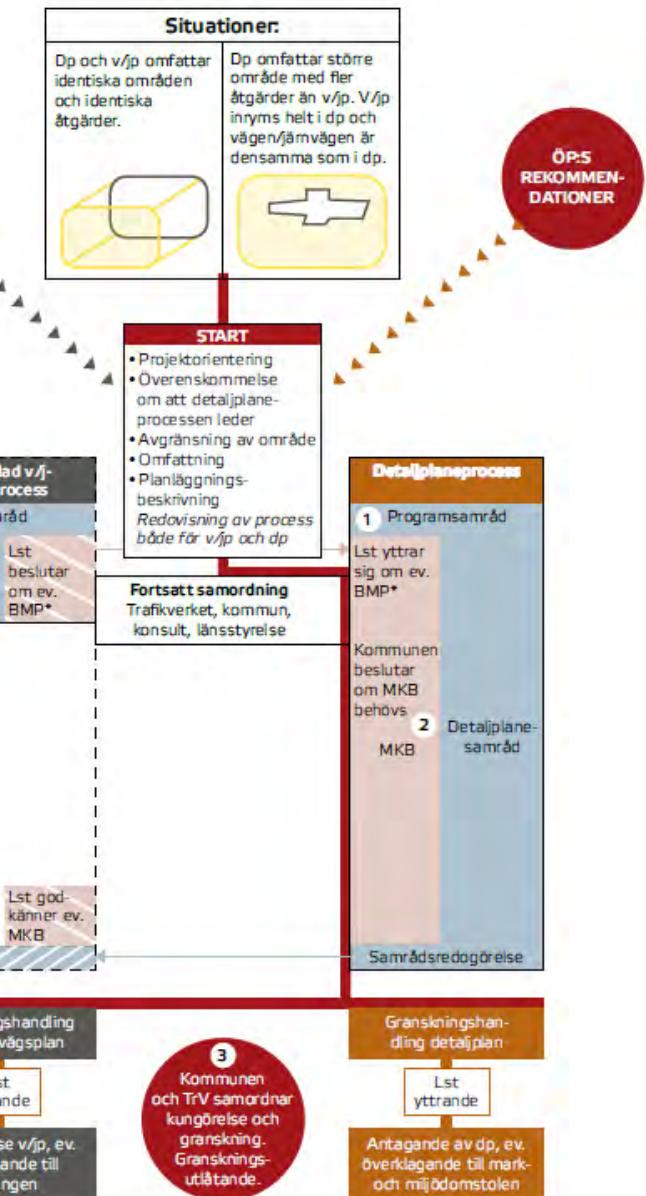


Bild: Boverket.

## TIDPLAN

Nacka kommun har tillsammans med övriga huvudintressenter tagit fram en översiktig tidplan för genomförandet av de olika delarna i projektet.

I botten finns den avtalade tidpunkten för tunnelbanans öppnande, då även bussterminalen ska vara färdigställd. Under förutsättning att de olika formella processerna och produktionen kan samordnas och nödvändiga tillstånd och beslut erhålls i tid, så kommer tidplanen att kunna hålla.

I förstudiens slutdel har konstaterat dålig bergtäckning under väg 222/Värmdöleden. Olika alternativ till det hittills planerade utförandet utredes just nu. Resultatet kan få konsekvenser för tidplanen, framförallt för Nacka kommuns och Trafikförvaltningens delar.

## PROJEKTRISKER

Under genomförandet av detta projekt kommer flera andra större projekt att genomföras i samma område. De största riskerna som kunnat identifierats är kopplade till samordning mellan de olika projekten.

Det finns även en risk att omfattningsförändringar kommer att behöva ske, ifall trafikanordningar och trafiklösningar behöver anpassas under byggtiden. Markförhållanden är utredda, men någon detaljerad utredning har ännu inte genomförts, vilket medför en risk att de antagna markförhållandena är felaktiga.

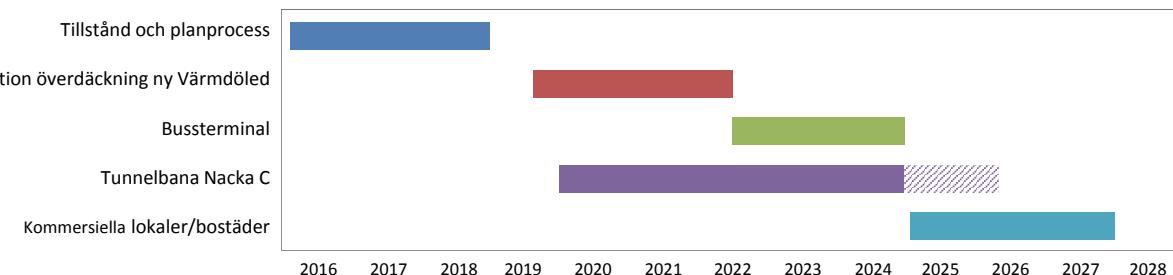
## EKONOMI

Kostnaden för projektet har uppskattats genom en så kallad successiv kalkyl där de flesta av huvudintressenterna var representerade. I takt med att projektet fortlöper och omfattningen och förutsättningar detaljeras kommer graden av osäkerhet i kalkylen att minska.

Vid kalkylseminariet användes följande beskrivning av projektets omfattning:

- Trafikplats Skvaltan
- Trafikplats Kvarnholmen
- Ombyggnad av lokal- och huvudgator som en direkt följd av projektet
- En parallellförflyttning av väg 222/Värmdöleden
- En 300 m lång överdäckning av väg 222/Värmdöleden i ny sträckning
- En ny bussterminal, inklusive bjälklag för byggnader ovanpå bussterminalen.

I detta tidiga skede uppskattas kostnaderna för projektet enligt förutsättningarna ovan till 2–2,3 miljarder kronor, vilket innehåller nya trafikplatser, bussterminal och överdäckning. Intäkterna från de byggrätter som kommer att skapas uppskattas till 500–900 miljoner kronor.



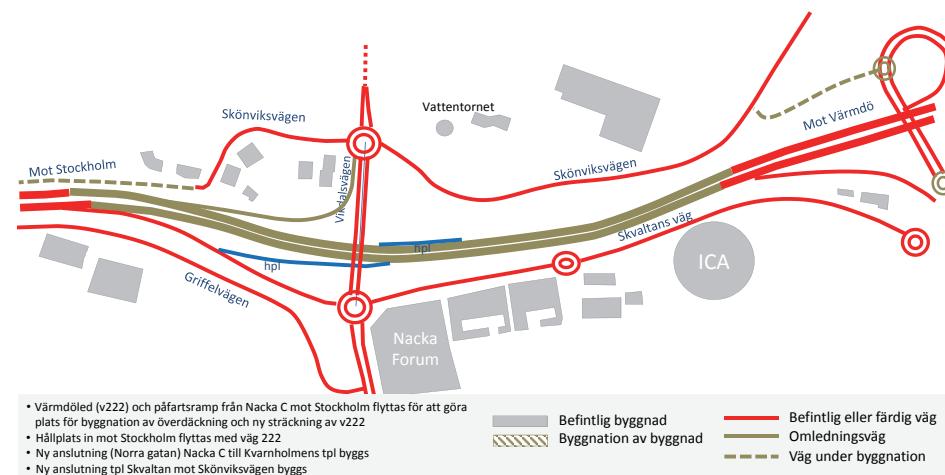
## SKEDEN

Här följer en översiktig bild av de skeden som ett så här stort och komplicerat byggprojekt delas in i och av de olika trafikomläggningar och byggnadsordningar som planeras. Skedena kommer av naturliga skäl att till viss del gå i varandra.

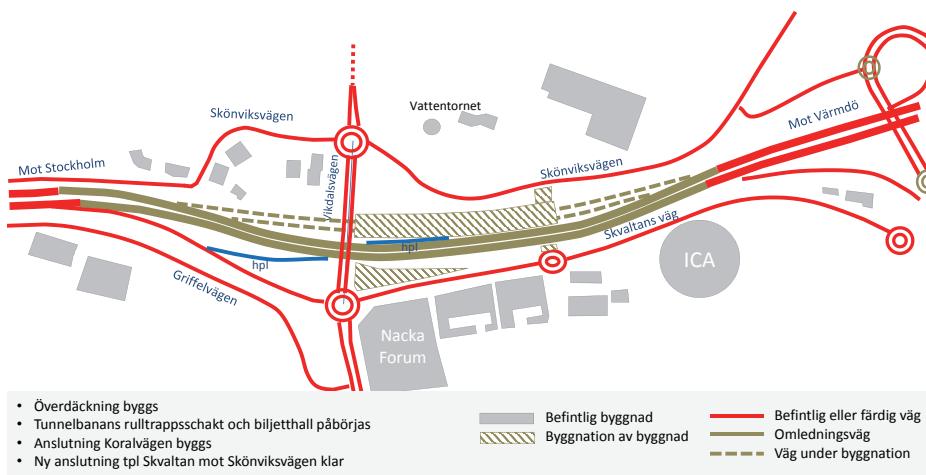
111



(ÅR 0)



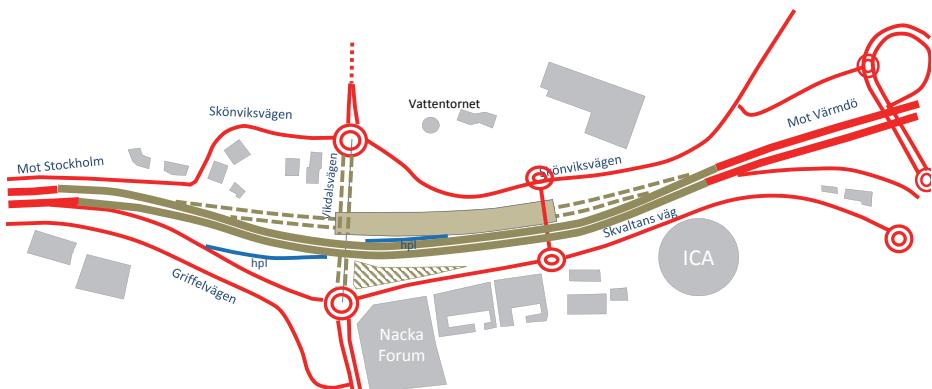
(ÅR 1)



(ÅR 2)

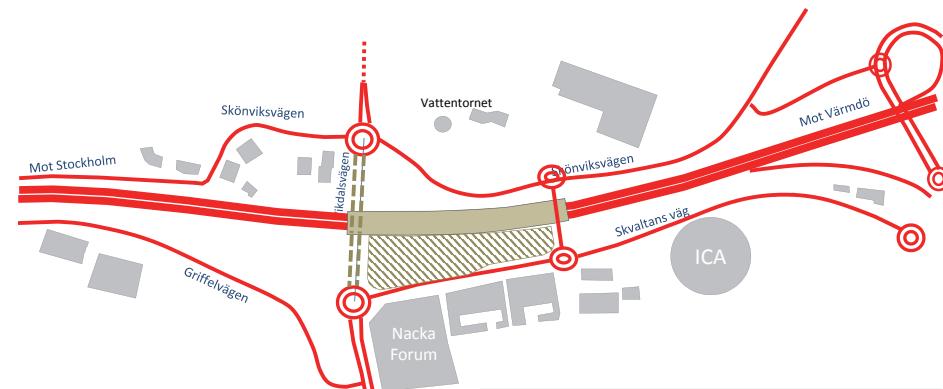


(ÅR 3)



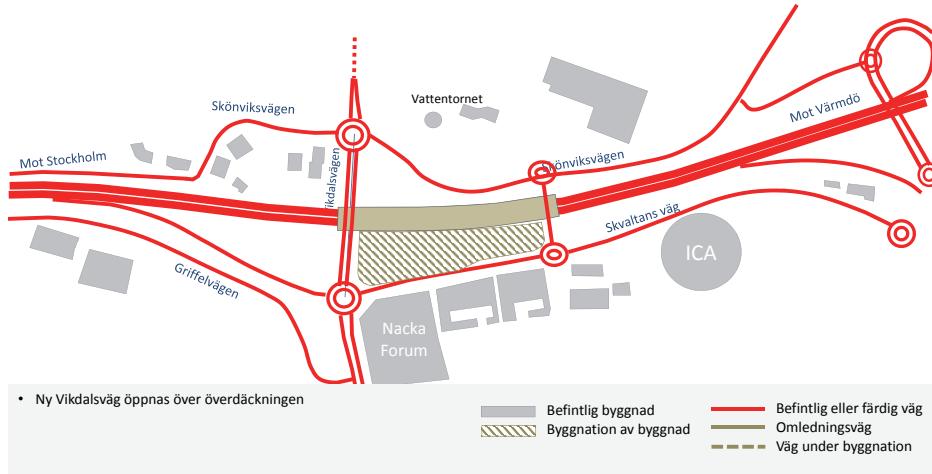
- Överdäckning klar
  - Vikdalsvägens trafik leds via Skvaltans väg-Koralvägen-Skönviksvägen
  - Ny anslutning Vikdalsvägen N till överdäckning byggs
  - Anslutning Vikdalsvägen S till överdäckning byggs
- Legend:
- Befintlig byggnad
  - Byggnation av byggnad
  - Omledningsväg
  - Väg under byggnation

(ÅR 3)

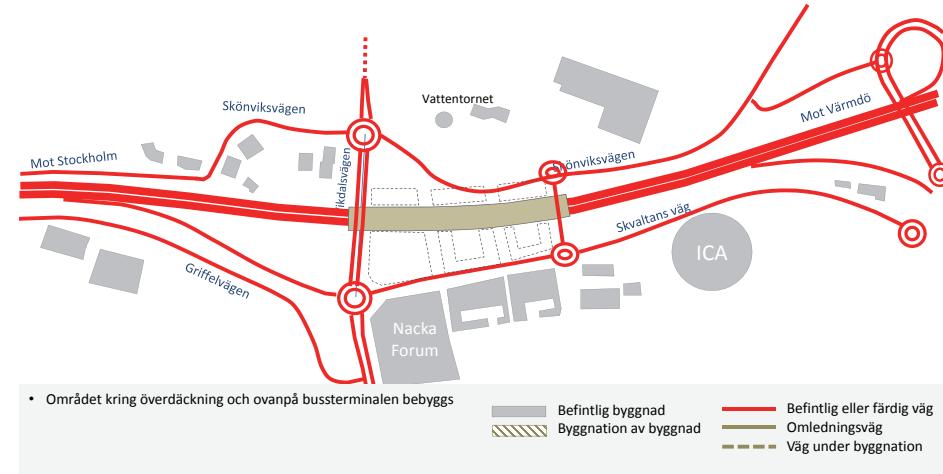


- Ny sträckning av v222 öppnas för trafik
  - Vikdalsvägen byggs klar över överdäckning
  - Tunnelbanans biljetthall och bussterminal byggs
  - Ny ramp in från väg 222 och Stockholm går via Griffelvägen
- Legend:
- Befintlig byggnad
  - Byggnation av byggnad
  - Omledningsväg
  - Väg under byggnation

(ÅR 4-5)



(ÅR 6)



(ÅR 6+)

# REFERENSER

## Avtal och andra styrande dokument

- Start-pm Förstudie överdäckning och bussterminal (Nacka kommun)
- Översiksplan 2012 Hållbar framtid i Nacka (Nacka kommun)
- Utvecklad strukturplan (Nacka kommun)
- Detaljplaneprogrammet för centrala Nacka (Nacka kommun)
- Fundamenta (Nacka kommun)
- Riktlinjer för hållbart byggande (Nacka kommun)
- Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för ostsektorn (SLL, Stockholms stad, Nacka kommun, Värmdö kommun)
- Överenskommelse om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län (2013 års Stockholmsförhandling)

## Referenser framtagna inom ramen för förstudien

- PM Luft och Buller vid Nacka C år 2030 (ÅF)
- PM Rimlighetsstyrdd resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030 (ÅF)
- PM Ramper (WSP)
- PM Riskaspekter vid överdäckning av Värmdöleden (WSP)
- Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering i centrala Nacka (Nacka kommun, Trafikverket, Trafikförvaltningen/SLL, ÅF)

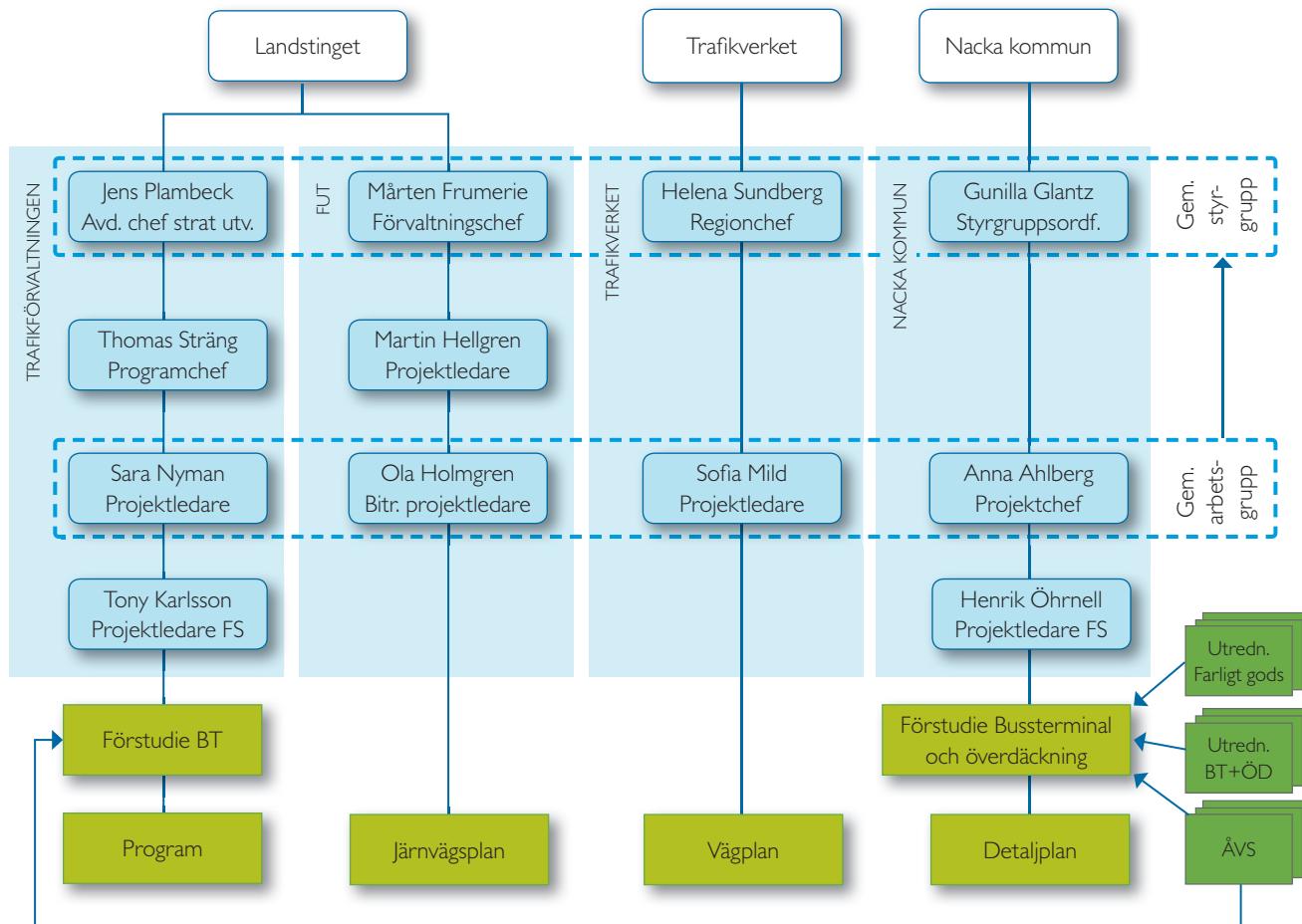
## Övriga referenser och underlag

- Samordna planeringen för bebyggelse och transporter – en kunskapsöversikt (Boverket)
- Trafikverkets krav- och rådsdokument
- Transportstyrelsens föreskrifter
- Utredning Bussterminal Nacka C (Trafikförvaltningen/SLL)
- Vägars och gators utformning (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting)
- Överdäckningar – en kunskapsöversikt (Länsstyrelsen i Stockholms län)

## Karta

- Primärkarta centrala Nacka (2014-11-26)

## SAMORDNINGSORGANISATION



Redigering och produktion av rapporten: Kerstin Söderström och Ricardo Abarza, kommunikationsenheten, mars 2016



Öppenhet och mångfald.

Vi har förtroende och respekt för människors kunskap och egna förmåga - samt för deras vilja att ta ansvar.



116



# Åtgärdsvalsstudie samordnad trafikplanering i centrala Nacka



Dokumenttitel:  
Åtgärdsvalsstudie samordnad  
trafikplanering i centrala Nacka

Skapat av: ÅF Infrastructure AB  
Publiceringsdatum: 2016-03-08  
Dokumenttyp: Rapport  
Version: 1.0

Utgivare: Nacka kommun  
Kontaktpersoner:  
Emma Hirsch, Nacka kommun  
Jan Englund, Trafikverket  
Jan Eklund, SLL trafikförvaltningen

Uppdragsansvarig: Anna-Lena  
Lindström Olsson, ÅF  
Författare: Emma Engström, Sanna  
Eveby och Martin Röcklinger, ÅF

Illustration omslag:  
ÅF Infrastructure AB

## 1 Sammanfattning

I enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling ska tunnelbanan byggas ut till Nacka med stationer i Sickla, Järla och Nacka centrum. I utbyte har Nacka kommun åtagit sig att uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Med bakgrund av detta har Nacka kommun, Trafikverket och SLL trafikförvaltningen beslutat att genomföra en åtgärdsvalsstudie för en samordnad trafikplanering i centrala Nacka som ska analysera hur trafiksystemet ska fungera utifrån dessa nya förutsättningar.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att med utgångspunkt från den planerade bebyggelseutvecklingen i centrala Nacka, analysera hur trafiksystemet i anslutning till väg 222/Värmdöleden ska fungera, med en överdäckning och med en bussterminal som ansluter till tunnelbanan. Vidare syftar åtgärdsvalsstudien till att identifiera åtgärdsförslag som bidrar till att hitta fungerande lösningar och nå överenskomna projektmål. Åtgärdsvalsstudien ska skapa goda förutsättningar för att uppnå målbilden och de funktionskrav som specificeras i funktionsbeskrivningen. Den övergripande funktionen lyder:

*Utifrån stadsutvecklingen i centrala Nacka finns ett fungerande regionalt och lokalt trafiksystem för alla. Överdäckning med goda gång- och cykelpassager, bussterminal samt tunnelbana möjliggör en god miljö och stadsmässighet.*

Åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsning sträcker sig längs väg 222/Värmdöleden och omfattar området mellan läget i väst för en eventuell framtida östlig förbindelse väster om Kvarnholmens trafikplats och trafikplats Skoglund i öst. För att få en tydlig koppling till den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010 och till gällande översiksplan, har åtgärdsvalsstudien primärt ett planeringsperspektiv som sträcker sig fram till år 2030, med utblick mot år 2050.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har bedrivits av en arbetsgrupp med representanter från Nacka kommun, SLL trafikförvaltningen och Trafikverket, med stöd av konsulter från ÅF. Workshopar har hållits med en referensgrupp för att berörda parters kunskap ska fångas upp och arbetsgruppens arbete granskas. Arbetsgruppen har med stöd av referensgruppen tagit fram förslag på åtgärder utifrån fyrstegsprincipen.

Det kommer inte att vara möjligt att uppfylla målbilden och funktionskraven med endast steg 1- och 2-åtgärder. På grund av de nya förutsättningar som kommer att råda i Nacka i samband med den planerade bostadsutvecklingen och den nya stadsstruktur det kräver, tillsammans med de begränsningar som redan finns i anslutande vägsystem, har steg 3- och 4-åtgärder tagits fram i kombination med steg 1- och 2-åtgärder. De åtgärder som har tagits fram bygger på att reseefterfrågan med bil inte kan öka obehindrat utan att resor behöver flyttas över till kollektivtrafiken och till gång och cykel.

I åtgärdsvalsstudien har fyra möjliga alternativ för utformning av det övergripande trafiksystemet studerats. Av dessa valde arbetsgruppen att arbeta vidare med två alternativ (B och D). Dessa stämde av mot uppsatta mål och bedömdes i vilken utsträckning som de uppfyller målbilden. Mot bakgrund av detta har arbetsgruppen beslutat att arbeta vidare med alternativ B vilket innebär fullständiga trafikplatser för Kvarnholmen och Skvaltan samt att trafikplats Nacka avvecklas. Utöver detta föreslås ett utvecklat gång- och cykelvägnät och ett huvudgatunät.

I kombination med ovan nämnda steg 3- och 4-åtgärder har arbetsgruppen tagit fram förslag på steg 1- och 2-åtgärder, som bland annat rör reglering av parkering och informationsåtgärder.

Åtgärdsvalsstudien har utifrån alternativ B resulterat i rekommenderade steg 1-4-åtgärder med en övergripande ansvarsfördelning och en översiktlig tidplan för genomförande av åtgärderna.

# Innehållsförteckning

<b>1 Sammanfattning</b>	<b>3</b>	4.1.2 Kvarnholmsförbindelsen och trafikplats Kvarnholmen	12
		4.1.3 Utvecklad strukturplan västra Sicklaön	12
<b>2 Inledning</b>	<b>6</b>	4.1.4 Detaljplaneprogram för centrala Nacka	13
2.1 Bakgrund	6	4.1.5 Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie	13
2.2 Syfte och mål	6	4.1.6 Övriga projekt och utredningar	14
2.3 Projektmål	7	4.2 Trafikprognos och begränsningar i kapacitet	14
2.4 Geografisk och funktionell avgränsning	7	4.2.1 Trafiken före år 2030	15
2.5 Tidshorisont och skeden	7	4.2.2 Trafiken efter år 2030	15
2.6 Organisation	7		
2.7 Arbetsprocess	8	<b>5 Behov, funktioner och målbild</b>	<b>16</b>
2.7.1 Fyrstegsprincipen	9	5.1 Behov	16
		5.2 Funktionsbeskrivning och målbild	17
<b>3 Övergripande mål</b>	<b>10</b>		
3.1 Transportpolitiska mål	10	<b>6 Åtgärder och effekter</b>	<b>20</b>
3.2 Aktörernas mål	10	6.1 Steg 1- och 2-åtgärder	20
3.2.1 Nacka kommunens översiktsplan	10	6.1.1 Ny stadsstruktur - nya resvanor	20
3.2.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram	10	6.1.2 Reglering och samutnyttjning av parkering	20
3.2.3 Framkomlighetsprogram	11	6.1.3 Gång- och cykeltrafik	21
		6.1.4 Kollektivtrafik	21
<b>4 Förutsättningar</b>	<b>12</b>	6.1.5 Information och dialog	21
4.1 Pågående projekt	12	6.1.6 Uppföljning av resvanor	21
4.1.1 Tunnelbana till Nacka	12		

6.2 Steg 3- och 4-åtgärder	22
6.2.1 Fyra alternativ för det övergripande trafiksystemet	22
6.2.2 Konsekvenser och effekter av alternativ B och D	25
6.2.3 Genomförande av alternativ B	33
<b>7 Inriktning och rekommenderade åtgärder</b>	<b>35</b>
7.1 Rekommenderade åtgärder och ansvarsfördelning	35
7.2 Tidplan och beroenden	36
7.2.1 År 2016-2020	36
7.2.2 År 2021-2025	38
7.2.3 År 2026-2030	38
7.3 Rekommendation till fortsatt arbete	38
<b>8 Litteraturlista</b>	<b>39</b>
<b>9 Bilagor</b>	<b>39</b>

## 2 Inledning

### 2.1 Bakgrund

I enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling ska tunnelbanan byggas ut till Nacka med stationer i Sickla, Järla och Nacka centrum. I utbyte har Nacka kommun åtagit sig att uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Mot bakgrund av detta har Nacka kommun, Trafikverket och SLL trafikförvaltningen beslutat att genomföra en åtgärdsvalsstudie för en samordnad trafikplanering i centrala Nacka som ska analysera hur trafiksystemen ska fungera utifrån dessa nya förutsättningar.

Enligt Nacka kommuns översiksplan ska västra Sicklaön utvecklas till en tät och blandad stad. Området ska präglas av attraktiva offentliga stråk och platser samt ett varierande innehåll med bostäder, arbetsplatser, handel, kultur, service, skola och idrottsplatser med mera. Överdäckning av väg 222/Värmdöleden är enligt *Detaljplaneprogram för centrala Nacka* en förutsättning för att knyta samman centrala Nacka med Nacka strand, Jarlaberg och Nyckelviken. I staden kommer kollektivtrafiken att spela en viktig roll för att binda samman området regionalt och lokalt. I Nacka centrum planeras, utöver utbyggnad av tunnelbanan, en ny bussterminal.

Nacka står inför stora utmaningar eftersom den omfattande bebyggelseplaneringen, som krävs när stadsbyggnadsprojektet ska genomföras, även kräver samordning med planeringen av ett fungerande trafiksystem. Sicklaön har idag flera ofullständiga trafikplatser, vilket skapar otydlighet och bidrar till att det lokala vägnätet får onödig hög belastning. Det behövs en samlad trafiklösning för att centrala Nackas gatunät bättre ska harmonisera med den blivande staden. Det är även viktigt att transportsystemet fungerar under utbyggnadsperiodens olika faser, särskilt perioden under tiden för utbyggnad av bostäder och verksamheter innan tunnelbanan finns på plats.

### 2.2 Syfte

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att med utgångspunkt från den planerade bebyggelseutvecklingen i centrala Nacka, analysera hur trafiksystemen i anslutning till väg 222/Värmdöleden ska fungera, med en överdäckning och med en bussterminal som ansluter till den kommande tunnelbanan.

Vidare syftar åtgärdsvalsstudien till att identifiera åtgärdsförslag som bidrar till att lösa ovanstående och att nå överenskomna projektmål, se avsnitt 2.3.

Åtgärdsvalsstudien ska skapa goda förutsättningar för att uppnå de funktionskrav som arbetades fram på workshop 1 och som specificeras i funktionsbeskrivningen, se avsnitt 5.2. Den övergripande funktionen lyder:

*Utifrån stadsutvecklingen i centrala Nacka finns ett fungerande regionalt och lokalt trafiksystem för alla. Överdäckning med goda gång- och cykelpassager, bussterminal samt tunnelbana möjliggör en god miljö och stadsmässighet.*

Utifrån funktionskraven har en målbild formulerats för trafiksystemet, se avsnitt 5.2. De huvudmål som ingår, och som fungerar som kriterier vid bedömning av framtagna förslag till lösningar, är:

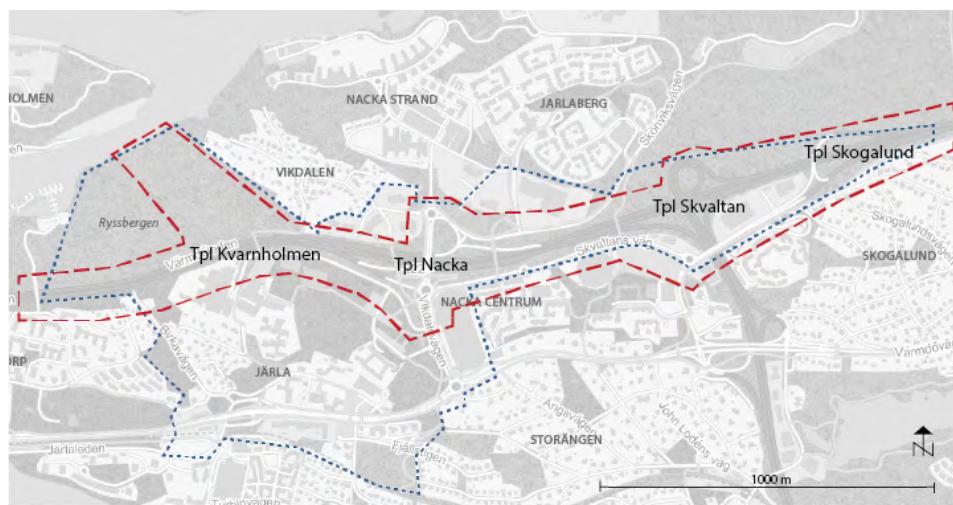
- Trafiksystemet stöttar och uppmuntrar fotgängarflöden
- Cykelinfrastrukturen är välutbyggd med goda möjligheter till resor med cykel
- Kollektivtrafiken är kapacitetsstark, attraktiv och pålitlig
- Trafiksystemet möjliggör utveckling av en god stadsmiljö
- Trafiksystemet är utformat så att mål som rör miljökvaliteter och hälsa uppnås
- Trafiken fungerar väl under byggtiden

## 2.3 Projektmål

Målet med åtgärdsvalsstudien är att analysera och ta fram en väl förankrad problembild, en målbild och förslag på ett åtgärdspaket med en kombination av åtgärder för hur trafiksystemet i anslutning till väg 222/Värmdöleden ska fungera under olika skeden. Åtgärdsvalsstudien ska också resultera i beslut om fortsatt hantering genom till exempel en avsiktsförklaring och handlingsplan för parternas framtida åtaganden.

## 2.4 Geografisk och funktionell avgränsning

Åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsning sträcker sig längs väg 222/Värmdöleden och omfattar området mellan läget för en eventuell framtida östlig förbindelse väster om trafikplats Kvarnholmen i väst och trafikplats Skogalund i öst, se figur 1. Fyra trafikplatser omfattas av studien; Kvarnholmen, Nacka, Skvaltan och Skogalund. I åtgärdsvalsstudien studeras samtliga trafikslag inom avgränsningsområdet.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsning, röd markering, och område för centrala Nacka, blå markering.

## 2.5 Tidshorisont och skeden

För att få en tydlig koppling till den regionala utvecklingsplanen, RUFS 2010 och till gällande översiksplan har åtgärdsvalsstudien primärt ett planeringsperspektiv som sträcker sig fram till år 2030, med utblick mot år 2050.

De åtgärder som tas fram delas in i tre skeden; åren 2015-2020, 2020-2025 och 2025 och framåt. Det andra skedet är kritiskt eftersom tunnelbanan ännu inte är utbyggd samtidigt som bebyggelseplaneringen har kommit långt och antalet invånare har ökat. I det tredje skedet är tunnelbanan utbyggd vilket innebär nya förutsättningar för trafiksystemet. Utbyggnad av trafiksystemet behöver samordnas med hänsyn till dessa skeden. För mer information om tidplan, etapper och beroenden se avsnitt 7.2.

## 2.6 Organisation

De aktörer som är berörda av och kan ta ansvar för att åtgärda behov är också de som bör delta i och driva åtgärdsvalsstudien. Det har varit vägledande när organisationen har skapats.

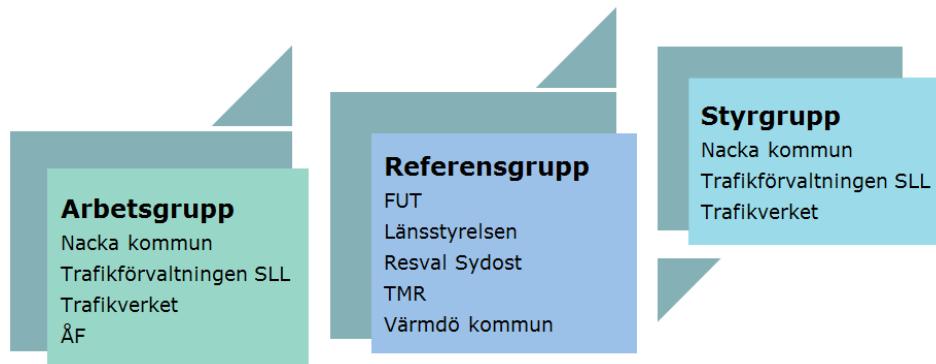
Arbetet med åtgärdsvalsstudien har bedrivits av en arbetsgrupp med representanter från Nacka kommun, SLL trafikförvaltningen, Trafikverket och ÅF. Vid sidan av arbete i arbetsgrupp har konsulter från ÅF drivit arbetsprocessen och bidragit med underlag till arbetet. Arbetsgruppens arbete har stämts av med en referensgrupp med representanter från Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT), Länsstyrelsen, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen (TRF), Resval Sydost<sup>1</sup> och Värmdö kommun.

Under tiden för projektet har två styrgrupper varit involverade. Fram till hösten år 2015 stöttade en styrgrupp från Nacka kommun, SLL trafikförvaltningen och Trafikverket arbetet med åtgärdsvalsstudien. Efter

<sup>1</sup>Resval sydost är ett projekt som bedrivs av Trafikverket och Trafikkontoret Stockholms stad med syfte att minimera negativa effekter för resenärer under kommande års ombyggnads- och stadsutvecklingsprojekt i sydostsektorn.

det har en styrgrupp på en högre nivå från parterna styrt arbetet med åtgärdsvalsstudien och *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie*.

Åtgärdsvalsstudiens organisation illustreras i figur 2.



Figur 2. Projektorganisation.

Åtgärdsstudien har bedrivits som en del av Nacka kommuns *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie* och parallellt med SLL trafikförvaltningens *Förstudie bussterminal Nacka*. Informationsutbyte och samordning har skett löpande mellan projektorganisationerna.

## 2.7 Arbetsprocess

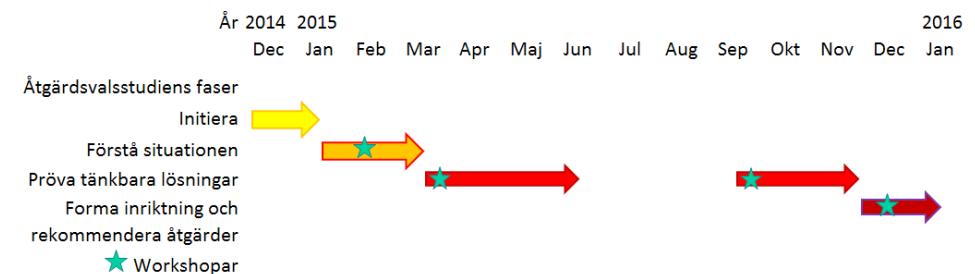
Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande steg för val av åtgärder som föregår den formella fysiska planläggningsprocessen av vägar och järnvägar. I en åtgärdsvalsstudie ska arbetet vara förutsättningsslöst, vilket betyder att man kritiskt ska testa flera möjliga lösningar för att åtgärda ett problem utan att vara låst vid tidigare framtagna lösningar. I arbetet har Trafikverkets metodbeskrivning för åtgärdsvalsstudier, *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar*,

Handledning (publikation 2012:206) tillämpats. Åtgärdsval genomförs som ett första utredningsskede för att analysera brister i transportsystemet, formulera projektspecifika mål och prova åtgärder som kan bidra till att lösa brister och nå överenskomna mål. Resultatet från arbetet med åtgärdsval ligger till grund för åtgärdsplanering och fysisk planering. Arbetet med åtgärdsvalsstudier delas in i de fyra faserna: Initiera, Förstå situationen, Pröva tänkbara lösningar samt Forma inriktning och rekommendera åtgärder, se figur 3.



Figur 3. De fyra faserna i en åtgärdsvalsstudie.

I figur 4 illustreras åtgärdsvalsstudiens tidplan.



Figur 4. Åtgärdsvalsstudiens tidplan.

I fas *initiera* har en arbetsgrupp bestående av Nacka kommun, SLL trafikförvaltningen och Trafikverket formats på initiativ av Nacka kommun. Konsulter som ska medverka i arbetet har upphandlats. De deltagande parterna har kommit överens om genomförande och finansiering av åtgärdsvalsstudien och planerat det fortsatta arbetet.

I fas *förstå situationen, prova tänkbara lösningar och forma inriktning och rekommendera åtgärder* har arbetsgruppen träffats regelbundet. Workshopar har hållits med representanter från åtgärdsvalsstudiens arbets- och referensgrupp. Workshoparna har fokuserat på följande:

- Workshop 1: Förstå förutsättningar, behov och önskvärda framtida funktioner (fas 2 *Förstå situationen*)
- Workshop 2: Förankring av fas 2 *Förstå situationen* och framtagande av tänkbara lösningar (fas 3 *Pröva tänkbara lösningar*)
- Workshop 3: Förankring av val av inriktning (fas 3 *Pröva tänkbara lösningar*)
- Workshop 4: Förankring av tidplan och beroenden samt framtagande av ansvarsfördelning (fas 4 *Forma inriktning och rekommendera åtgärder*)

I workshoparna har berörda parters kunskap fångats upp och arbetsgruppens arbete har granskats. På workshoparna deltog representanter från Nacka kommun, Trafikverket, SLL Trafikförvaltningen, FUT och Värmdö kommun. Syftet med de två första workshoparna var att identifiera förutsättningar, behov och målbild samt att ta fram förslag på lösningar. I kapitel 4 och 5 beskrivs de ingående delarna gällande förutsättningar, behov och framtida funktioner. Syftet med workshop 3 var att förankra valt alternativ (B) och beskriva förutsättningarna för detta. Workshop 4 hade till syfte att förankra föreslagna åtgärder, tidplan och ansvarsfördelning inför fortsatt arbete med en avsiktsförklaring.

I fas *pröva tänkbara lösningar* låg åtgärdsvalsstudien vilande under ett par månader i väntan på inriktningsbeslut från *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie*. I samband med detta identifierades behovet av att studera två av alternativen djupare genom trafiksimuleringar för att komma vidare i arbetet. Resultatet av detta var färdigt i augusti år 2015. De beslut som har fattats under arbetets gång redovisas i kapitel 6 där processen redogörs mer i detalj. Där presenteras också föreslagna åtgärder.

## 2.7.1 Fyrstegsprincipen

Analysen av åtgärder har grundats på fyrstegsprincipen, som är en princip där möjliga problem analyseras i fyra steg. Det första steget, *tänk om*, handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt val av transportsätt. Det andra steget, *optimera*, innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen. Det tredje steget, *bygg om*, handlar om att vid behov genomföra begränsade ombyggnationer och det fjärde steget, *bygg nytt*, innebär nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen.

Tidigt i processen, i samband med identifiering av brister och problem som lade grunden för funktionsbeskrivningen, konstaterades att det inte går att uppfylla målen med endast steg 1- och 2-åtgärder. De ansågs inte tillräckliga delvis på grund av de nya förutsättningar som kommer att råda i Nacka i samband med den planerade bostadsutvecklingen och därmed en ny stadsstruktur, samt de begränsningar som redan finns i anslutande vägsystem. Arbetsgruppen insåg samtidigt att det kommer att finnas en ej tillgodosedd reseefterfrågan som behöver hanteras med olika typer av steg 1- och 2-åtgärder. Arbetsgruppen valde därför att gå vidare med att undersöka förutsättningar för steg 3- och 4-åtgärder i kombination med steg 1- och 2-åtgärder för att uppfylla den övergripande funktionen, se avsnitt 5.2.

Arbete med steg 1- och 2-åtgärder förutsätts ske i utredningar och processer i samband med den fortsatta utvecklingen av Nacka stad. Till Steg 1- och 2-åtgärder beskrivs mer omfattande i *PM Rimlighetsstyrd resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030 (ÅF 2016)* som har tagits fram i samband med *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie*.

## 3 Övergripande mål

I detta kapitel redovisas nationella transportpolitiska mål och de deltagande organisationernas övergripande mål som varit vägledande i arbetet med åtgärdsvalsstudien.

### 3.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet kompletteras av två jämbördiga mål, ett funktionsmål (tillgänglighet) och ett hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa). Regeringskansliet preciserar de transportpolitiska målen enligt följande (Regeringskansliet 2014):

#### Funktionsmål – tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljöqualitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### 3.2 Aktörernas mål

#### 3.2.1 Nacka kommuns översiktsplan

Nacka kommuns mål för en framtida trafikinfrastruktur är enligt översiktsplanen (Nacka kommun 2012):

- Nacka ska ha ett trafiksystem där alla fordonsslag är samordnade på ett hållbart sätt.
- Trafiksäkerheten ska öka vid utformning och utveckling av trafiksystemen.
- Kollektivtrafiken ska vara dimensionerad och utformad så att dess andel av resorna avsevärt ökar till 2030. Kollektivtrafik till sjöss ska särskilt utvecklas, kopplas till landburen kollektivtrafik och samordnas regionalt.
- Trafiksystemet ska vara utformat så att andelen resor till fots och med cykel ökar.
- Energianvändningen i transportsektorn och utsläppen av växthusgaser ska minska i enlighet med målen i den regionala utvecklingsplanen (RUFS).

#### 3.2.2 Regionalt trafikförsörjningsprogram

Enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet, som tagits fram av SLL trafikförvaltningen, är den övergripande visionen en attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem som bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion. Trafikförsörjningsprogrammet formulerar tre övergripande mål för kollektivtrafiken i länet vilka sedan preciseras i sex nedbrutna mål, se figur 5.



Figur 5. Vision och mål ur Regionalt trafikförsörjningsprogram. Källa: SLL Trafikförvaltningen 2012.

### 3.2.3 Framkomlighetsprogram

Trafikverkets program för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt har sammanfattats i tio inriktningar för en effektivare vägtrafik. Inriktningarna ska präglia arbetet med att göra transportsystemet mer effektivt (Trafikverket 2014).

- 1) Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet.
- 2) Prioritera nyttotrafikens framkomlighet.
- 3) Prioritera effektiva transporter i samhällsbyggandet.
- 4) Styra och fördela för en effektiv användning av vägkapaciteten.
- 5) Styra till rätt hastighet.
- 6) Anpassa och utforma vägsystemets länkar för god funktion.
- 7) Prioritera framkomligheten på det primära vägnätet.
- 8) Värna framkomligheten när regionen utvecklas.
- 9) Samverka för att förebygga och begränsa planerade och i förväg kända störningar.
- 10) Förebygga och hantera oplanerade störningar snabbt.

## 4 Förutsättningar

I detta kapitel beskrivs de viktigaste förutsättningarna som ligger till grund för arbete med åtgärdsvalsstudien och ett samordnat trafiksystem i centrala Nacka.

### 4.1 Pågående projekt

Nedan redogörs för de pågående projekt som är en förutsättning för en samordnad trafikplanering i centrala Nacka. Projekten består av *Tunnelbana till Nacka* (se avsnitt 4.1.1), *Kvarnholmsförbindelsen* och *Trafikplats Kvarnholmen* (se avsnitt 4.1.2), *Utvecklad strukturplan västra Sicklaön* (se avsnitt 4.1.3), *Detaljplaneprogram för centrala Nacka* se (avsnitt 4.1.4) och *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie*, som är ett paraplyprojekt till denna åtgärdsvalsstudie (se avsnitt 4.1.5). Projektens tidplaner redovisas i figur 6.



Figur 6. Tidplan för pågående projekt.

#### 4.1.1 Tunnelbana till Nacka

I enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling ska tunnelbanan byggas ut till Nacka med stationer i Sickla, Järla och Nacka centrum, som en del av förlängningen av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården. I utbyte ska Nacka kommun uppföra 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Tunnelbanestationen i Nacka centrum ska tillsammans med en bussterminal vara en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken i länet sydöstra delar. Tunnelbanan kommer att ilda stommen i Nackas

kollektivtrafiksystem och både möjliggör och förutsätter kommunens stadsbyggande.

Planeringen för utbyggnad av tunnelbanan bedrivs av FUT, Förvaltning för utbyggd tunnelbana. År 2015 har placering av tunnelbanestationerna utretts och vissa placeringar har beslutats. Plansamråd planeras under år 2016 och granskning av järnvägsplanen planeras kring årsskiftet år 2016/2017. Utbyggnad av tunnelbanan planeras pågå från år 2018 till år 2025 då tunnelbanan planeras invigas.

#### 4.1.2 Kvarnholmsförbindelsen och trafikplats Kvarnholmen

Utbyggnad pågår av Kvarnholmsförbindelsen, en ny vägförbindelse och en ny gång- och cykelförbindelse mellan Kvarnholmen och Nacka centrum. Projektet omfattar en ny bro och en tunnel genom Ryssbergen. Kvarnholmsförbindelsen planeras invigas år 2016.

I anslutning till väg 222/Värmdöleden är det planerat att trafikplats Kvarnholmen ska byggas med ramper i västgående riktning. Byggstart planeras år 2016.

#### 4.1.3 Utvecklad strukturplan västra Sicklaön

I samband med utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka har Nacka kommun åtagit sig att bygga 13 500 bostäder på Västra Sicklaön fram till år 2030. Kommunen planerar även för cirka 10 000 arbetsplatser i samma område. I hela kommunen beräknas totalt cirka 20 000 bostäder och 15 000 arbetsplatser tillkomma fram till år 2030.

Utvecklad strukturplan för Västra Sicklaön har tagits fram för att ta fram en helhetsbild över det pågående planarbetet och visa en stadsbyggnadsidé för området. Enligt den utvecklade strukturplanen är väg 222/Värmdöleden en kraftig barriär med negativa effekter för stadsbyggande. Planen antogs i Kommunstyrelsen under sommaren år 2015.

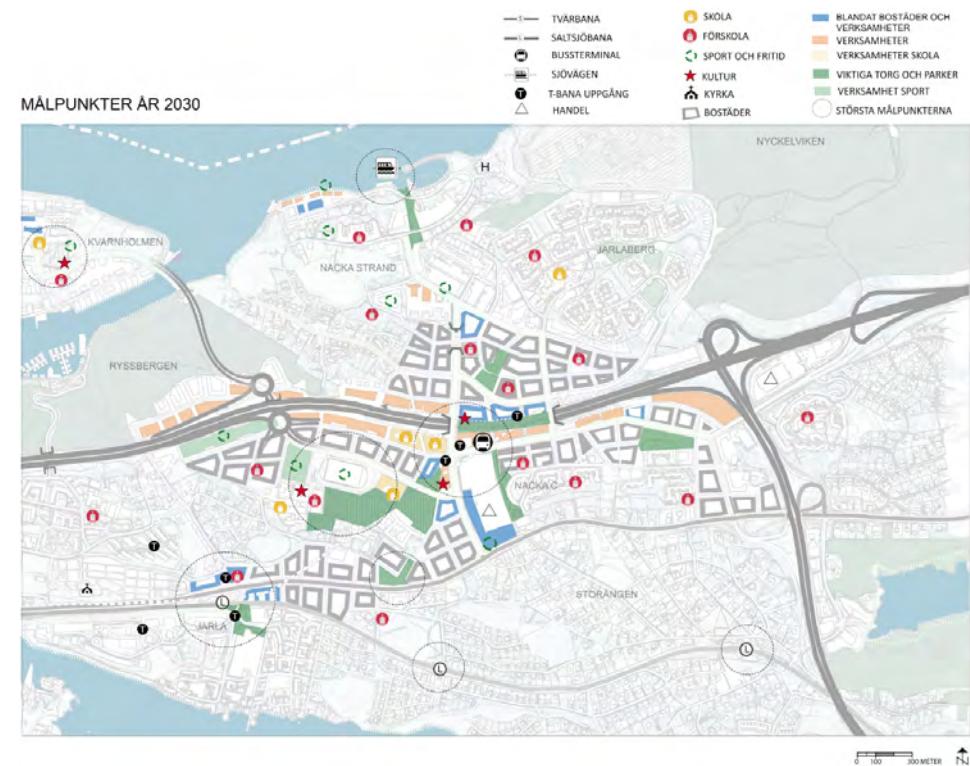
#### 4.1.4 Detaljplaneprogram för centrala Nacka

*Detaljplaneprogram för centrala Nacka*, som antogs i Kommunstyrelsen våren år 2015, har tagits fram med syfte att utveckla området till en attraktiv och hållbar stadsdel som i både sin utformning och funktion uppfattas som Nackas centrum. Utbyggnaden av centrala Nacka planeras genomföras i tre etapper, med totalt 4 600 bostäder och 6 000 arbetsplatser.

Etapp 1 pågår till år 2020 och omfattar exploatering av ett mindre antal områden oberoende av stora infrastrukturförändringar, med totalt cirka 1 500 bostäder och lika många arbetsplatser. Etapp 2 pågår mellan år 2020 och år 2025 och omfattar tilltagande exploatering runt Nacka trafikplats, överläckning av väg 222/Värmdöleden, bussterminal och tunnelbana, med totalt cirka 1 500 bostäder och 2 000 arbetsplatser. Etapp 3 pågår mellan år 2025 och år 2030 och omfattar fortsatt exploatering med cirka 1 600 bostäder och 2 500 arbetsplatser (Nacka kommun 2014a).

I samband med utbyggnaden av bostäder ska delar av väg 222/Värmdöleden överläckas. Förutom detaljplaneprogrammet för centrala Nacka utarbetas även ett planprogram för Nacka strand, Planiaområdet och Henriksdal. Därtill tillkommer den pågående utbyggnaden av Kvarnholmen. Det är i bland annat dessa områden som resterande 8 900 bostäder och 4 000 arbetsplatser planeras byggas i Nacka innan år 2030.

I figur 7 visas framtida målpunkter i centrala Nacka. Målpunkterna är en sammanslagning mellan befintliga målpunkter och de som presenteras i detaljplaneprogrammet för centrala Nacka. Målpunkterna består av stationer och hållplatser för kollektivtrafiken, skolor, förskolor, handel, parker samt platser för kultur-, sport- och fritidsaktiviteter. Utöver dessa är även bostäder och verksamheter målpunkter. Trafiksystemet i centrala Nacka behöver utformas så att människor lätt kan nå dessa målpunkter.



Figur 7. Målpunktsanalys för framtidens centrala Nacka.

#### 4.1.5 Bussterminal och överläckning i centrala Nacka – Förstudie

Åtgärdsvalsstudien utgör en del av *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie*. Syftet med en överläckning av del av väg 222/Värmdöleden vid Nacka trafikplats är att bygga ihop stadsdelarna Nacka centrum, Jarlaberg och Nacka strand. Bussterminal och motorvägshållplatser planeras i anslutning till tunnelbanestationen i Nacka centrum. Bussterminalen ska enligt ett avtal mellan berörda parter ha 15

påstigningshållplatser och planeras stå färdig stå färdig år 2025, samma år som tunnelbanans invigning. SLL trafik-förvaltningens *Förstudie bussterminal Nacka* pågår parallellt.

Att bygga en överdäckning på del av väg 222/Värmdöleden innebär att trafiken på ledet tillfälligt måste flyttas under tiden som överdäckningen byggs.

#### 4.1.6 Övriga projekt och utredningar

Här redovisas ett urval av pågående utredningar och beslutade satsningar (utöver tunnelbanan, stadsbyggnadsprojekten, överdäckning och bussterminal) med kopplingar till den här åtgärdsvalsstudien:

- Nya Slussen, SLL trafikförvaltningen
  - En ny bussterminal planeras i Slussen. Bussterminalen kommer att trafikeras av direktbusslinjer från Värmdö och av busslinjer från områden väster om centrala Nacka. När Nya Slussen kommer att stå klart är för närvarande oklart.
- Förlängning av Tvärbanan till Sickla, SLL trafikförvaltningen
  - Tvärbanan ska byggas ut med en station i Sickla med en ny anslutning till Saltsjöbanan och möjlighet till resor mot Gullmarsplan och södra Stockholm. Nya tvärbanan ska invigas år 2017.
- Upprustning av Saltsjöbanan, SLL trafikförvaltningen
  - Kapaciteten för kollektivtrafiken i Nacka kommer att förstärkas genom att Saltsjöbanan upprustas med möjligheter till 12-minuterstrafik, efter år 2021.
- Åtgärdsvalsstudie förbättrad framkomlighet i stornätet, SLL trafikförvaltningen
- Ny Skurubro, Trafikverket
  - Öster om centrala Nacka planerar Trafikverket att bygga en ny motorvägsbro över Skurusundet. I planerna ingår ombyggnation av

trafikplats Skuru och Björknäs samt renovering av befintliga broar för lokal trafik och gång- och cykeltrafik. Öppning för trafik planeras till år 2021 och projektet beräknas stå färdigt i sin helhet år 2023.

- Trimningsåtgärder på väg 222/Värmdöleden, Trafikverket
- Förbättringsåtgärder regionala cykelstråk, Nacka kommun
  - Nacka kommun planerar förbättringsåtgärder på det regionala cykelstråket längs Värmdövägen genom en enkelriktad gång- och cykelbana fram till Saltsjöbadsleden och dubbelriktad gång- och cykelbana fram till Skurubron (Nacka kommun 2014b). En ny gång- och cykelväg mellan Fisksätra och Saltsjöbaden byggs och beräknas vara färdigställd år 2016.
- Ältastråket, regionalt cykelstråk, Trafikverket
  - Trafikverket planerar att förbättra standarden på Ältastråket som sträcker sig mellan Sickla och Älta. Byggstart planeras tidigast år 2017.
- Östlig förbindelse, Trafikverket
  - Pågående utredning.
- Trängselskatt
  - Utökad trängselskatt in till centrala Stockholm och på Essingeleden är ett styrmedel för att begränsa trafikökningen och förbättra framkomligheten i länet.

## 4.2 Trafikprognos och begränsningar i kapacitet

*Bussterminal och överdäckning i Centrala Nacka – Förstudie* (se avsnitt 4.1.5) omfattar även framtagande av en trafikmodell över väg- och gatunätet på Sicklaön med omnejd, med fokus på centrala Nacka och framkomligheten på väg 222/Värmdöleden. Modellen tillämpas på en traditionell trafikprognos som utgår från beslutade åtgärder och en rimlighetsstyrda trafikprognos som tar hänsyn till begränsningar i vägsystemet och beskriver vad det innebär för det övriga trafiksystemet. En rimlighetsstyrda prognos tillämpas eftersom traditionella

trafikprognoser inte klarar att ta hänsyn till trängselproblematik i storstäder, där köer snabbt fortplantas bakåt i vägsystemet. Traditionella trafikprognoser visar därför att motorfordonstrafiken kommer att fortsätta öka, oavsett om trafiken i praktiken inte får plats på vägnätet. I en rimlighetsstyrd trafikprognos analyseras hur mycket av modellens efterfrågan som måste tas om hand av kollektivtrafiken och gång- och cykelvägnätet för att kapaciteten i vägnätet inte ska överskridas.

För mer information om hur trafiksystemet har dimensionerats se *PM Rimlighetsstyrd resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030* (ÅF 2016) som har tagits fram i samband med förstudien.

#### 4.2.1 Trafiken före år 2030

Som en följd av den planerade bebyggelseutvecklingen kommer befolkningen i centrala Nacka öka. Enligt Nacka kommun (2012) bör det i hela Nacka finnas en beredskap för en befolkningsökning på mellan 30 000 – 45 000 personer fram till år 2030, som en del av befolkningstillväxten i regionen.

En ökad befolkning i Nacka innebär att fler människor kommer att resa till och från centrala Nacka. En ökad reseefterfrågan ställer nya krav på infrastrukturen och behovet av ett funktionellt och samordnat trafiksysteem ökar. Motorfordonstrafiken i centrala Nacka påverkas samtidigt av en begränsad kapacitet på den västra delen av väg 222/Värmdöleden vid Danvikstull och Södra länken. Södra länken har redan idag nått sitt kapacitetstak och kan inte ta ytterligare trafik. Detta leder till att vägen tidvis stängs av. Vid Danvikstull har busstrafiken eget körfält men den höga trafikmängden och de korsningar som finns längs vägen leder till framkomlighetsproblem för både bil- och busstrafiken.

Väg 222/Värmdöleden väster om trafikplats Kvarnholmen klarar, med hänsyn till dagens antal körfält på väg 222/Värmdöleden och begränsningar i Södra länken och Danvikstull, ett tillflöde av maximalt cirka 2000 fordon per timme från trafikplatserna på Sicklaön. Varje

västgående ramp kan mata på cirka 1000 fordon per timme till väg 222/Värmdöleden. Detta betyder att resandet i vägsystemet västerut inte kan bli betydligt högre än i dagsläget under rusningstid och det innebär begränsningar i vägsystemet för fordonstrafik och ställer höga krav på det övriga trafiksystemet. På grund av den kraftiga befolkningsökning och människors fortsatta reseefterfrågan, är slutsatsen att bilresandet per person på västra Sicklaön behöver halveras jämfört med hur man reser idag för att det regionala trafiksystemet ska klara av det.

Ovan beskrivna problematik har varit en förutsättning i samband med åtgärdsvalsstudien. En rimlighetsstyrd prognos har använts för att bedöma funktionen i trafiksystemet i de olika alternativen. Den reseefterfrågan som vägsystemet inte kan tillgodose, behöver tas om hand med ändrade resvanor med andra trafikslag än bil. Möjligheterna att resa med kollektivtrafik, gå och cykla behöver säkerställas.

#### 4.2.2 Trafiken efter år 2030

Utgångspunkten i arbetet har varit att en prognos för år 2030 är tillräcklig för att analysera framkomligheten i väg- och gatunätet på Sicklaön. Detta eftersom den begränsande kapaciteten västerut i Södra länken och Danvikstull sannolikt kommer att bestå även i framtiden. Motorfordonstrafiken västerut kan därför inte öka mer än till de nivåer som redan har beskrivits i detta arbete, även om tidshorisonten förlängs från år 2030 till år 2040 eller år 2050. Under dessa prognosår kan motorfordonstrafiken österut och internt inom Sicklaön öka ytterligare, men sannolikt i mer begränsad omfattning och under andra perioder än högtrafiktimmarna. För mer information om trafikprognosar se *Bilaga 1 Trafikmodell för centrala Nacka*.

## 5 Behov, funktioner och målbild

I detta kapitel redovisas de viktigaste behoven för ett samordnat trafiksystem i centrala Nacka, önskvärda framtida funktioner och målbild för centrala Nackas trafiksysteem.

### 5.1 Behov

De behov som presenteras nedan har identifierats under workshop 1.

#### Gång- och cykeltrafik

- Gång- och cykeltrafik behöver prioriteras som trafikslag. Det är viktigt med goda möjligheter till cykelpendlings och att kunna göra kortare cykelresor inom kommunen till lokala målpunkter. Gång- och cykelvägnätet behöver förbättras.
- Infartsparkeringar för cykel behöver uppföras vid de större målpunkterna.

#### Kollektivtrafik

- Kollektivtrafikens framkomlighet behöver öka, bli mer kapacitetsstark<sup>2</sup> och mer konkurrenskraftig gentemot bilen.
- Attraktiva bytesmöjligheter behöver skapas för byten mellan gång- och cykeltrafik till kollektivtrafik samt mellan olika kollektiva färdmedel.
- Busstrafiken till och från bussterminalen i Nacka centrum behöver en hög prioritet i det regionala och lokala vägnätet.
- En ny bussterminal och motorvägshållplatser i Nacka centrum behöver tillgodose en möjlig framtida utökning av busstrafiken och en ökad kollektivtrafikandel. Föreslagen lösning behöver kunna byggas ut vid framtida behov.
- Kollektivtrafiken är kostnadseffektiv och har närhet till centrum.

<sup>2</sup> Med kapacitetsstark kollektivtrafik avses sådan trafik som kan ta ett stort resandeunderlag. Kapaciteten åstadkoms genom hög turtäthet och fordon som rymmer många resenärer under kommande års ombyggnads- och stadsutvecklingsprojekt i sydostsektorn.

#### Nyttotrafik

- Nyttotrafik<sup>3</sup> behöver ökad kapacitet med bibehållet vägutrymme.

#### Väg- och gatuinfrastruktur

- Trafikplatserna vid centrala Nacka behöver vara lätta att orientera sig i och vara kapacitetsstarka<sup>4</sup>.
- Framkomligheten på väg 222/Värmdöleden behöver vara hög för att tillgodose regionala framkomlighetskrav.
- Användningen av det lokala gatunätet behöver ses över för att skapa attraktiva stadsmiljöer.

#### Miljöpåverkan

- Barriäreffekterna inom utredningsområdet behöver minska.
- Miljöpåverkan i form av buller, kvävedioxid och partikelhalter behöver minska i den kommande stadsmiljön.

#### Under byggtiden

- Kollektivtrafiken behöver prioriteras under byggtiden och succesivt utökas i takt med bebyggelseutvecklingen för att möta en ökad reseeftterfrågan.
- Störningar från byggtrafik behöver minimeras för att möjliggöra en så god framkomlighet som möjligt under byggtiden.
- Allmänheten behöver informeras kontinuerligt inför och under byggtiden för att de ska få förståelse för situationen.

#### Administrativa behov

- Alla pågående projekt behöver samordnas för att möjliggöra en så effektiv och smidig utveckling som möjligt av centrala Nacka.

<sup>3</sup> Kollektivtrafik, varutransporter, utryckningsfordon med mera.

<sup>4</sup> Trafikplatserna ska effektivt kunna hantera fler individer per given ytenhet och tidsintervall.

## 5.2 Funktionsbeskrivning och målbild

I detta avsnitt redogörs för de funktionskrav som togs fram i samband med workshop 1 samt en målbild för centrala Nackas trafiksystem. Funktionskraven sammanfattas i en funktionsbeskrivning som innehåller en övergripande funktion samt sex delområden: gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, stadsmiljö, miljö och trafik under byggtiden. Målbilden utgör en del av funktionsbeskrivningen och preciseras i delområdenas rubriker, vilka är markerade i grå text. Målbilden fungerar som verktyg vid bedömning av föreslagna åtgärder i ett senare skede (se avsnitt 6.2.1.5 och 6.2.2.3).

### Övergripande funktion

Utifrån stadsutvecklingen i centrala Nacka finns ett fungerande regionalt och lokalt trafiksystem för alla. Överdäckning med goda gång- och cykelpassager, bussterminal samt tunnelbana möjliggör en god miljö och stadsmässighet.

### Trafiksystemet stöttar och uppmuntrar fotgängarflöden

- Gångtrafiken är ett prioriterat trafikslag
  - Fotgängare har god orienterbarhet, trygghet, tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet i centrala Nacka.
  - Det finns ett vägvisningssystem som är väl anpassat till fotgängare.
  - Platser och gångbanor är utformade för att skapa en trygg och attraktiv miljö.
  - Stadsmiljön är utformad med hänsyn till tillgänglighet för funktionshindrade.
  - Gångpassager är trafiksäkert utformade.
  - Fotgängare och cyklister är två olika trafikantgrupper. Konflikt punkter mellan dessa är få och trafiksäkert utformade.

- Det finns flera alternativa passager som korsar väg 222/Värmdöleden och andra större vägar

- Fotgängare upplever inte leden som en barriär.
- Fotgängare kan lätt ta sig till och från målpunkter på båda sidor om Värmdöleden.
- Passagerna är tillgängliga och upplevs trygga.

- Fotgängare har god tillgänglighet till centralt placerade entréer till tunnelbana och bussterminal

- Fotgängare hittar lätt till och från bytespunktens entréer och till och från motorvägshållplatser.
- Bytespunktens entréer har god kapacitet och tillgänglighet.

### Cykelinfrastrukturen är välutbyggd med goda möjligheter till resor med cykel

- Cykeltrafik är ett prioriterat trafikslag
  - Cykelvägnätet har god orienterbarhet, trafiksäkerhet och genhet.
  - Det finns ett vägvisningssystem som är väl anpassat till cyklister och som inkluderar viktiga kommunala och regionala målpunkter.
  - Cykelbanor är utformade för att skapa en trygg och attraktiv miljö.
  - Infrastrukturen för cykel är framkomlig och väl underhållen.
  - Cyklister och fotgängare är två olika trafikantgrupper. Konflikt punkter mellan dessa trafikantgrupper är få och trafiksäkert utformade.
- Det finns flera alternativa passager som korsar väg 222/Värmdöleden och andra större vägar
  - Cyklister upplever inte leden som en barriär.
  - Cyklister kan lätt ta sig till och från målpunkter på vardera sidor om Värmdöleden.
  - Passagerna är tillgängliga och upplevs trygga.

- Cykelvägnätet möjliggör effektiva pendlingsresor och goda möjligheter för cyklister att byta till tunnelbana och bussar
  - Cykel är ett effektivt och kapacitetsstarkt<sup>5</sup> transportmedel för resor till och från centrala Nacka.
  - Möjligheten att kombinera resor med cykel och kollektivtrafik är god eftersom cykelbanor ansluter till bytespunktens entréer och andra stora målpunkter.
  - Bytespunkten har närliggande och mycket smidiga och kapacitetsstarka cykelparkerings. Vid alla stora målpunkter erbjuds väder-skyddad cykelparkering med möjlighet att låsa fast cykelns ram.

### Kollektivtrafiken är kapacitetsstark, attraktiv och pålitlig

- Kollektivtrafiken har en tydlig plats i stadsmiljön
  - Det är lätt att orientera sig till och inom kollektivtrafiksystemet.
  - Bussterminalen tillgodosser behov av en framtida utökning av busstrafiken.
- Kollektivtrafiken är snabb, bekväm och smidig att resa med
  - Kollektivtrafiken är pålitlig och har korta restider.
  - Kollektivtrafiken upplevs som det främsta alternativet vid resor mellan Nacka och centrala Stockholm.
  - Busstrafiken är kostnadseffektiv och har närhet till centrum.
- Det är smidigt att byta mellan olika färdsätt
  - Nacka C är en attraktiv mål- och omstigningspunkt för kollektivtrafiken.
  - Bytespunkten medger snabb och effektiv omstigning mellan olika trafikslag samt smidiga byten mellan tunnelbana och busstrafik. Bytespunkten upplevs som ett sammanhållet system av omstigande resenärer.

<sup>5</sup> Enligt riktlinjer för regionala cykelstråk (Trafikverket m.fl. 2014).

- Det ska vara enkelt och effektivt att byta mellan motorvägsbussarna och tunnelbanan och busstrafik som anger bussterminalen.
  - Cykelparkerings finns i nära anslutning till bussar och tunnelbana.
- Busstrafiken är prioriterad på regionalt och lokalt vägnät
    - Busstrafiken ges hög prioritet till och från bussterminalen i Nacka centrum.

### Trafiksystemet möjliggör utveckling av en god stadsmiljö

- Centrala Nackas vägnät är anpassat till den begränsade kapaciteten på övrigt vägnät<sup>6</sup>
  - Mängden fordon på väg 222 väster om Nacka centrum anpassas till möjlig kapacitet i vägnätet.
  - Kapacitetsstark trafik prioriteras.
  - Trafiksystemet är anpassat till en eventuell framtida koppling till Östlig förbindelse.<sup>7</sup>
  - Trafiksystemet och stadsmiljön uppmuntrar till resor med gång, cykel och kollektivtrafik.
  - Väg 222/Värmdöleden är av riksintresse och har bibehållen funktion.
- Lokala trafikrörer omhändertas av det lokala gatunätet och regionala trafikrörer omhändertas av det regionala vägnätet
  - Restider i det regionala vägnätet har god förutsägbarhet.
- Trafikplatser har god tillgänglighet och orienterbarhet
  - Trafikplatser är strategiskt placerade, har god tillgänglighet och orienterbarhet.

<sup>6</sup> Med övrigt vägnät avses väg 222/Värmdöleden vid Danvikstull samt väg 75/Södra länken. Begränsningar i kapacitet på övrigt vägnät redogörs för i avsnitt 4.2.

<sup>7</sup> För mer information om hur vägnätet är anpassat till en eventuell framtida koppling till Östlig förbindelse se PM Rimlighetsstyrda resande efterfrågan och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030.

- Trafikuppgiften för centrala Nacka delas mellan flera fullständiga trafikplatser.
- Väg 222/Värmdöleden och trafikplatserns utformning och placering är anpassade till intilliggande stadsmiljö
  - Väg 222/Värmdöleden, mellan Kvarnholmens trafikplats och Skvaltans trafikplats, är anpassad till intilliggande stadsmiljö.
  - Nyttotrafik har god framkomlighet och prioriteras före privat biltrafik.

#### **Trafiksystemet är utformat så att mål som rör miljökvalieter och hälsa uppnås**

- Luftkvaliteten är god och bullernivåerna ligger under gränsvärden
  - God luftkvalitet och låga bullernivåer ger förutsättningar för god bebyggd miljö.
  - Väg 222/Värmdöleden, mellan trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan, och omgivningsens stadsmässighet är anpassade till varandra så att båda upprätthåller en god funktion och kvalitet.
- De större vägarnas barriäreffekter minskar
  - Trafiksystemet har goda gång- och cykelförbindelser som bidrar till att motverka barriäreffekter.
  - Miljökvaliteter för natur, kultur, rekreation och biologisk mångfald skyddas och stärks.

#### **Trafiken fungerar väl under byggtiden**

- Resenärer upplever att trafiksystemet fungerar under hela byggtiden
  - Kollektivtrafiken prioriteras under byggtiden.
  - Kommun och byggmästare tar tydligt ansvar för sina respektive ansvarsområden när det gäller trafik och etableringsytor under byggtiden.

- Ett forum för kommunikation, samarbete och informationsspridning mellan olika parter har upprättats och fungerar väl.
- Informationsflödet till allmänheten är kontinuerligt, tydligt och utgår från resenärens perspektiv. Allmänheten har förståelse för situationen.
- Hantering av byggtrafik och etableringsytor sker samordnat och effektivt.
- Framkomligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är god
  - Framkomlighet för cyklister och fotgängare prioriteras.

## 6 Åtgärder och effekter

I detta kapitel redovisas möjliga steg 1-4-åtgärder som arbetsgruppen har tagit fram för att uppnå den övergripande funktionen och målbilden, se kapitel 5.2, och därigenom skapa förutsättningar för ett fungerande trafiksystem i anslutning till väg 222/Värmdöleden, med en överdäckning och en bussterminal som ansluter till det kommande tunnelbanesystemet. Först beskrivs förslag till steg 1-och 2-åtgärder och därefter presenteras steg 3- och 4-åtgärder.

Steg 3- och 4-åtgärder har tagits fram i kombination med steg 1- och 2-åtgärder eftersom det inte kommer att vara möjligt att uppfylla målen med endast steg 1- och 2-åtgärder. Detta på grund av de nya förutsättningarna som kommer att råda i Nacka i samband med den planerade bostadsutvecklingen och därmed en ny stadsstruktur med överdäckning samt de begränsningar som redan finns i anslutande vägsystem.

De åtgärder som har tagits fram bygger på att reseefterfrågan med bil inte kan öka obehindrat utan att resor flyttas över till kollektivtrafiken och till gång- och cykeltrafiken. Nya resvanor och rörelsemönster möjliggörs genom att tunnelbanan byggs ut och en ny stadsstruktur tar form. För mer information om arbetet med att ta fram åtgärdsförslag och om fyrstegsprincipen, se avsnitt 2.7.

### 6.1 Steg 1- och 2-åtgärder

I detta avsnitt redovisas åtgärdsvalsstudiens förslag på steg 1- och 2-åtgärder. För mer information om bakomliggande motiv till varför arbete med steg 1- och 2-åtgärder och exempel på steg 1- och 2-åtgärder, se *PM Rimlighetsstyrd resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030* (ÅF 2016).

#### 6.1.1 Ny stadsstruktur - nya resvanor

På grund av den kraftiga befolkningsökningen i centrala Nacka och människors fortsatta reseefterfrågan behöver bilresandet per person på västra Sicklön halveras jämfört med hur man reser idag. För att tillgodose den reseefterfrågan som vägsystemet inte kan hantera behövs ändrade resvanor och ett ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Stadsutvecklingen i centrala Nacka, med bland annat ny tunnelbanestation och bussterminal i Nacka centrum samt förbättrade gång- och cykelstråk, möjliggör ett ökat resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Stadsutvecklingen innebär även att nya målpunkter skapas, därvid bland ett ökat antal arbetsplatser, vilket skapar förutsättningar för ändrade resmönster och ett minskat resande med bil lokalt.

#### 6.1.2 Reglering och samutnyttjning av parkering

Reglering av parkering är ett av de mest effektiva styrmedel för att ändra resvanor. Om parkering för privata bilar blir mindre tillgänglig och avgiftsbeläggs, vid både arbetsplatsen och hemmet kan bilåkandet minska. Vinsten, förutom ett minskat bilåkande med lägre externa effekter i form av bland annat minskat buller och minskade koldioxidutsläpp, är att värdefull mark kan användas till annat än parkering.

Nacka kommun använder sig redan idag av flexibla parkeringstal<sup>8</sup> som fungerar som riktvärden. Om annat parkeringstal än det rekommenderade föreslås ska avsteget motiveras i en parkeringsutredning. Minskade parkeringstal behöver kompletteras med åtgärder såsom cykel- och bilpool.

Befintliga och kommande parkeringsplatser behöver samutnyttjas bättre. Många gånger används olika typer av parkeringsplatser under en begränsad del av dygnet. När en verksamhet inte använder parkeringen kan en annan verksamhet göra det.

<sup>8</sup> Flexibla parkeringstal betyder att kommunen ger byggherren/fastighetsägarna möjlighet att anpassa antalet parkeringsplatser efter plats och målgrupp i samband med exploatering.

### 6.1.3 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnätet behöver vara sammanhängande utan onödiga omvägar och det ska vara lätt att ta sig mellan två punkter. De åtgärder som genomförs i form av nya länkar (se vidare under steg 3- och 4-åtgärder) behöver vara i enlighet med kommunens cykelplan så att ett sammanhängande nät erhålls.

Om gång- och cykeltrafik ska vara ett attraktivt alternativ måste det både vara och upplevas trafiksäkert. Det är också viktigt med god sikt och bra belysning samt att underhållet upprätthålls. Drift- och underhåll av gång- och cykelvägar behöver prioriteras. Vägvisning för gång- och cykeltrafik behöver vara logisk och tydlig. Under byggtiden behöver skyltning och vägvisning vara extra genomtänkt och ha hög standard. Vid arbetsplatsområden ska framkomligheten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafik säkerställas.

### 6.1.4 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har överlägsna miljöegenskaper i förhållande till biltrafiken och bidrar till ett en effektiv användning av transportsystemet. Kollektivtrafikutbudet behöver utvecklas i takt med att befolkningen i centrala Nacka växer för att hantera den ökade reseefterfrågan. Samtidigt behöver fysisk planering och vägutformning stötta busstrafikens framkomlighet och utveckling.

Under byggtiden behöver kollektivtrafiken prioriteras och ges god framkomlighet för att det ska vara ett attraktivt färdmedel att resa med. Det är viktigt att störningar från byggtrafiken minimeras. Under byggtiden behöver kollektivtrafikutbudet och trafikeringen anpassas efter rådande förutsättningar och en växande befolkning. Kollektivtrafiken behöver vara attraktiv för att både befintliga och potentiella resenärer ska välja att resa kollektivt.

<sup>9</sup> MM är ett koncept för beteendepåverkan inom transportområdet, som syftar till att främja hållbara transporter och påverka bilanvändning genom att ändra resenärers attityder och beteenden. Effekterna av MM-åtgärder kan vara svåra att bedöma. Ofta krävs kombinationer av åtgärder för att påverka resandet.

### 6.1.5 Information och dialog

Fysiska åtgärder kompletteras med Mobility Management-åtgärder (MM)<sup>9</sup>. Sådana åtgärder inkluderar exempelvis information och rekommendationer att välja bussen och vilka hälsovinster detta ger. Det är viktigt att tidigt kommunicera att fler måste ändra sina resvanor så att de reser mer kollektivt, går och cyklar, redan under byggtiden för bebyggelse och tunnelbana samt efter att tunnelbanan är etablerad. Information behöver ske både till boende såväl som till de som är på väg att flytta in eller ska etablera sig i kommunen.

Under byggtiden är det särskilt viktigt att kontinuerligt informera kring omledning av trafik och ge förslag på alternativ med andra färdsätt än privata bilar och att ha ett välfungerande vägvisningssystem där intelligenta transportsystem (ITS) nyttjas<sup>10</sup>. Tillgänglig teknik så som mobil- och webbappar för resenärer om framkomlighetsstatus, möjlig infartsparkering, status på gång- och cykelvägar och lämpliga rutter kan användas. För att få fler att använda dessa behövs även information och kunskap om hur de används.

Kommunen behöver redan innan byggtiden inleda arbete med företag om deras möjlighet att påverka sina transporter genom till exempel gröna resplaner, cykelförstånd, resepolicy, möjlighet att arbeta på distans med mera. Arbetsplatser har en stor möjlighet att påverka sina anställda genom olika förmåner och policies.

### 6.1.6 Uppföljning av resvanor

En undersökning behöver genomföras i takt med att Nacka växer för att bättre förstå framtida invånares vanor och vad som ligger bakom varje resa. Detta gör det lättare att hitta anpassade lösningar och skapar en bättre trovärdighet gentemot invånare och företagare. Sådana undersökningar behöver göras kontinuerligt allteftersom Nacka växer.

<sup>10</sup> Detta betyder att tex variabla hastighetsskyltar, meddelande skyltar och intelligent rampstyrning används för att optimera trafiksystemet.

## 6.2 Steg 3- och 4-åtgärder

I detta avsnitt beskrivs alternativ till och förslag på steg 3- och 4-åtgärder. I avsnitt 6.2.1 presenteras fyra möjliga alternativ till lösningar för det övergripande trafiksystemet. En översiktlig bedömning av måluppfyllelse görs för de fyra framtagna alternativen och motiv till varför arbetsgruppen har valt att arbeta vidare med två av alternativen presenteras. I avsnitt 6.2.2 utvecklas och konsekvensbeskrivs de två alternativen som arbetsgruppen valt att studera vidare. En mer detaljerad bedömning av måluppfyllelse görs och utifrån detta förordas fördjupade studier för ett av alternativen. I avsnitt 6.2.3 redogörs sedan för genomförbarheten av valt alternativ.

### 6.2.1 Fyra alternativ för det övergripande trafiksystemet

Inför workshop 2 tog arbetsgruppen fram förslag på möjliga steg 3- och 4-åtgärder i form av fyra alternativ, A–D, vilka bearbetades på workshopen. Åtgärderna baseras på framtagen funktionsbeskrivning, se avsnitt 5.2. Alternativen omfattar åtgärder som rör förändringar och utbyggnad av trafikplatser, nya gång- och cykelpassager och vägar, utbyggnad av huvudgataunätet samt anslutningar till den nya bussterminalen.

Nedan beskrivs de fyra alternativen. Samtliga alternativ, inklusive nollalternativet, omfattar den planerade utbyggnaden av bostäder i centrala Nacka, tunnelbana till Nacka centrum, bytespunkt för busstrafik i Nacka centrum och överdäckning av del av väg/222 Värmdöleden. I figur 8-11, som illustrerar alternativ A-D, redovisas även trafikplats Storängen som ligger utmed Saltsjöbadsleden för att ge en fullständig bild av det övergripande trafiksystemet i centrala Nacka, även om trafikplatsen inte utreds inom ramen för åtgärdsvalsstudien.

I detta avsnitt och utredningsskede föreslås inga ändringar av trafikplats Skoglund, även om funktionerna för trafikplatsen kan förändras framöver, vilket beskrivs i avsnitt 6.2.2.

#### 6.2.1.1 Alternativ A

Alternativ A, nollalternativet, omfattar dagens situation med trafikplats Nacka, trafikplats Skvaltan samt pågående utbyggnad av trafikplats Kvarnholmen med ramper i västlig riktning. Alternativ A illustreras i figur 8.

#### 6.2.1.2 Alternativ B

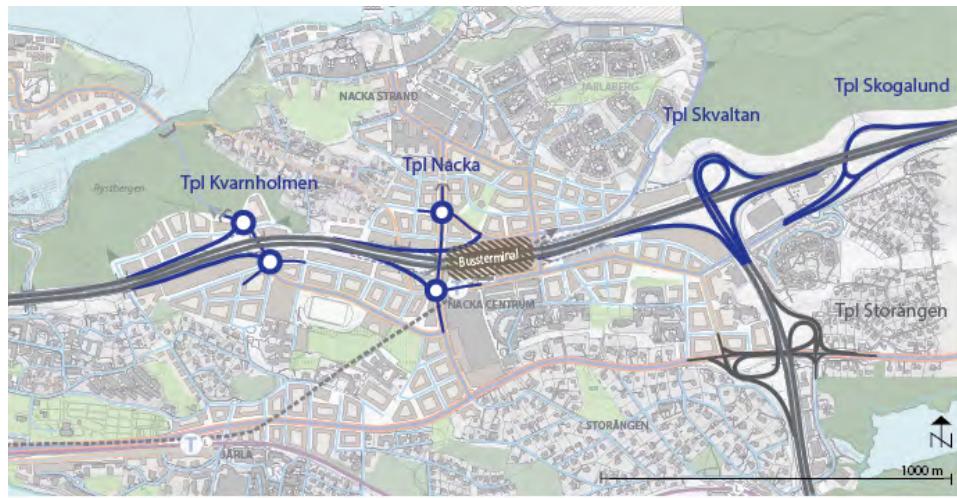
Alternativ B omfattar en fullständigt utbyggd trafikplats Kvarnholmen med ramper i väst- och östgående riktningar med en ny anslutning till Nacka strand, "Norra gatan" samt en utbyggd trafikplats Skvaltan med en ny anslutning till Skönviksvägen. I Nacka centrum saknas anslutningar till väg 222/Värmdöleden. Eventuellt rätas del av väg 222/Värmdöleden permanent ut och flyttas norrut jämfört med dagens vägsträckning. Alternativ B illustreras i figur 9.

#### 6.2.1.3 Alternativ C

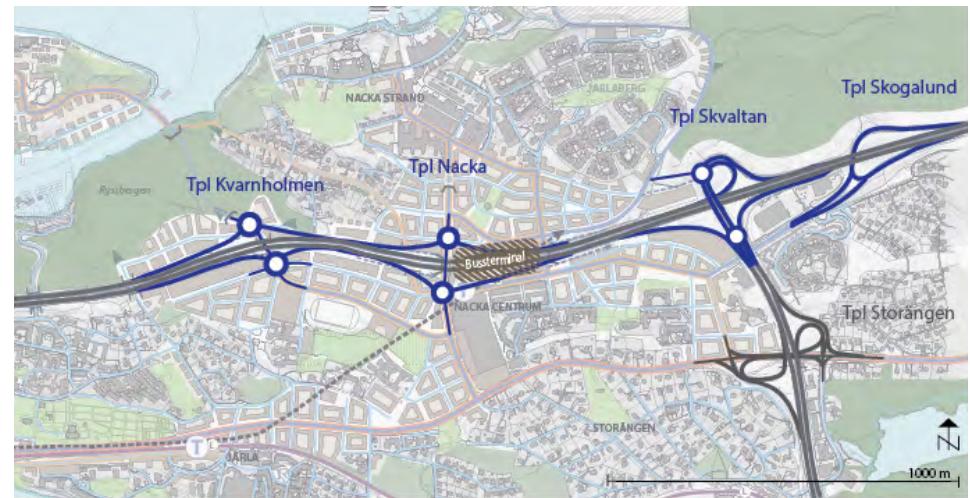
Alternativ C omfattar tre fullständiga trafikplatser; trafikplats Kvarnholmen med ramper i västlig och östlig riktning, trafikplats Nacka med ramper i väst- och östgående riktningar samt en utbyggd trafikplats Skvaltan med en ny anslutning till Skönviksvägen. Alternativ C illustreras i figur 10.

#### 6.2.1.4 Alternativ D

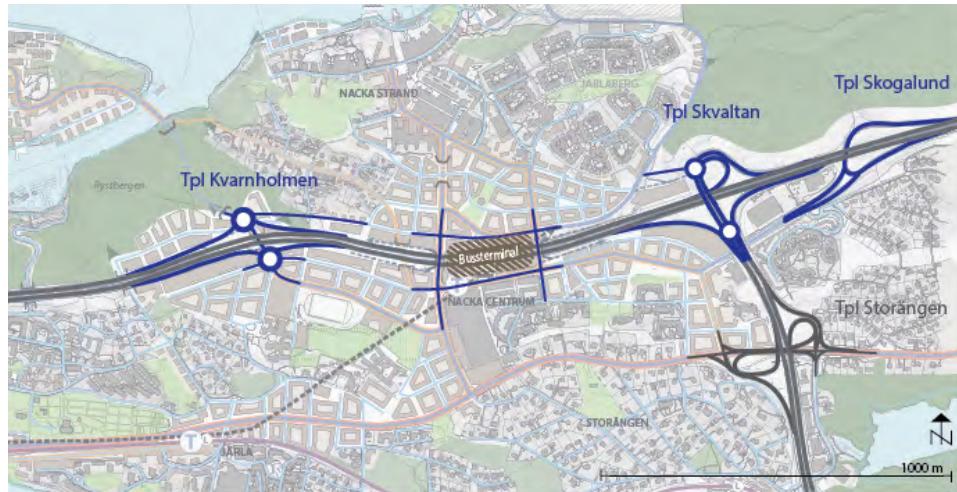
Alternativ D grundas på Nacka kommunens *Detaljplaneprogram för centrala Nacka* och omfattar trafikplats Kvarnholmen med ramper i västgående riktning, en utbyggd trafikplats Nacka C med ramper i väst- och östgående riktningar samt en utbyggd trafikplats Skvaltan med en ny anslutning till Skönviksvägen. Alternativ D illustreras i figur 11.



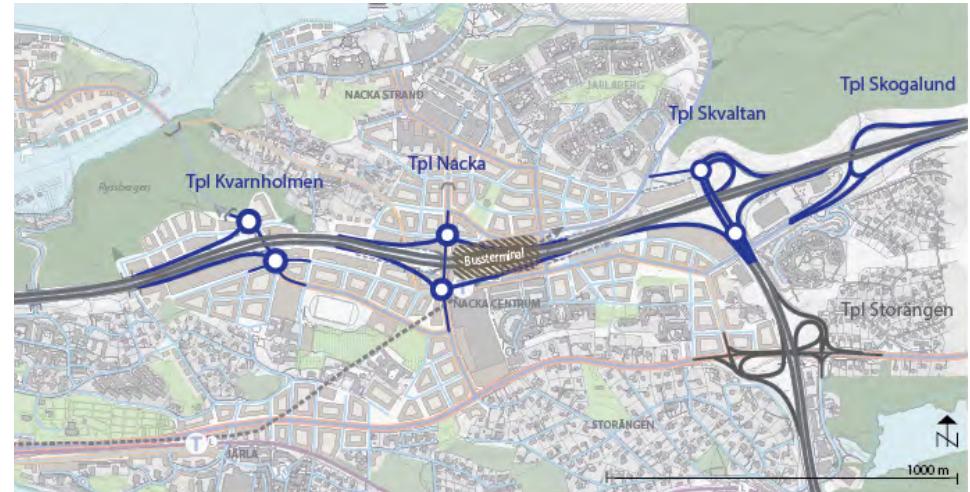
Figur 8. Övergripande trafiksystem enligt alternativ A.



Figur 10. Övergripande trafiksystem enligt alternativ C.



Figur 9. Övergripande trafiksystem enligt alternativ B.



Figur 11. Övergripande trafiksystem enligt alternativ D.

### 6.2.1.5 Översiktlig måluppfyllelse

Efter workshopen har arbetsgruppen på en översiktlig nivå bedömt i vilken utsträckning alternativen ger förutsättningar för att målbilden ska kunna uppnås, men det visar inte att målet kommer att uppnås. Bedömningen har gjorts utifrån fyra nivåer: mycket goda förutsättningar (mörkgrönt), goda förutsättningar (grönt), begränsade förutsättningar (rött) och svårt att bedöma (blått).

Den översiktliga bedömningen av måluppfyllelse redovisas i Tabell 1.

Tabell 1. Grundläggande förutsättningar för måluppfyllelse, alternativ A-D.

Målbild	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C	Alternativ D
Trafiksystemet stöttar och uppmunrar fotgångarförflytten				
Cykelinfrastrukturen är välutbyggd med goda möjligheter till resor med cykel				
Kollektivtrafiken är kapacitetsstark, attraktiv och pålitlig				
Trafiksystemet möjliggör utveckling av en god stadsmiljö				
Trafiksystemet är utformat så att mål som rör miljökvaliteter och hälsa uppnås				
Trafiken fungerar väl under byggtiden				

Sammanfattningsvis ger alternativ B bäst möjlighet att uppnå målbilden. Alternativ D skapar förutsättningar för att uppnå målbilden vad gäller gång-, cykel- och kollektivtrafik, men inte vad gäller stadsmiljö.

Trafiksystemet enligt alternativ C och till viss del alternativ D bedöms vara svåra att kunna förverkliga bland annat på grund av korta avstånd mellan trafikplatserna och på grund av att det bedöms finnas risk för stora

framkomlighetsproblem. Centralt lokalisera fullständiga trafikplatser enligt alternativ C och D skapar begränsade förutsättningar för att mål om en god stadsmiljö ska kunna uppnås. Trafiksystemet enligt alternativ A bedöms inte uppfylla det behov som finns i och med stadsomvandlingen.

I vilken utsträckning alternativen ger förutsättningar för att mål om miljökvaliteter och trafiken under byggtiden ska kunna uppnås går ej att bedöma i detta tidiga skede.

### 6.2.1.6 Beslut om fortsatt arbete och bortvalda alternativ

Efter workshop 2 beslutade arbetsgruppen att arbeta vidare med alternativ B och D eftersom de bedömdes ge förutsättningar för att målbilden och funktionsbeskrivningen skulle kunna uppnås. Arbetsgruppens bedömning stämmer väl överens med diskussioner som fördes på workshopen, då även workshopdeltagarna förordade vidare arbete med alternativ B och D. Alternativ B och D beskrivs mer utförligt i nästföljande avsnitt.

Alternativ A, nollalternativet, valdes bort eftersom det inte ansågs kunna möta framtida behov och krav som ställs för att försörja framtidens centrala Nacka. De stora förändringarna som planeras i området kräver ett trafiksystem som är anpassat för en tätare stadsmiljö och tydligare uppdelning av lokal och regional trafik, vilket nollalternativet inte bedömdes kunna göra.

Alternativ C, tre fullständiga trafikplatser, valdes bort eftersom det bedöms vara mycket svårt att utforma ett fungerande trafiksystem i enlighet med alternativet. Tre ytkravande trafikplatser bedöms inte skapa förutsättningar för de stadsmässiga kvaliteter som önskas i det framtida centrala Nacka. Avstånden mellan trafikplatserna är för korta för att trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Nacka skulle kunna byggas ut med nya på- och avfartsramper. Det har inte varit möjligt att hitta en utformning som följer riklinjer enligt VGU och som inte innebär trafikfarliga och ogörliga vävningsrörelser. Tre fullständiga trafikplatser

bedöms samtidigt vara överflödiga för att försörja framtidens centrala Nacka. Dessutom möjliggör de för att för mycket motorfordonstrafik släpps ut på väg 222/Värmdöleden, vilket orsakar köbildung på leden i rusningstrafik. Detta eftersom kapaciteten mot Stockholm är begränsad.

## 6.2.2 Konsekvenser och effekter av alternativ B och D

I detta avsnitt beskrivs effekter och konsekvenser av alternativ B följt av alternativ D. Fokus ligger på övergripande effekter och konsekvenser som påverkar trafiksystemet.

### 6.2.2.1 Alternativ B

Alternativ B, som illustreras i figur 12, kräver flera större ombyggnadsåtgärder:

- Trafikplats Kvarnholmen byggs ut som en fullständig trafikplats med nya östliga ramper och en ny förbindelse till det lokala huvudgatunätet norr om väg 222/Värmdöleden, kallad "Norra gatan". Förbindelse till Ryssbergen väster om trafikplatsen kopplas på "Norra gatan".
- Trafikplats Nacka tas bort och möjliggör för en bättre stadsbyggnad och minskade barriäreffekter.
- Trafikplats Skvaltan byggs ut till en fullständig trafikplats och dess kopplingar till det lokala huvudgatunätet utvecklas genom att en ny förbindelse skapas till Skönviksvägen.
- På kort sikt behålls trafikplats Skoglund med dagens utformning. På längre sikt kan funktionen komma att förändras, framförallt med avseende på kollektivtrafiken.
- Huvudgatunätet utvecklas parallellt med väg 222/Värmdöleden på båda sidor om vägen. "Norra gatan" och en ny förbindelse till Skönviksvägen är en del av huvudgatunätet.
- Gång- och cykelvägnätet utvecklas med en ny passage öster om trafikplats Kvarnholmen och två nya passager på överläckningen i Nacka centrum.

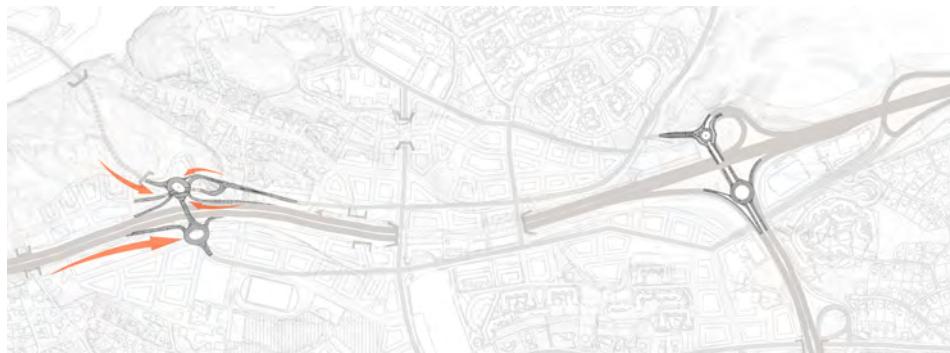
- Gång- och cykelvägar utvecklas utmed huvudgator parallellt med väg 222/Värmdöleden på den norra och södra sidan av vägen.
- Antingen byggs bussramper från väg 222/Värmdöleden eller så anpassas huvudgatunätet för vändande bussar som angör bussterminalen i Nacka centrum.
- Huvudgatunätet utformas för att prioritera att busstrafiken har god framkomlighet.
- Motorvägshållplatser byggs utmed väg 222/Värmdöleden för genomgående busstrafik.
- Eventuellt rätas del av väg 222/Värmdöleden permanent ut och flyttas norrut jämfört med dagens vägsträckning, beroende på placering och val av bussterminal. För mer information se avsnitt 6.2.3.3 och *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie*.

### Övergripande trafiksystem

Två fullständiga trafikplatser ger det tillflöde av trafik som väg 222/Värmdöleden väster om trafikplats Kvarnholmen (dimensionerande snitt) kan ta hand om, det vill säga cirka 2 000 fordon per timme från trafikplatserna på Sicklaön. Trafikflödena vid trafikplatserna kommer att kunna hanteras genom att de utformas med god kapacitet så att det inte blir kö ner på väg 222/Värmdöleden, se risker i figur 13. Lösningen med två fullständiga trafikplatser ger en god orienterbarhet i vägsystemet för trafikanter.

De nya lokala förbindelserna mellan trafikplats Kvarnholmen och Vikdalsvägen, "Norra gatan", respektive mellan trafikplats Skvaltan och Skönviksvägen bedöms vara nödvändiga för att bra balans ska uppstå i trafiksystemet. "Norra gatan" bidrar till att framkomligheten på Vikdalsvägen och på det övriga huvudgatunätet bedöms ligga på en nivå som är normal för stadsgator, utan större problem med köer som fortplantar sig bakåt, det vill säga bakåtblockering. Utan "Norra gatan" blir Vikdalsvägen högt belastad vilket riskerar att leda till stor köbildung på Vikdalsvägen och väg 222/Värmdöleden.





Figur 13. Orangea pilar visar risk för kö i centrala Nacka och kö ner på väg 222/Värmdöleden, på grund av bakåtblockerande trafik. Dessa tillfarter behöver utformas med god kapacitet för att undvika risk för köbildning.

Alternativ B skapar goda förutsättningar för en god stadsmiljö och stadsmässighet i centrala Nacka eftersom trafikplats Nacka med sina ytkravande ramper tas bort. Den balanserade fördelningen av fordonstrafik längs med utpekade huvudgator gör att gång-, cykel- och kollektivtrafik kan prioriteras.

Beroende på vilket alternativ som väljs för bussterminal och överdäckning i centrala Nacka rätas eventuellt del av väg 222/Värmdöleden permanent ut och flyttas norrut jämfört med dagens vägsträckning. I och med att en del av vägen rätas ut och flyttas frigörs ytan för dagens vägsträckning i vilken bussterminalen anläggs. Uträtning av del av vägen bedöms inte påverka väg 222/Värmdöledens funktion. Istället erhålls produktionstekniska fördelar genom att vägen endast behöver flyttas en gång och trafiken på väg 222/Värmdöleden kan flyttas innan byggtiden för överdäckningen då trafiken annars skulle behöva ledas om.

#### Miljö

En överdäckning i centrala Nacka och ett utvecklat gång- och cykelvägnät med befintliga och nya gång- och cykelpassager som korsar väg 222/Värmdöleden minskar barriäreffekterna från leden.

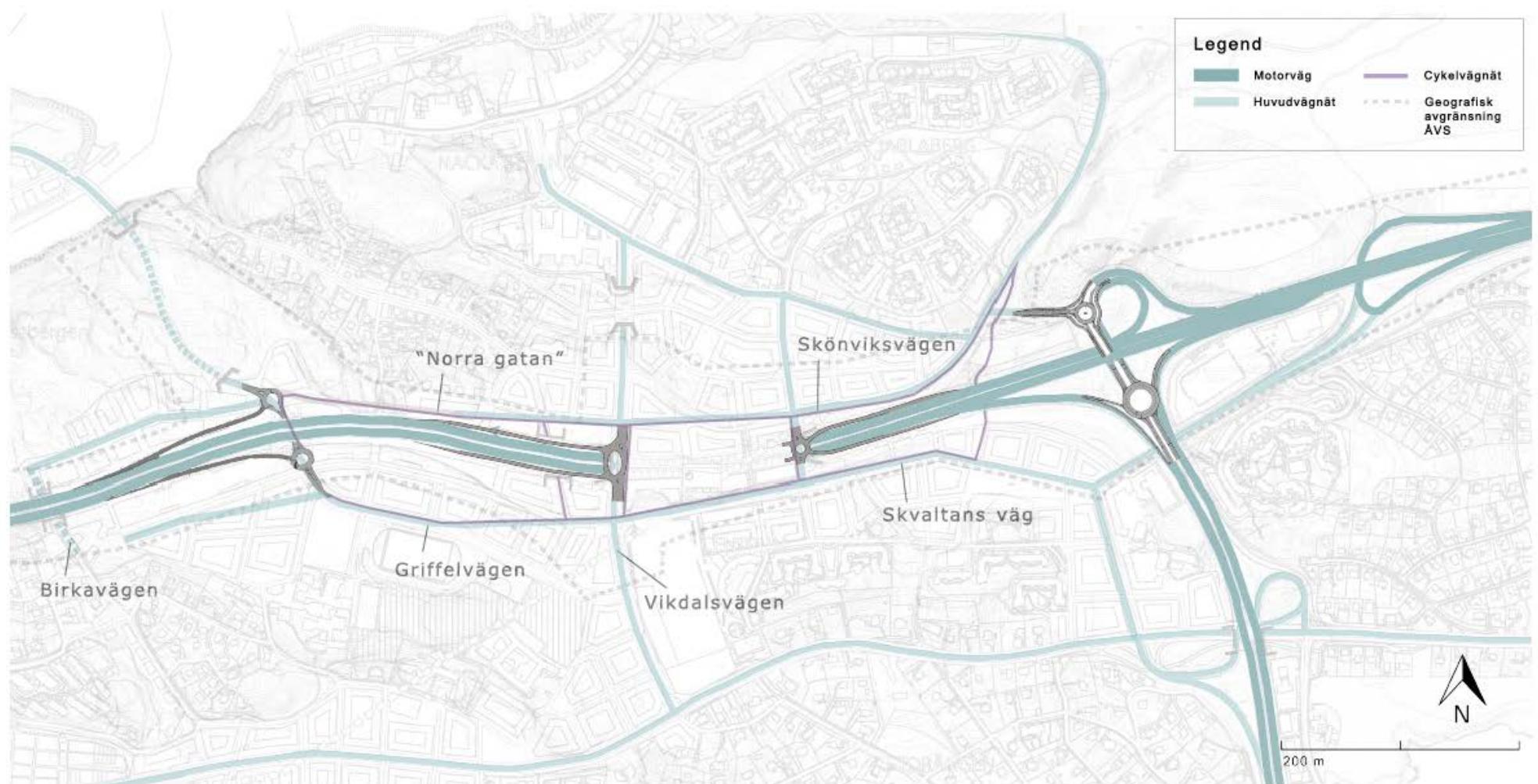
Enligt en översiktlig luftkvalitetsutredning (Nacka kommun 2015a) angående överdäckning av väg 222/Värmdöleden i centrala Nacka bedöms överdäckningen kunna förbättra luftkvalitén över överdäckningen men försämra den i anslutning vid tunnelmynnningarna genom att höga koncentrationer av luftföroreningar uppstår. Hur stora luftföroreningsnivåer som är att vänta utanför tunnelmynnningarna påverkas av faktorer som till exempel trafikvolymen, längden på överdäckningen, lokala väderförhållanden och topografin i området. Frågan om luftkvalitet är en viktig utmaning i fortsatt planeringsarbete och behöver utredas vidare senare i planeringsprocessen.

Enligt en översiktlig trafikbullerutredning (Nacka kommun 2015b) bedöms planerad stadsbyggnad i centrala Nacka utsättas för höga bullernivåer från i huvudsak väg 222/Värmdöleden. Det bedöms inte vara möjligt att uppnå Riksdagens riktvärde om högst 55 dBA ekivalent ljudnivå vid samtliga fasader. Med avsteg från riktvärden bedöms det med anpassad bostadsutformning och andra typer av bulleråtgärder vara möjligt att uppnå bullernivåer under riktvärden i centrala Nacka år 2030. Vidare utredning av buller behöver genomföras senare i planeringsprocessen.

#### 6.2.2.2 Alternativ D

Alternativ D, som illustreras i figur 14, kräver flera större ombyggnadsåtgärder:

- Trafikplats Nacka byggs ut som en fullständig trafikplats med nya östliga ramper.
- Trafikplats Skvaltan byggs ut och dess kopplingar till det lokala huvudgatunätet utvecklas genom att en ny förbindelse skapas till Skönviksvägen.
- På kort sikt behålls trafikplats Skogalund med dagens utformning. På längre sikt kan funktionen komma att förändras, framförallt med avseende på kollektivtrafiken.



Figur 14. Övergripande trafiksysteem enligt alternativ D.

- Gång- och cykelvägnätet utvecklas med två nya passager på överdäckningen i Nacka centrum.
- Gång- och cykelbanor utvecklas utmed huvudgator parallellt med väg 222/Värmdöleden på den norra och södra sidan av vägen.
- Trafikplats Nackas ramper anpassas för busstrafik som angör bussterminalen och motorvägshållplatser för genomgående busstrafik byggs utmed ramperna.
- Huvudgatunätet utformas för att prioritera att busstrafiken har god framkomlighet.

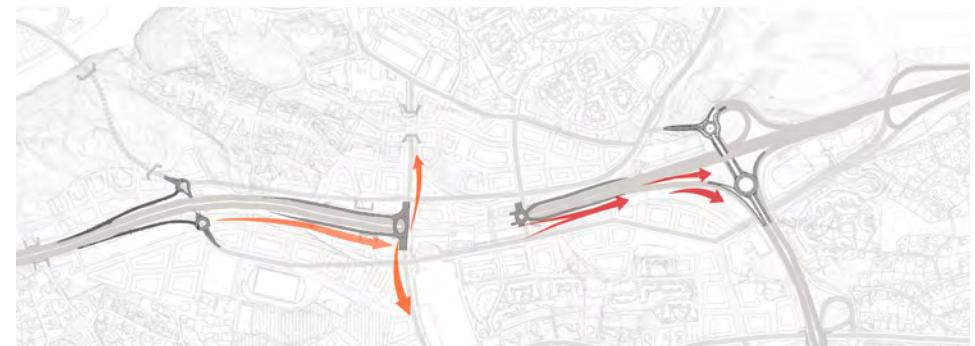
#### Övergripande trafiksyste

Det korta avståndet mellan trafikplats Nackas östgående påfartsramp och trafikplats Skvaltans västgående avfartsramp skulle innehålla oacceptabla vävningsrörelser mellan trafik som ska på och av väg 222/Värmdöleden, se figur 15. För att trafiken överhuvudtaget skulle kunna vävas samman skulle den högsta tillåtna hastigheten på väg 222/Värmdöleden behöva sänkas och punkten där vävningsrörelserna krockar skulle behöva signalregleras, vilket är oacceptabelt för en motorväg. Ett minsta avstånd mellan två trafikplatserars ramper är cirka 300-400 meter beroende på hastighet.

Lösningen med tre trafikplatser med totalt tre västgående påfartsramper med trafik från centrala Nacka är överdimensionerat eftersom det möjliggör ett större tillskott av fordon än vägsystemet kan hantera. Väg 222/Värmdöleden väster om trafikplats Kvarnholmen klarar, med hänsyn till dagens antal körfält på väg 222/Värmdöleden och begränsningar i Södra länken och Danvikstull, ett tillflöde av maximalt cirka 2000 fordon per timme från trafikplatserna på Sicklaön. Varje västgående ramp kan mata på cirka 1000 fordon per timme till väg 222/Värmdöleden. Tre trafikplatser med ramper i västgående riktning kan således ge ett tillskott på cirka 3000 fordon per timme. Därför bedöms Värmdöleden endast kunna hantera trafik från två trafikplatser. För mer information om framtida kapacitet på väg 222/Värmdöleden se *PM Rimlighetsstyrd resande prognos*

*och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030 (ÅF 2016).*

Lösningen innebär flera problemråden med risk för större köbildung. Trafik i Nacka centrum fungerar bakåtblockerande vilket skapar köer på trafikplats Nackas västgående avfartsramp, se Figur 15. Med en förbindelse norr om väg 222/Värmdöleden, mellan trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Nacka, kan trafik som ska till Nacka strand köra av vid Kvarnholmen, vilket skapar en bättre trafiksituation vid trafikplats Nacka.



Figur 15. Röda pilare visar oacceptabla vävningsrörelser. Orangea pilare visar risk för kö i centrala Nacka och kö ner väg 222/Värmdöleden, på grund av bakåtblockerande trafik.

Flera trafikplatser innehåller inte nödvändigtvis att trafiken fördelar ut i systemet med ett minskat antal problemråden som resultat. Trafikmodellen visar att trafikplats Nacka ger god regional tillgänglighet till Nacka centrum men att trafikplatsen även medför att trafik koncentreras till centrum, vilket gör det svårt att skapa en god stadsmiljö och stadsmässighet. Utöver negativ påverkan på stadsmiljön bidrar trafikplatsen till att många funktioner behöver trängas på en begränsad yta i Nacka centrum. Det kommer att vara svårt att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik i den utsträckning som önskas i centrala Nacka. Trafikplats Kvarnholmen har endast ramper i västgående riktning vilket är negativt för orienteringen i vägsystemet.

## Miljö

Genom överdäckning i Nacka centrum och ett utvecklat gång- och cykelvägnät med befintliga och nya gång- och cykelpassager som korsar Värmdöleden minskar väg 222/Värmdöledens barriäreffekter. I Nacka centrum kvarstår dock barriäreffekterna och de förstärks av trafikplats Nackas nya östliga ramper som tar plats i stadsmiljön.

Som beskrivs under miljöavsnittet för alternativ B behöver luftkvalitet och buller utredas vidare senare i planeringsprocessen för att bedömningar om miljökvalitetsnormer ska kunna göras, vilket även gäller alternativ D. I alternativ D får motorfordonstrafik hög tillgänglighet till centrala Nacka i allmänhet och Nacka centrum i synnerhet. Prioritering av motorfordonstrafik riskerar att leda till att gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras ned och att Nacka stad blir en i hög grad bilorienterad stadsdel. Alternativ D bidrar därför i mindre utsträckning än alternativ B till att skapa goda förutsättningar för att uppnå målen om en god luftmiljö och bullernivåer som ligger under riktvärden.

### 6.2.2.3 Måluppfyllelse alternativ B och D

I bedömningen av måluppfyllelse utvärderas i vilken utsträckning de båda alternativen ger förutsättningar för att målbilden (se avsnitt 5.2) ska kunna uppnås. Hög måluppfyllelse visar om det finns grundläggande förutsättningar för att målen ska kunna nås, men det visar inte att målet kommer att uppnås.

Bedömningen har liksom den övergripande bedömningen av måluppfyllelse utgått från fyra nivåer: mycket goda förutsättningar (mörkgrönt), goda förutsättningar (grönt), begränsade förutsättningar (rött) och svårt att bedöma (blått). Grundläggande förutsättningar för måluppfyllelse för alternativ B och D redovisas i tabell 2 (se sida 31-32).

Alternativ B skapar goda förutsättningar för såväl gång-, cykel- och kollektivtrafik samtidigt som den skapar de bästa möjliga förutsättningarna för den regionala och lokala motorfordonstrafiken, som ytterst

begränsas av dimensionerande förutsättningar i Södra länken och Danvikstull under rusningstid. Alternativ B ger sammantaget mycket goda förutsättningar för att målbilden och funktionsbeskrivningen ska nås. Alternativ B bidrar i betydligt större utsträckning till att skapa förutsättningar för att mål som rör stadsmiljö ska kunna uppnås och i större utsträckning till att skapa förutsättningar för att mål om gång-, cykel- och kollektivtrafik ska kunna uppnås, jämfört med alternativ D.

Framkomligheten på vägnätet bedöms utgöra en stor skillnad mellan alternativen. I alternativ D prioriteras motorfordonstrafik i centrala Nacka, vilket innebär negativa konsekvenser för framkomligheten på vägnätet, framförallt i korsningspunkter. Detta påverkar bland annat framkomligheten för kollektivtrafiken. Alternativ D bedöms sammantaget endast ge goda förutsättningar för att mål om kollektivtrafik ska kunna uppnås, jämfört med alternativ B som bedöms ge mycket goda förutsättningar. Detta till trots att det är möjligt att skapa kollektivtrafikkörfält och hitta lösningar för hur vändande bussar kan angöra buss-terminalen i båda alternativ. För mer information om framkomligheten på vägnätet se *Bilaga 1 Trafikmodell för centrala Nacka*.

Den största skillnaden mellan alternativen rör i vilken utsträckning de skapar förutsättningar för att mål om stadsmiljö ska kunna uppnås. I alternativ B finns ingen direktanslutning mellan väg 222/Värmdöleden och Nacka centrum vilket möjliggör stadsmässiga miljöer i de centrala delarna av centrala Nacka. I alternativ D prioriteras motorfordonstrafik i centrala Nacka, däribland genom en fullständig trafikplats i Nacka centrum, samtidigt som trafiksystemet inte är utformat med hänsyn till begränsade förutsättningar på övrigt vägnät, vilket ger begränsade förutsättningar för att mål om god stadsmiljö ska kunna uppnås. Prioritering av motorfordonstrafik begränsar även utsikterna för att mål om gång- och cykeltrafik ska kunna uppnås.

I vilken utsträckning alternativ B och D ger förutsättningar för att mål om miljökvaliteter och hälsa ska kunna uppnås bedöms vara osäkert,

Tabell 2. Grundläggande förutsättningar för måluppfyllelse, alternativ B och D.

Grundläggande förutsättningar för måluppfyllelse, alternativ B och D									
Målbild	Trafiksystemet stöttar och uppmuntrar fotgångarflöden	Cykelinfrastrukturen är välutbyggd med goda möjligheter till resor med cykel	Kollektivtrafiken är kapacitetsstark, attraktiv och pålitlig						
Gångtrafiken är ett prioriterat trafikslag	Det finns flera alternativa passager som korsar väg 222/Värmdöleden och andra större vägar	Resenärer har god tillgänglighet till centralt placerade entréer till tunnelbana och bussterminal	Cykeltrafiken är ett prioriterat trafikslag	Det finns flera alternativa passager som korsar väg 222/Värmdöleden och andra större vägar	Cykelvägnätet möjliggör effektiva pendlingsresor och goda möjligheter för cyklister att byta till tunnelbana och bussar	Kollektivtrafiken har en tydlig plats i stadsmiljön	Kollektivtrafiken är snabb, bekväm och smidig att resa med	Det är smidigt att byta mellan olika färdssätt	Busstrafiken är prioriterad på regionalt och lokalt vägnät
Alternativ B									
Alternativ D									
Kommentar	Alternativ B ger mycket goda förutsättningar genom att prioritera och förenkla för fotgångare, framförallt i de centrala delarna. Alternativ D ger begränsade förutsättningar för fotgångare eftersom motorfordonstrafik i stor utsträckning prioriteras.	Båda alterniven innehåller flera alternativa passager och ger goda förutsättningar för fotgångare att passera vägen. I alternativ B mycket goda förutsättningar genom att motorfordonstrafiken prioriteras enligt den prioritetsordningen för fotgångare att nå passager i centrala Nacka.	Båda alterniven ger goda förutsättningar för att resenärer ska ha tillgänglighet till entréer. Alternativ B ger allt i centrala Nacka, alternativ D ger begränsade förutsättningar för gångtrafiken i stor utsträckning.	Alternativ B ger mycket goda förutsättningar för att cykeltrafiken prioriteras, framförallt i centrala Nacka. Alternativ D ger begränsade förutsättningar för cykeltrafiken i stor utsträckning.	Båda alterniven innehåller flera alternativa passager och ger goda förutsättningar för cyklister att passera vägarna. I alternativ B ges mycket goda förutsättningar för cykeltrafiken i stor utsträckning.	Båda alterniven innehåller cykelbanor som korsar och går parallellt med väg 222/Värmdöleden och huvudgatunätet och vägarna. I alternativ B ges mycket goda förutsättningar för cyklister att nå passager.	Båda alterniven möjliggör utbyggnad av en bytespunkt i Nacka centrum och Värmdöleden och huvudgatunätet och vägarna. I alternativ B ges mycket goda förutsättningar för cyklister att nå passager.	Alternativ B ger goda förutsättningar eftersom kollektivtrafiken prioriteras och framkomligheten blir god i färdssätt. I vilken färdssätt. Alternativ B ger mycket goda förutsättningar eftersom kollektivtrafiken prioriteras i centrala Nacka och ges plats i stadsmiljön. Alternativ D ger endast goda förutsättningar eftersom begränsar busstrafikens motorfordonstrafik i stor utsträckning prioriteras i korsningspunkter, centrala Nacka och konfliktpunkter samt barriäreffekter uppstår.	Båda alterniven ger mycket goda förutsättningar för att kollektivtrafiken prioriteras och framkomligheten blir god i färdssätt. Alternativ B ger mycket goda förutsättningar eftersom kollektivtrafiken prioriteras i centrala Nacka och ges plats i stadsmiljön. Alternativ D ger endast goda förutsättningar eftersom motorfordonstrafik prioriteras i centrala Nacka vilket begränsar bussstrafikens framkomlighet i korsningspunkter.

### Grundläggande förutsättningar för måluppfyllelse, alternativ B och D

Målbild	Trafiksystemet möjliggör utveckling av en god stadsmiljö			Trafiksystemet är utformat så att mål som rör miljökvaliteter och hälsa uppnås		Trafiken fungerar väl under byggtiden	
	Centrala Nacka: Vägnät är anpassat till den begränsade kapaciteten på övrigt vägnät	Lokala trafikrörer omhändertas av det lokala gatunätet och regionala trafikrörer omhändertas av det regionala vägnätet	Trafikplatser har god tillgänglighet och orienterbarhet	Väg 222/Värmdöleden och trafikplatsernas utformning och placering är anpassade till intilliggande stadsmiljö	Luftkvaliteten är god och bullernivåerna ligger under gränsvärden	De större vägarnas barriärefekter minskar	Résenjärer upplever att trafiksystemet fungerar väl under byggtiden
Alternativ B							
Alternativ D							
Kommentar	Alternativ B ger mycket goda förutsättningar eftersom vägnätet är anpassat till den begränsade kapaciteten på övrigt vägnät, en på lokalvägnätet av lokaltrafik. Alternativ D ger begränsade förutsättningar eftersom tre trafikplatser ger ett större tillskott av fordon än vad övrigt vägnät kan hantera.	Alternativ B ger mycket goda förutsättningar genom att väg 222/Värmdöleden används för att regional trafik och bussar kan passera omkring centrala Nacka. Alternativ D ger begränsade förutsättningar eftersom trafikplatsen är gränsad, även om tillgängligheten är god.	Alternativ B ger mycket goda förutsättningar eftersom trafikplatserna är tillgängliga och orienterbara. Alternativ D ger begränsade förutsättningar eftersom trafikplatserna är begränsade förutsättningar eftersom väg 222/Värmdöleden är gränsad, även om tillgängligheten är god.	Alternativ B ger mycket goda förutsättningar i att väg 222/Värmdöleden är tillgänglig och området inte har någon direktanslutning till väg 222/Värmdöleden. Alternativ D ger begränsade förutsättningar eftersom trafikplatsen Nacka gör att trafik koncentreras till de centrala delarna och byggbar mark tas i anspråk.	I båda alternativen är förtätningarna osäkra, i vilken utsträckning för att minska de större vägarnas barriärefekter bland annat på området inte har någon direktanslutning till väg 222/Värmdöleden. Alternativ D ger begränsade förutsättningar eftersom Nacka gör att trafik koncentreras till de centrala delarna och byggbar mark tas i anspråk.	Båda alternativen ger goda förutsättningar för att minska de större vägarnas barriärefekter bland annat på området inte har någon direktanslutning till väg 222/Värmdöleden. Alternativ D ger begränsade förutsättningar eftersom Nacka gör att trafik koncentreras till de centrala delarna och byggbar mark tas i anspråk.	I båda alternativen är förutsättningarna osäkra och beror på vägarnas barriärefekter bland annat på området inte har någon direktanslutning till väg 222/Värmdöleden. Förutsättningarna är goda förutsättningar för att minska de större vägarnas barriärefekter bland annat på området inte har någon direktanslutning till väg 222/Värmdöleden. Förutsättningarna är goda förutsättningar för att minska de större vägarnas barriärefekter bland annat på området inte har någon direktanslutning till väg 222/Värmdöleden.

med undantag av mål som rör barriäreffekter. En överdäckning och nya gång- och cykelpassager bedöms minska vägens barriäreffekter samt stärka miljökvaliteter för natur, kultur, rekreation och biologisk mångfald. Vidare utredning av luftkvalitet och buller behöver genomföras i senare planeringsskede.

Även i vilken utsträckning alternativ B och D ger förutsättningar för att mål om trafiken under byggtiden ska kunna uppnås bedöms osäkert. Under byggtiden för överdäckningen behöver väg 222/Värmdöleden flyttas tillfälligt. Alternativ B möjliggör produktionstekniska fördelar genom att vägen endast behöver flyttas en gång i samband med att del av väg 222/Värmdöleden permanent rätas ut och flyttas norrut jämfört med dagens vägsträckning. Detta är inte möjligt i alternativ D.

#### 6.2.2.4 Beslut om inriktnings- och fördjupning

Utifrån ovanstående konsekvensbeskrivningar av alternativ B och D samt bedömning av måluppfyllelse har arbetsgruppen beslutat att arbeta vidare med alternativ B för fördjupad beskrivning och analys av genomförande.

Alternativ D valdes bort eftersom det inte bedöms ge förutsättningar för att målbild och projektmål ska kunna uppnås. Alternativ D ger begränsade förutsättningar för mål som rör stadsmiljö ska kunna uppnås och endast delvis goda förutsättningar för att kunna uppnå mål som rör gång-, cykel- och kollektivtrafik, på grund av att biltrafik prioriteras i centrala Nacka. Trafikmodellen visar att trafikplats Nacka ger god regional tillgänglighet till Nacka centrum men att trafikplatsen även medför att trafik koncentreras till centrum, vilket gör det svårt att skapa en god stadsmiljö och stadsmässighet. Utöver negativ påverkan på stadsmiljö bidrar trafikplats Nacka med koncentration av biltrafik till centrum till att många funktioner behöver trängas på en begränsad yta i Nacka centrum och att det kommer att vara svårt att prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik i Nacka stads centrala delar.

Det korta avståndet mellan trafikplats Nackas östgående påfartsramp och trafikplats Skvaltans västgående avfartsramp innebär oacceptabla vävningsrörelser mellan trafik som ska på och av väg 222/Värmdöleden. Det har inte varit möjligt att hitta en möjlig utformningslösning för ramperna. Utöver detta innehåller alternativ D flera problempunkter med risk för större köbildung för motorfordonstrafiken. En tredje trafikplats kan inte tillföra ytterligare kapacitet eftersom väg 222/Värmdöleden endast kan hantera ett tillskott av trafik från två trafikplatser i centrala Nacka.

#### 6.2.3 Genomförande av alternativ B

I detta avsnitt beskrivs kort genomförbarheten av de åtgärder som föreslås för trafikplats Kvarnholmen och trafikplats Skvaltan när det gäller krav på utformning och kapacitet. Förslaget om uträttning av del av väg 222/Värmdöleden motiveras. En mer utvecklad redogörelse av dessa åtgärders genomförbarhet samt genomförbarheten av övriga föreslagna åtgärder beskrivs i *Bilaga 2 Genomförbarhet av alternativ B*. I bilagan redovisas även kartor och illustrationer över åtgärderna för ytterligare förtydligande.

##### 6.2.3.1 Trafikplats Kvarnholmen

Trafikplats Kvarnholmen byggs ut till en fullständig trafikplats med nya östliga ramper. Trafikplatsens norra och södra delar förbinds via den befintliga porten under väg 222/Värmdöleden. Den södra cirkulationen har fyra ben och den norra cirkulationen har fem ben, varav ett utgörs av den nya förbindelsen norr om väg 222/Värmdöleden, "Norra gatan".

Området Ryssbergen väster om trafikplatsen kopplas på "Norra gatan" och förbinds via en bro över den norra cirkulationen i trafikplatsen. Den befintliga gång- och cykelpassagen som idag finns i trafikplatsens vägport tas bort och ersätts med en ny passage över eller under väg 222/Värmdöleden öster om trafikplatsen.

Utformningen av trafikplats Kvarnholmen är en möjlig lösning utifrån krav i

VGU och krav på kapacitet. Flera möjliga utformningar har studerats. Som följd av att trafikplats Kvarnholmen byggs ut till en fullständig trafikplats behöver föreslagen stadsbyggnad i anslutning till trafikplatsen anpassas.

#### 6.2.3.2 Trafikplats Skvaltan

Trafikplats Skvaltan byggs ut med två nya cirkulationer. Trafikplatsens kopplingar till det lokala huvudgatunätet utvecklas med en ny förbindelse till Skönviksvägen från den norra cirkulationen. Utformningen är en möjlig lösning utifrån krav i VGU och krav på kapacitet. Utredningsarbetet visar att det finns flera möjliga lösningar för utformning av cirkulationerna och anslutning till Skönviksvägen från den norra cirkulationen.

Den nya brandstationen, som planeras väster om trafikplatsens norra del, kan angöras via den nya förbindelsen mellan den norra cirkulationen och Skönviksvägen.

#### 6.2.3.3 Uträtning av del av väg 222/Värmdöleden

I ett förslag till lokalisering av den nya bussterminalen i *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie* föreslås del av väg 222/Värmdöleden permanent rätas ut och flyttas cirka 40 meter norrut jämfört med dagens vägsträckning. Genom att del av vägen flyttas underlättas produktionen av överläckningen och plats ges plats för bussterminalen på dagens vägsträckning, vilket bland annat innebär produktionstekniska fördelar och färre störningar för trafiken på väg 222/Värmdöleden som är av riksintresse. Vidare ges en sådan permanent uträtning möjlighet till en attraktiv stadsbyggnad eftersom bussterminalen inte kommer att ligga i vägen för stadens utveckling men ändå kan placeras centralt och på en annars outnyttjad yta.

#### 6.2.3.4 Grov kostnadsuppskattning

En grov kostnadsbedömning tas fram i samband med *Bussterminal och överläckning i Centrala Nacka – Förstudie*.

## 7 Inriktning och rekommenderade åtgärder

I detta kapitel presenteras de rekommenderade åtgärder som arbetsgruppen föreslår att gå vidare med, förslag på översiktig tidplan och förslag på övergripande ansvarsfördelning som diskuterades och togs fram på workshop 4. Kapitlet avslutas med förslag på fortsatt arbete.

### 7.1 Rekommenderade åtgärder och ansvarsfördelning

Arbetsgruppen har tagit fram förslag på steg 1 till 4-åtgärder. Lämpliga steg 1- och 2-åtgärder presenteras i avsnitt 6.1. Arbetsgruppen föreslår att alternativ B med utbyggd trafikplats Kvarnholmen och Skvaltan är den utformning som alla parter ska anpassa sin fortsatta planering efter.

Vid fortsatt planering ska funktionsbeskrivningen, se avsnitt 5.2, alltid finnas i åtanke hos den part som har ansvar. Om projektering och produktion överläts till någon annan aktör ska hela funktionsbeskrivningen förmedlas till denna aktör, för att säkerställa att den i slutändan uppnås.

Arbetsgruppen har tagit fram ett förslag om en övergripande ansvarsfördelning för genomförande, finansiering samt förvaltning och ägande för de rekommenderade åtgärderna. Ansvarsfördelningen redovisas i tabell 3. För några åtgärder är det inte föreslaget av vem och hur åtgärden ska finansieras. Vem som är ansvarig för finansiering eller om det blir ett gemensamt ansvar behöver hanteras i fortsatt arbete.

Tabell 3. Ansvarsfördelning.

Delar	Innehåll	Genomförande	Finansiering	Ägare/förvaltare
Steg 1- och 2-åtgärder	Reglering och sam-utnyttjning av parkering	Nacka kommun	Nacka kommun	Nacka kommun
	Gång- och cykeltrafik – drift, underhåll, vägvisning	Nacka kommun	Nacka kommun	Nacka kommun
	Kollektivtrafik – trafikering permanent och under byggtiden	SLL trafikförvaltningen	SLL trafikförvaltningen	SLL trafikförvaltningen
	Information och dialog om hållbart resande	Nacka kommun, Trafikverket, SLL trafikförvaltningen, Värmdö kommun	Nacka kommun, Trafikverket, SLL trafikförvaltningen, Värmdö kommun	Nacka kommun, Trafikverket, SLL trafikförvaltningen, Värmdö kommun
Steg 3- och 4-åtgärder	Uppföljning resvanor	Nacka kommun, SLL trafikförvaltningen, Värmdö kommun	Nacka kommun, SLL trafikförvaltningen, Värmdö kommun	Nacka kommun, SLL trafikförvaltningen, Värmdö kommun
	Trafikplats Kvarnholmen	Fullständig trafikplats Gång- och cykelpassage under eller över väg 222/Värmdöleden	Trafikverket och Nacka kommun	Trafikverket och Nacka kommun Trafikverket: Ramper Nacka kommun: cirkulationer, gång- och cykelpassage
	Trafikplats Skvaltan	Fullständig trafikplats	Trafikverket och Nacka kommun	Trafikverket och Nacka kommun Trafikverket: Cirkulationer, ramper
	Trafikplats Skoglund	Funktion ej beslutad i nuläget	*	*
	Väg 222/Värmdöleden	Permanent uträtning av del av väg 222/Värmdöleden **	*	*
	Huvudgatunät	Parallelt huvudgatunät med väg 222/Värmdöleden, inkl. "Norra gatan" och ny förbindelse till Skönviksvägen Bussar trafikerar huvudgatunätet utan att angöra bussterminalen Gång- och cykelförbindelser längs med huvudgator	Nacka kommun	Nacka kommun Nacka kommun
	Angöring bussterminal	Beror på bussterminal som ännu inte är beslutad (2016-02-01)	*	*
	Utformning av huvudgatunätet för busstrafik	Utformning/dimensionering för busstrafik	Nacka kommun	Nacka kommun Nacka kommun
	Motorvägshållplatser	Utmed väg 222/Värmdöleden för genomgående busstrafik	*	*
				*

\* Ansvarsfördelning återstår beroende på fortsatt process.

\*\* Åtgärd är beroende av val och placering av bussterminal. För mer information se *Bussterminal och överläckning i centrala Nacka - Förstudie*.

## 7.2 Tidplan och beroenden

I figur 16 redovisas en övergripande tidplan för genomförande av rekommenderade åtgärder. Tidplanen togs fram i samband med workshop 4. I tidplanen och i beskrivningen av beroenden redovisas även projekt som ligger utanför/delvis utanför åtgärdsvalsstudien men som behöver planeras och genomföras tillsammans med de åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien. Dessa är överdäckningen av väg 222/Värmdöleden, bussterminalen och tunnelbanan.

Etapper och åtgärder förhåller sig till tre skeden där det första skedet sträcker sig från år 2016-2020. Det andra skedet sträcker sig från år 2021-2025 och är mer kritiskt för resande, eftersom tunnelbanan inte är utbyggd samtidigt som bebyggelseplaneringen har kommit långt och antalet invånare har ökat. Det tredje skedet inträffar från år 2026 och framåt när tunnelbanan är utbyggd. Trafiksystemet ställs då inför ytterligare en förändring med nya förutsättningar.

Utbyggnad av bostäder planeras under samtliga skeden och planeras i områdena centrala Nacka, västra Sickla, Skvaltan, Kvarnholmen, Henriksdal, Nacka strand och Bergs gård. Utbyggnad av huvudgatunät med gång- och cykelvägnät behöver ske vartefter och i anknytning till bebyggelseutvecklingen.

### 7.2.1 År 2016-2020

I ett första skede behöver trafikplatserna Kvarnholmen och Skvaltan finansieras och den formella hanteringen påbörjas så att de kan byggas. Tidplanen förutsätter även att vägplanen för väg 222/Värmdöleden kan fastställas så att arbetet med flytt av vägen inklusive överdäckning kan påbörjas i slutet av skedet.

Trafikplats Kvarnholmens västliga ramper behöver finnas på plats när trafikplats Nacka tas ur funktion. "Norra gatan" behöver finnas på plats under byggtiden av överdäckningen eftersom den påverkar trafikplats

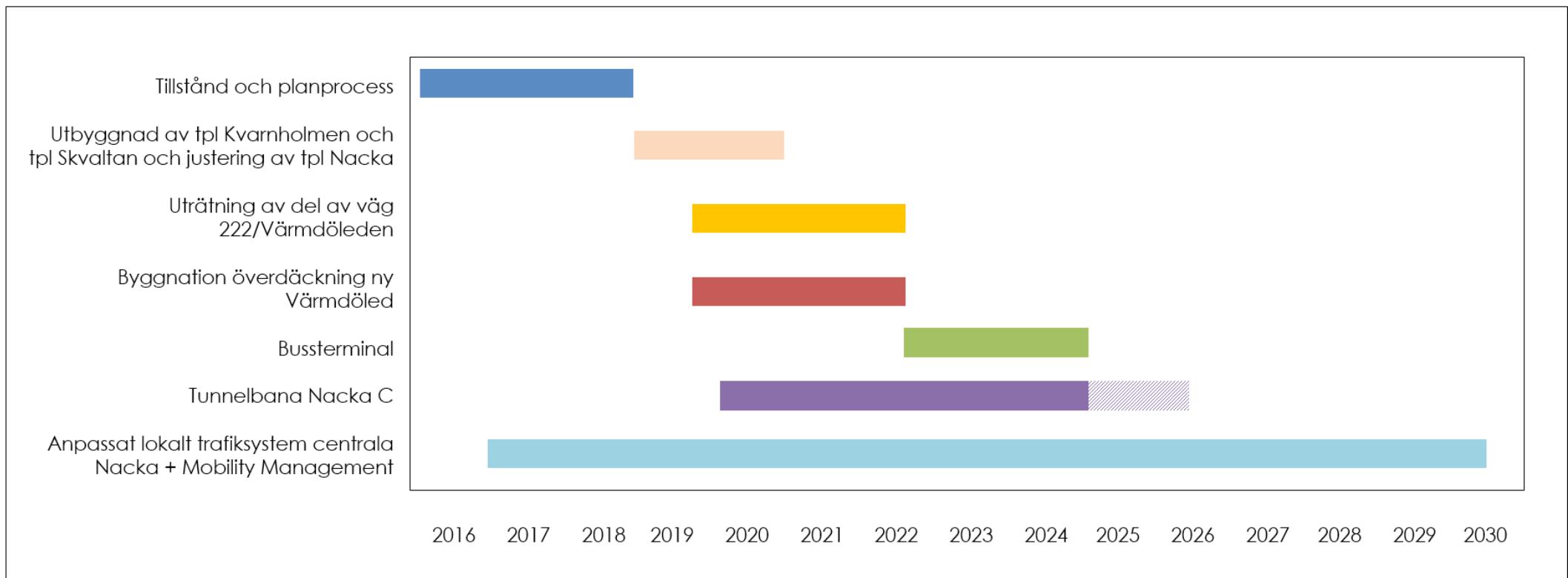
Nacka och Vikdalsbrons funktion. "Norra gatan" och anslutning till Griffelvägen behövs också för att möjliggöra lokala trafikrörelser tvärs väg 222/Värmdöleden.

Trafikplats Kvarnholmens östliga ramper kan inte färdigställas förrän avfartsrampen i trafikplats Nacka är stängd. Gång- och cykelpassage över väg 222/Värmdöleden behöver lösas på annat sätt under byggtiden för trafikplats Kvarnholmen inklusive ny gång- och cykelpassage öster om trafikplatsen.

Trafikplats Skvaltan behöver ha funktionen av en fullständig trafikplats för tunnelbanans byggnation samt för att ramperna i trafikplats Nacka ska kunna tas ur funktion (så att utbyggnad av överdäckning kan påbörjas). En arbetstunnel för utbyggnad av tunnelbanan behöver i tidigt skede kopplas till trafikplatsen. I väntan på planhandläggning för en permanent trafikplats Skvaltan kan trafikplatsen behöva byggas ut provisoriskt för att arbetsfordon ska kunna angöra arbetstunneln. Även trafikplatsens koppling till Skönviksvägen behöver byggas ut innan ramperna i trafikplats Nacka tas ut funktion.

Trafikplats Nacka tas bort i slutet av skedet.

Under denna period planeras cirka 5 300 bostäder att färdigställas i Nacka. Det är i detta skede viktigt att kommunicera att fler måste ändra sina resvanor så att de reser mer kollektivt, går och cyklar, redan under byggtiden för bebyggelse och tunnelbana men också när utbyggnaden är genomförd. Information och dialog med invånare påbörjas och sker kontinuerligt. Kollektivtrafiken behöver utvecklas för att hanterade den ökade reseefterfrågan. Kollektivtrafiken behöver samtidigt prioriteras och ges förutsättningar för att dess framkomlighet och restider ska vara goda. Gång- och cykelvägnätet behöver vara sammanhängande, underhållet behöver upprätthållas och vägvisning behöver vara aktuell och tydlig. Under byggtiden är det även viktigt att kontinuerligt informera kring omledning av trafik och ge förslag på alternativa färdsätt än privata bilar.



Figur 16. Övergripande tidplan för genomförande. Justeras kontinuerligt.

## 7.2.2 År 2021-2025

I detta skede fortsätter arbetet med överdäckning och eventuell flytt av väg 222/Värmdöleden. Bussterminal och anslutande infrastruktur byggs klart. Huvudgatunätet och gång- och cykelvägnätet byggs ut kontinuerligt.

Invånarantalet har vuxit nära ytterligare cirka 6 500 bostäder har färdigställts i Nacka och dessa behöver få god möjlighet till att resa med gång-, cykel- och busstrafik innan tunnelbanan är igång. Detta ställer stora krav på provisorier. För att hantera den ökade reseefterfrågan behöver kollektivtrafiken utökas. Kollektivtrafiken behöver samtidigt prioriteras och ges förutsättningar för att dess framkomlighet och restider ska vara goda. Gång- och cykelvägnätet behöver fortsatt vara sammanhängande, underhållet behöver upprätthållas och vägvisning behöver vara aktuell och tydlig. Det är fortsatt viktigt att kontinuerligt informera kring omledning av trafik och ge förslag på alternativa färdsätt än privata bilar.

Under byggtiden kommer det att finnas begränsningar i vägnätet, till exempel vid byggnation av tunnelbaneuppgångar. Det är under detta skede viktigt att trafikstörande arbeten samordnas så att antalet störningar begränsas. De 6 500 bostäder som byggs ut i detta skede är utspridda i Nacka stad, vilket innebär att genomförandet av de åtgärder som föreslås i åtgärdsvalsstudien inte kommer att påverkas av all planerad exploatering.

## 7.2.3 År 2026-2030

I detta skede är tunnelbanan i drift och Nacka fortsätter att växa både när det gäller invånarantal och antal arbetsplatser. I slutet av skedet har totalt cirka 6 000 bostäder färdigställts i Nacka. Huvudvägnätet har utvecklats och tar hand om motorfordonstrafiken. Busstrafiken ges god framkomlighet med hjälp av busskörfält och signalprioritet. Det lokala gång- och cykelvägnätet är också utvecklat.

## 7.3 Rekommendation till fortsatt arbete

Nästa steg är att ta fram en avsiktsförklaring för att kunna starta en formell planeringsprocess med vägplaner och detaljplaner för föreslagna åtgärder. Denna åtgärdsvalsstudie utgör ett underlag för en allmän avsiktsförklaring mellan parterna.

För att kunna hålla tidplanen och bygga ut centrala Nacka i enlighet med funktionsbeskrivningen krävs att parterna fortsätter att samarbeta i fortsatta planeringsskedan, vilket bland annat innefattar finansiering av planläggning och produktion för föreslagna åtgärder.

I fortsatt arbete behöver vidare utredningar om luftkvalitet och buller genomföras för att identifiera eventuella behov av åtgärder så att miljökvalitetsnormer för luft och riktlinjer för buller uppnås.

För att reseefterfrågan ska kunna tillgodoses år 2030, som följd av att bilresandet på västra Sicklaön behöver halveras, behöver arbete med att skapa attraktiv och kapacitetsstark gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras i fortsatt planeringsarbete.

## 8 Litteraturlista

Nacka kommun 2012. *Hållbar framtid i Nacka. Översiktsplan för Nacka kommun.*  
Antagen 2012.

Nacka kommun 2014a. *Detaljplaneprogram för centrala Nacka.*

Nacka kommun 2014b. *Strategi för cykelsatsningar i Nacka.* Antagen 2014.

Nacka kommun 2015a. *Översiktlig luftkvalitetsutredning vid överdäckning – Nacka centrum.*

Nacka kommun 2015b. *ÅVS Nacka C trafikbullerberäkning.*

Regeringskansliet 2014. De transportpolitiska målen  
<http://www.regeringen.se/sb/d/18128/a/229619> 2015-03-10.

SLL trafikförvaltningen 2012. *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län.*

Trafikverket 2014. *Framkomlighetsprogram. Trafikverkets inriktning för hur Storstockholms primära vägnät används på bästa sätt. Dialog 2015.* Publikation: 2014:140.

Trafikverket, Sveriges kommuner och landsting & Boverket 2012. *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar, Handledning.* Publikation: 2012:206.

Trafikverket, Tillväxt, miljö och regionplanering, Landstingets trafikförvaltning (SLL) & Länsstyrelsen i Stockholms län 2014. *Regional cykelplan för Stockholms län.* Publikation 2014:041.

ÅF 2016. *Rimlighetsstyrda resandeprognos och ej tillgodosedd reseefterfrågan Nacka 2030.*

## 9 Bilagor

Bilaga 1. Trafikmodell för centrala Nacka.

Bilaga 2. Genomförbarhet av alternativ B.

155



Åtgärdsvalsstudie  
samordnad trafikplanering i  
centrala Nacka

Kommunstyrelsen

## **Åtgärdsvalsstudie och avsiktsförklaring för Verksamhetsområde Kil**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen noterar den redovisade åtgärdsvalsstudien för verksamhetsområde Kil till protokollet.

Kommunstyrelsen beslutar att kommunen ska ingå föreslagen avsiktsförklaring med Trafikverket och Värmdö kommun.

### **Sammanfattning**

Trafikverket, Värmdö kommun och Nacka kommun har i samverkan genomfört en åtgärdsvalsstudie för verksamhetsområdet Kil. Till åtgärdsvalsstudien har ett förslag på avsiktsförklaring tagits fram. Till grund för åtgärdsvalsstudien ligger den trafikutredning som togs fram till planprogrammet för verksamhetsområde Kil. I och med att det är Värmdö kommun och Nacka kommun som kommer att utföra åtgärder på Trafikverkets vägar 222 och 622 i och med detaljplanläggning av programområdet är det också kommunerna som finansierar större delen av åtgärderna.

### **Ärendet**

Ett nytt verksamhetsområde utreds i Kil, ett obebyggt område beläget i gränszonen mellan Nacka och Värmdö kommuner. Området har både i Nacka och Värmdö kommuners översiktsplaner utpekats som lämpligt för etablering av arbetsplatser och industriverksamheter. Nacka och Värmdö kommuner har valt att gemensamt upprätta ett planprogram för att utreda förutsättningarna för en framtida detaljplanläggning och utbyggnad av Kil. Intresse finns också att inom Kil anlägga en bussdepå för Stockholms läns landstings busstrafik samt en av Nacka och Värmdö kommuner gemensamt anlagd kretsloppscentral. Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikverket är genom föreslagen

avsiktsförklaringen överens om att i samverkan säkerställa att framkomligheten, närmiljön och trafiksäkerheten längs med väg 622/Gamla Skärgårdsvägen bevaras när verksamhetssområdet Kil byggs ut.



Planområde Kil med trafikåtgärder (planprogram sid 41)

## Genomförandet

Respektive part är ansvarig för fortsatt beslutsprocess och genomförande av åtgärder inom sitt ansvarsområde. Avtal och/eller överenskommelser kan komma att tecknas mellan de parter som ansvarar för genomförande och finansiering av respektive åtgärd. Trafikverket åtar sig att finansiera mittrefugen och belysningen i delpaket C, övriga åtgärder och delpaket inklusive framtagande av erforderliga handlingar finansieras av Nacka kommun och Värmdö kommun. I de fall åtgärderna förekommer på statlig väg men finansieras av annan part än Trafikverket ska samråd och avtal för genomförande skrivas med Trafikverket.

## Åtgärdsförslag

De åtgärder som presenteras i Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Verksamhetssmård Kil (TRV 2016/11342) har paketerats i fyra olika paket som kan färdigställas oberoende av varandra. Åtgärderna är nödvändiga för att möjliggöra en full exploatering av verksamhetssmårdarna.

### Åtgärdsförslag

A

### Inriktning och rekommenderade åtgärder

Flytt av påfartsramp söderut mot väg 222  
Ny cirkulationsplats



Hastighetsdämpande åtgärder, avsmalning  
Bygga ny GC inom befintligt vägområde  
Bygga två hållplatser för besökande och arbetspendlare  
Bygga ny T-korsning  
Nya hastigheter (70 till 60 km/tim och 50 till 40 km/tim). Måste ansöka om nya Lokala Trafikföreskrifter (LTF)

- B           Hastighetssäkra passager  
Osäkra övergångsställen tas bort  
Bygga cirkulationsplats
- C           Fysiska åtgärder, belysning och mittrefug  
Ny linjeföring för GC belägen på vägens östra sida fram till cykelpassagen i höjd med korsningen
- D           Ny påfart från bussdepå

## **Bedömning**

För medborgare är behovet av en kretsloppscentral stort och mark för verksamhetsområden är en brist i både Nacka och Värmdö. Exploateringen medför trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 622 Lagnövägen i form av cirkulationer, ny påfartsramp till väg 222, hastighetssänkande åtgärder, nya hållplatser och gång- och cykelväg. Det planeras också för en ny infartsparkering.

## **Ekonomiska konsekvenser**

De åtgärder som görs i samband med exploateringarna bekostas av Nacka och Värmdö kommun. Åtgärder som berör delar av det statliga vägnätet bekostas av Trafikverket.

## **Konsekvenser för barn**

Nya hållplatser och gång- och cykelbana gör att det blir säkrare för barn och ungdomar att ta sig till området.

## **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av Nacka kommun, Värmdö kommun, Trafikverket och trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting.



## Bilagor

- a. Förslag till avsiktsförklaring ÅVS Kil
- b. Åtgärdsvalsstudie: Verksamhetsområde Kil

Dag Björklund  
Natur- och trafikdirektör

Susanne Moberg  
Extern projektledare

# Förslag till Avsiktsförklaring ÅVS Verksamhetsområde Kil:

## Bakgrund

Ett nytt verksamhetsområde utreds i Kil, ett obebyggt område beläget i gränszonen mellan Nacka och Värmdö kommuner. Området har både i Nackas och Värmdö kommuners översiksplaner utpekats som lämpligt för etablering av arbetsplatser och industriverksamheter. Nacka och Värmdö kommun har valt att gemensamt upprätta ett planprogram för att utreda förutsättningarna för en framtida detaljplanläggning och utbyggnad av Kil. Intresse finns också att inom Kil anlägga en bussdepå för Trafikförvaltningens busstrafik, samt en av Nacka och Värmdö kommuner gemensamt anlagd kretsloppscentral. Nacka kommun, Värmdö kommun, Stockholms läns landsting och Trafikverket är genom denna avsiktsförklaring överens om att i samverkan säkerställa att framkomligheten, närmiljön och trafiksäkerheten längs med väg 622/Gamla Skärgårdsvägen bevaras när verksamhetsområdet ”Kil” byggs ut.

## Syfte och mål

Avsiktsförklaring syftar till ett koordinerat genomförande av åtgärderna för att säkerställa framkomligheten, trafiksäkerheten och bevara närmiljön på väg 622, dess korsningspunkter med väg 642/Lagnövägen, Värmdövägen samt på- och avfartsvägar från väg 222 i samband med att verksamhetsområdet Kil exploateras. Målet är att alla åtgärder sammantaget leder till god trafiksäkerhet och framkomlighet för de skyddade och oskyddade trafikanter som alstras av verksamhetsområdet Kil, utan att försämra trafiksäkerheten och framkomligheten för övriga trafikanter på väg 622 och närliggande vägar.

De åtgärder som presenteras i Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Verksamhetsområde Kil (TRV 2016/11342) har paketerats i fyra olika paket som kan färdigställas oberoende av varandra. Åtgärderna är nödvändiga för att möjliggöra en full exploatering av verksamhetsområdena.

## Partners gemensamma avsikt

Parternas gemensamma avsikt är att möta de identifierade behoven med full exploatering genom de åtgärdsförslag som beretts i tidigare utredningar och planprogram (Trafikutredning ”Verksamhetsområde Kil”, Iterio 2014; Planprogram verksamhetsområde Kil Nacka kommun, Värmdö kommun antagandehandling 2015). Dessa förslag har tagits upp och kvalitetssäkrats i ÅVS Verksamhetsområde Kil.

## Genomförande

Respektive part är ansvarig för fortsatt beslutsprocess och genomförande av åtgärder inom sitt ansvarsområde. Avtal och/eller överenskommelser kan komma att tecknas mellan de parter som ansvarar för genomförande och finansiering av respektive åtgärd. Trafikverket åtar sig att finansiera mittrefugen och belysningen i delpaket C (se bilaga), övriga åtgärder och delpaket inklusive framtagande av erforderliga handlingar finansieras av Nacka kommun och Värmdö kommun. I de fall åtgärderna förekommer på statlig väg men finansieras av annan part än Trafikverket ska samråd och avtal för genomförande skrivas med Trafikverket.

## Uppföljning

Detaljerade byggplaner granskas av samtliga parter innan byggstart. Uppföljning av genomförandet sker vid gemensamma planeringsmöten inför byggstart och under byggtiden där Trafikförvaltningen, Trafikverket, Värmdö kommun och Nacka kommun.

Vid förändring i prioritering eller utförande av åtgärd ska samråd ske mellan parterna.

Denna avsiktsförklaring har upprättats i tre exemplar varav samtliga parter tagit varsitt.

NACKA KOMMUN

VÄRMDÖ KOMMUN

Mats Gerdau

Kommunstyrelsens ordförande

Monica Pettersson

Kommunstyrelsens ordförande

TRAFIKVERKET, Region Stockholm

Peter Huledal

Chef för enhet Utredning,

TRAFIKVERKET, Region Stockholm

## BILAGA:

<b>Åtgärdsförslag/paket</b>	<b>Inriktning och rekommenderade åtgärder</b>
<b>A</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flytt av påfartsramp söderut mot v222</li> <li>• Ny cirkulationsplats</li> <li>• Hastighetsdämpande åtgärder, avsmalning</li> <li>• Bygga ny GC inom befintligt vägområde</li> <li>• Bygga två hpl för besökande och arbetspendlare</li> <li>• Bygga ny T-korsning</li> <li>• Nya hastigheter (70 till 60 och 50 till 40). Måste ansöka om nya Lokala Trafikföreskrifter (LTF)</li> </ul>
<b>B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hastighetssäkra passager</li> <li>• Osäkra övergångsställen tas bort</li> <li>• Bygga cirkulationsplats</li> </ul>
<b>C</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fysiska åtgärder, belysning och mittrefug</li> <li>• Ny linjeföring för gc belägen på vägens östra sida fram till cykel-passagen i höjd med korsningen</li> </ul>
<b>D</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ny påfart från bussdepå</li> </ul>

# Åtgärdsvalsstudie

Verksamhetsområde Kil

Diarinummer: TRV 2016/11342



Dokumenttitel: Rapport ÅVS Förenklad Kil

Författare: Patrik Stenberg, John Nilsson

Dokumentdatum: 2016-02-09

Ärendenummer: [Ärendenummer NY](I förekommande fall, annars tas raden bort)

Version: 1.0

Fastställt av: [Fastställt av person NY](I förekommande fall, annars tas raden bort)

Kontaktperson: John Nilsson (Trafikverket), Patrik Stenberg (Värmdö kommun)

Översiktskarta över verksamhetsområde Kil som ligger på gränsen mellan Nacka och Värmdö kommun, Planprogram, Verksamhetsområde kil, antagandehandling 2015.



Karta över verksamhetsområde Kil, Planprogram, Verksamhetsområde kil, antagandehandling 2015.



**Namn på åtgärdsvalsstudie:** Åtgärdsvalsstudie Verksamhetsområde Kil

---

**Ansvarig för genomförande:** Nacka kommun, Värmdö Kommun, Trafikverket Region Stockholm och SLL Trafikförvaltningen.

**Organisation:** Nacka kommun, Värmdö Kommun, Trafikverket Region Stockholm och SLL Trafikförvaltningen.

**Datum - start:** 2015-08-19

**Datum - avslut:** DATUM, AVSLUTAD (UNDERTECKNANDE)

---

## Innehållsförteckning

Bakgrund och syfte .....	8
Nuläge - faktorer som har betydelse för studien. ....	10
Avgränsningar.....	10
Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej .....	10
Tidigare planeringsunderlag och gällande planer .....	10
Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter .....	11
Problembild.....	12
Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien. ....	13
Behov och krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera).....	13
Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet) .....	13
Paketeringsförslag .....	16
Arbetsprocessen.....	21
Bilagor.....	21
Avslut av studie .....	21

[Initiera]

## Bakgrund och syfte

Ett nytt verksamhetsområde utreds i Kil, ett obebyggt område beläget i gränszonen mellan Nacka och Värmdö kommuner. Området har både i Nackas och Värmdö kommuners översiktsplaner utpekats som lämpligt för etablering av arbetsplatser och industriverksamheter. Det råder idag brist på verksamhetsområden i båda kommunerna. Nacka och Värmdö kommun har valt att gemensamt upprätta ett planprogram för att utreda förutsättningarna för en framtida detaljpanelläggning och utbyggnad av Kil. Intresse finns också att inom Kil anlägga en bussdepå för Trafikförvaltningens busstrafik, samt en av Nacka och Värmdö kommuner gemensamt anlagd kretsloppscentral.

Denna åtgärdsvalsstudie (ÅVS) startades upp för att säkerställa att närmiljön, trafiksäkerheten och tillgängligheten både för de oskyddade trafikanter och övrig fordonstrafik bevaras när det nya verksamhetsområdet byggs ut.



Trafikåtgärder

Karta 16, Skala 1:10000

0 100 200 300 400 500



■ ■ ■ Programområdesgräns

## **Nuläge - faktorer som har betydelse för studien.**

Värmdöleden (väg 222) är en primär länsväg med hastighetsbegränsning 90 km/tim och rekommenderad väg för farligt gods. Vägen är en viktig länk för kollektivtrafiken. Väg 222 är klassad som motorväg genom trafikplats Insjön och är även utpekad som riksintresse för kommunikationer.

Gamla Skärgårdsvägen (väg 622) är en sekundär länsväg som sträcker sig mellan trafikplats Insjön (anslutningen med Värmdöleden, väg 222) och fram till korsningen med Lagnövägen (väg 642). Hastighetsbegränsningen är 70 km/tim på Gamla Skärgårdsvägen på sträckan mellan Trafikplats Insjön till strax innan anslutning till Värmdövägen. På resterande del av Gamla Skärgårdsvägen i den norra delen av programområdet gäller 50 km/tim. Även på Värmdövägen gäller 50 km/tim.

Värmdöleden (väg 222), Lagnövägen (väg 642) och del av Gamla Skärgårdsvägen (väg 622) är statliga vägar. Nacka kommun är väghållare för Värmdövägen och Värmdö kommun väghållare för Gamla Skärgårdsvägen öster om anslutningen med Lagnövägen (väg 642).

Gamla Skärgårdsvägen (väg 622) har en total bredd på cirka 13 meter fördelat på två körfält och vägren på ömse sidor vägen. Körfältsbredden är cirka 4 meter och vägrensbredden cirka 2,5 meter.

Gamla Skärgårdsvägen (öster om anslutning med Lagnövägen) samt Värmdövägen är 7-8 meter breda med ett körfält i vardera riktningen – vägren saknas.

Det finns enligt trafikutredningen som gjorts av Iterio i samband med framtagandet av planprogrammet inga kapacitetsbrister i dag på vägarna inom utredningsområdet

## **Avgränsningar**

I denna ÅVS ingår väg 622 i sin helhet, korsningen mellan väg 622 och väg 642 (Lagnövägen), korsningen mellan väg 622 och Värmdövägen samt på- och avfartsvägarna i trafikplats Insjön. Dessutom ingå ca 100 meter av Gamla Skärgårdsvägens västra ände med kommunen som huvudman samt en möjlig påfart direkt till väg 222 från bussdepå i riktning mot Stockholm.

## **Aktörer och övriga intressenter, involverade eller ej**

Nacka kommun, Värmdö kommun, Trafikverket Region Stockholm, berörda fastighetsägare, SLL Trafikförvaltningen och berörda ledningsägare.

## **Tidigare planeringsunderlag och gällande planer**

Trafikutredning ”Verksamhetsområde Kil” (Iterio 2014-08-28)

Planprogram verksamhetsområde Kil Nacka kommun, Värmdö kommun antagandehandling 2015 (dnr: Nacka:KFKS2012/219-214 projekt 9425 Kil, Värmdö:15KS/72 projekt 21800)

Överenskommelse mellan aktörer för genomförande av studie, eventuellt:	Ja <input type="checkbox"/> Nej <input checked="" type="checkbox"/> Datum: 2015-08-19
Eventuell kommentar:	Planprogram under antagande, Värmdö kommun KF 2015-11-25 Nacka kommun KS 2015-09-28 eller 2015-10-26 Gällande ÖP i båda kommunerna.

Medverkande kompetenser och personer:
Sofia Mild TRV, John Nilsson TRV, Hannu Rauhala Nacka, Lina Malm Nacka, Patrik Stenberg Värmdö, Susanne Moberg (Värmdö och Nacka konsult), Jan Eklund och Mari Widegren (SLL Trafikförvaltningen).
Eventuell kommentar:

## [Förstå situationen]

### **Preciserande av problem, brister, behov, avgränsningar och intressenter**

Problem: Nya exploateringsområden skapar nya brister i trafiksystemet och förstärker rådande brister.

Brister: Otydlig körfältsindelning på bron över Trafikplats Insjön på grund av otillräcklig belysning och skyltning. Gång- och cykelväg saknas eller är bristfällig

Behov: Sänkt hastighet, nya cirkulationer, ny in- och utfart till KLC, nya busshållplatser, ny gång- och cykelväg samt ny och förändrade övergångsställen.

Avgränsning: I denna ÅVS ingår väg 622 i sin helhet, korsningen mellan väg 622 och väg 642 (Lagnövägen), korsningen mellan väg 622 och Värmdövägen samt på- och avfartsvägarna i trafikplats Insjön. Dessutom ingå ca 100 meter av Gamla Skärgårdsvägens västra ände med kommunen som huvudman samt en möjlig påfart direkt till väg 222 från bussdepå i riktning mot Stockholm.

Intressenter: Nacka kommun, Värmdö kommun, TRV, SLL Trafikförvaltningen, Vattenfall, Skanova, fastighetsägarna och näroboende.

## Problembild

I dagsläget är väg 622 en väg med typiskt landsvägskaraktär utan parallell gång- och cykelbana, med reella fordonshastigheter som överskrider hastighetsbegränsningen samt otydliga korsningspunkter både för oskyddade trafikanter och fordonsförare.

Området präglas starkt av väglandskapet som omger och genomkorsar programområdet. Områdena närmast vägarna, och framförallt Värmdöleden (väg 222), är påverkade av buller.

## Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelväg finns utmed Värmdövägen och Gamla Skärgårdsvägen på sträckan öster om Värmdövägen. Detta stråk ingår i det regionala cykelnätet ”Nacka-Värmdö stråket”.

## Kollektivtrafik

Ett flertal busslinjer trafikerar vägarna genom området. Hållplats finns utefter Gamla Skärgårdsvägen precis norr om anslutningen med Värmdövägen samt vid anslutningen av Graningevägen i östra änden av programområdet. Hållplats i riktning österut finns där Lagnövägen ansluter till Gamla Skärgårdsvägen. Ett stort antal busslinjer trafikerar Värmdöleden (väg 222).

## Trafikrisker på väg 622 (Gamla Skärgårdsvägen) och intilliggande korsningar.

Enligt den trafikutredning som Iterio utfört som underlag för planprogrammet har Gamla Skärgårdsvägen (väg 622) flera trafikrisker. Vägen är bred med två körfält, två breda vägrenar och därfor upplevs vägen av fordonsförare som säker, vilket bidrar till höga medelhastigheter och omkörningar. Detta syns i trafikmätningar där medelhastigheten för personbilar under dagtid ligger runt 80 km/tim även om hastighetsbegränsningen är 70 km/tim.

Hastighetsbegränsningen är 50 km/tim väster om korsningen med Värmdövägen, dock skattas den reella medelhastigheten ligga på betydligt högre nivåer, vilket medför ökade trafiksäkerhetsrisker.

Flera konfliktsituationer kan pekas ut i korsningarna med Värmdövägen samt väg 642 (Lagnövägen), exempelvis konflikt med svängande fordon, konflikt med utsvängande buss från hållplats och konflikt med gående och cyklister som ska korsa de obevakade övergangsställena. Dessa riskmoment kan leda till svåra olyckor vid ökad trafik på grund av de nya exploateringsområdena.

## Miljö

Väg 622 utgör en barriäreffekt i området. Trafikflödet och den höga reella hastigheten på vägen skapar höga bullernivåer, dock ej över gällande gränsvärden.

### Kommande utveckling - faktorer som har betydelse för studien.

Ett nytt verksamhetsområde utreds i Kil, ett obebyggt område beläget i gränszonen mellan Nacka och Värmdö kommuner. Området har både i Nackas och Värmdö kommuners översiksplaner utpekats som lämpligt för etablering av arbetsplatser och industriverksamheter. De miljö, trafiksäkerhet och framkomlighetensaspekter som uppstår inom detta verksamhetsområde hanteras separat och tas inte upp i denna ÅVS.

### Behov och krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö, trafiksäkerhet med mera)

Funktion: Trafiksäker väg med separerad GC och hastighetssäkrade övergangsställen, säkra korsningar samt god tillgänglighet till och från de nya exploateringsområdena. God framkomlighet för fordonstrafiken på väg 622 och i trafikplats Insjön. Tillgänglighetsanpassade befintliga och tillkommande hållplatser. Väg 622 ska ha bärighetsklass 1 och körfälten ska följa Trafikverkets krav inom vägstandard.

Miljö: Vägens närmiljö ska inte försämras från dagens standard, de åtgärder som föreslås ska därför inte medföra att bullernivåer eller luftkvaliteten försämras från dagens värden.

### Mål för lösningar (eftersträvad kvalitet)

Målet är att säkerställa god trafiksäkerhet och tillgänglighet både för de oskyddade trafikanterna och övrig fordonstrafik samtidigt som framkomligheten på väg 622 bevaras för att möjliggöra exploateringen av ett nytt verksamhetsområde.

<b>Medverkande kompetenser och personer:</b>	Samma som ovan Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/>
<b>Eventuell kommentar:</b>	

## [Pröva tänkbara lösningar]

Nr.	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt mälen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Uppskattad kostnad för åtgärd (inkl. planering), intervall. Anges när tillämpligt.	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Paket	Kommentar Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
1	Tpl Insjön, otydlig markering påfartsväg österut, utformning ej trafiksäker vid placering av- och påfartsramp.	Fysiska åtgärder, belysning och mittrefug	2	Låg	500 000 kr	Går att genomföra med en mindre detalj-projektering	Ja	C	
2	Tpl Insjön västergående påfartsramp ut ligger i vägen för exploatering	Flytt av påfartsramp söderut mot v222	3	Hög (för exploateringsmöjligheterna, tillåter mer markåtkomst)	3 000 000 kr	Geotekniska undersöker kan behövas	Ja	A	
3	Saknas infart till kommande exploateringsområden Västra- och Östra kil	Ny korsning eller cirkulationsplats	3	Hög	3 000 000 kr	Måste detalj-projekteras	Ja	A	
4	V622:s utformning som inbjuder till höga hastigheter	Hastighetsdämpande åtgärder, avsmalning.	2	Medel	Kostnad beror på bygge eller ej av GC-väg utmed väg 622		Ja om vi går vidare med punkt 6b	A	
5a	Dålig linjeföring på GC-bana mellan Gamla Skärgårdsvägen och korsning med väg 622 och Värmdövägen	Ny linjeföring för gc belägen på vägens östra sida fram till cykelpassagen i höjd med korsningen	3	Medel	1 200 000 kr	Måste detalj-projekteras	Ja	C	Obs: Regionalt cykelstråk

5b	V622 saknar GC	Bygga ny GC inom befintligt vägområde	3	Hög	6 500 000 kr	Detaljprojekteras med tvärsektioner	Ja	A	Väghållarfrågan bör beaktas.
6	V622 saknar hpl i anslutning till kommande exploateringsområden	Bygga en hpl för besökande och arbetspendlare	3	Hög	1 600 000 kr	Tvärsektioner krävs	Ja	A	
7	Saknar in- och utfart till planerad KLC för tunga transporter	Bygga ny T-korsning	3	Låg	Kostnaden tas i samband med infrastruktur inom KLC		Ja	A	TRV vill om möjligt att trafiken i första leds ut i sydliga c-platsen
8	Osäker korsning Värmdövägen-V622 för oskyddade trafikanter	Hastighetssäkra passager	2	Medel	Kostnaden tas i samband med bygge av c-plats		Ja	B	Byggs i samband med c-plats
9	Osäker ö-ställe över Gamla Skärgårdsvägen för oskyddade trafikanter	Osäkra övergångsställen tas bort	2	Medel	Låg kostnad, med i kostnadsbedömning för 5a		Ja	B	Tas endast bort om punkt 5a genomförs
10	Saknas infart till kommande exploateringsområdet Östra Insjön	Bygga cirkulationsplats	3	Hög	3 000 000 kr	Detalj-projektering	Ja	B	Byggs i samband med verksamhetsområde Östra Kil.
11	Bussfärt till v222 från eventuell bussdepå	Ny påfart	4	Låg	4 000 000 kr		Ja	D	Byggs endast om bussdepån anläggs och om dess detaljprojektering medger detta. Fortsatt detaljutredning krävs om förslaget blir aktuellt i framtiden.
12	Dagens hastighetsbegränsning är ej anpassad till de "nya hastighetsgränserna"	Nya hastigheter (70 till 60 och 50 till 40). Måste ansöka om nya Lokala Trafikföreskrifter (LTF)	1	Låg	Mycket låg kostnad		Ja	A	

## Paketeringsförslag

Paket	Ingående lösningar	Kostnadsuppskattning per paket	Kommentar
A	2, 3, 4, 5b, 6, 7, 12	Ca 14 100 000	För verksamhetsområdena östra och västra kil
B	8, 9, 10	Ca 3 000 000	För verksamhetsområdena Insjön och infartsparkering
C	1, 5a	Ca 1 700 000	Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ej kopplat till övriga åtgärder. Mindre utredning krävs angående belysningens effekt på väg 222:s huvudkörbana och dess trafik.
D	11	Ca 4 000 000	Genomförs endast vid uttryckt behov av Trafikförvaltningen och om detaljprojekteringen av bussdepån tillåter det.

## [Effektbedömning]

Lösning / Paket	Samhällsekonomi	Fördelning	Transportpolitisk	Gå vidare	Kommentar
	Nytto-kostnadsbedömning. <u>Beskrivning</u> av största nytorna/effekterna (+/-) samt bedömning av hur de förhåller sig till kostnaden.	Hur fördelar sig nytorna på olika grupper i samhället? Ta upp de fördelningar där stora skillnader kan upstå.	Ta upp de mest betydande bidragen (+/-) till uppfyllande av de transportpolitiska målen (huvudmål, funktionsmål, hänsynsmålen).	Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej
A	Åtgärden är nödvändig för att utveckla fastigheterna i västra- och östra Kil till verksamhetsområden.  Nyttan bedöms vara stor i förhållande till kostnaderna på ca 14 mnkr. De största vinsterna infinner sig inom trafiksäkerhet och i lägre bullervärden pga sänkt hastighet.	Åtgärderna gynnar alla trafikantgrupper. Särskilt gynnas de ny-alstrade oskyddade trafikanterna som får egen gc-bana och hastighetssäkrade övergångsställen. Trafiksäkerheten för alla trafikanter gynnas av cirkulationsplatserna.	Funktionsmål: Funktionshindrade positivt Kollektivtrafik positivt Gång och cykel positivt Hänsynsmål: Människors hälsa svagt positivt Landskap svagt positivt Trafiksäkerhet positivt	Ja	Åtgärderna gynnar existerande vägsystem på ett positivt sätt.
B	Åtgärden är ej nödvändig för att utveckla fastigheten i Insjön till Verksamhetsområde.  Nyttan bedöms vara stor i förhållande till kostnaderna på ca 3 mnkr. Den största vinsten är inom trafiksäkerhet.	Åtgärderna gynnar speciellt de oskyddade trafikanterna. Övriga trafikanter gynnas indirekt av dessa åtgärder.	Funktionsmål: Funktionshindrade positivt Pendling positivt Kollektivtrafik positivt Gång och cykel positivt Hänsynsmål: Överflyttning transportslag svagt positivt Trafiksäkerhet positivt	Ja	Åtgärderna gynnar existerande vägsystem på ett positivt sätt.
C	Åtgärderna kan göras oavsett om verksamhetsområdena utvecklas eller ej.  Nyttan bedöms vara stor i förhållande till kostnaderna på 1,7 mnkr. Den största vinsten är inom trafiksäkerhet.	Åtgärderna gynnar mest de oskyddade trafikanterna. Fordonsförarens trafiksäkerhet gynnas av bättre körfältsseparering.	Funktionsmål: Funktionshindrade positivt Kollektivtrafik positivt Gång och cykel positivt Hänsynsmål: Trafiksäkerhet positivt	Ja	Åtgärderna gynnar existerande vägsystem på ett positivt sätt

D	<p>Osäker åtgärd.</p> <p>Nyttan bedöms vara mycket stor om bussdepå anläggs och utformas så att åtgärden är möjlig.</p> <p>Trafiksäkerheten, tillgängligheten och miljön gynnas positivt om detta genomförs.</p>	<p>Åtgärden gynnar kollektivtrafikresenärerna och tunga transporter till- och från verksamhetsområdet.</p>	<p>Funktionsmål:</p> <p>Kollektivtrafik positivt Hänsynsmål: Energi fordon positivt Luft positivt Landskap negativt Trafiksäkerhet svagt positivt</p>	Ja	Trafiksäkerheten påverkas svagt negativt ut på v222 men positivt v622
---	--	--	---	----	---

De flesta av de föreslagna åtgärderna är inte att se som förbättringsförslag för vägnäts nuvarande tillstånd utan kommer till i samband med exploateringen av närliggande områden. Dessa åtgärder föreslås för att bevara eller förbättra trafiksäkerheten, miljön och framkomligheten som finns idag utmed vägnätet.

#### I förkommande fall vidare arbete utifrån matris ovan

För användare inom och för Trafikverket – se kolumn för ställningstagande från avsnitt 5.3 ”Dokumentations- och granskningskrav för Samlad effektbedömning”, enligt *Samlad effektbedömning (och samhällsekonomiska analyser) - Minimikrav för upprättande* (TRV 2012/13097 [www.trafikverket.se/SEB](http://www.trafikverket.se/SEB)).

Anga vad som används (utgör bilaga till studie):	Eventuell kommentar:
<input checked="" type="checkbox"/> SEB-metod/relevanta delar av SEB-mallen	Endast kvalitativ beskrivning
<input type="checkbox"/> Enkel SEB utan NNK	
<input type="checkbox"/> Enkel SEB med NNK	
<input type="checkbox"/> Fullständig SEB utan NNK	
<input type="checkbox"/> Fullständig SEB med NNK	

**Medverkande kompetenser och personer:** Samma som ovan Ja  Nej

<b>Eventuell kommentar:</b>	
-----------------------------	--

[Forma inriktning och rekommendera åtgärder]

Åtgärdsförslag/paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrförstegsprincipen	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande	Ansvariga aktörer, genomförande	Förslag till finansiering	Kommentar
A	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flytt av påfartsramp söderut mot v222</li> <li>• Ny cirkulationsplats</li> <li>• Hastighetsdämpande åtgärder, avsmalning</li> <li>• Bygga ny GC inom befintligt vägområde</li> <li>• Bygga två hpl för besökande och arbetspendlare</li> <li>• Bygga ny T-korsning</li> <li>• Nya hastigheter (70 till 60 och 50 till 40). Måste ansöka om nya Lokala Trafikföreskrifter (LTF)</li> </ul>	2 och 3	En planläggningsprocess måste genomföras för de fysiska åtgärderna.	2017-2018	Nacka kommun Värmdö kommun Trafikverket och Trafikförvaltningen (granskning)	Kommunerna finansierar	
B	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hastighetssäkra passager</li> <li>• Osäkra övergångsställen tas bort</li> <li>• Bygga cirkulationsplats</li> </ul>	2 och 3	En planläggningsprocess måste genomföras.	2017-2018	Nacka kommun Värmdö kommun Trafikverket och Trafikförvaltningen (granskning)	Kommunerna finansierar	
C	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fysiska åtgärder, belysning och mittrefug</li> <li>• Ny linjeföring för gc belägen på vägens östra sida fram till cykelpassagen i höjd med korsningen</li> </ul>	2 och 3	Trimningsåtgärder	2017-2018	Nacka kommun Värmdö kommun Trafikverket och Trafikförvaltningen (granskning)	Trafikverket finansierar belysning och mittrefug. Kommunerna finansierar övriga åtgärder	

<b>D</b>	• Ny påfart från bussdepå	4	En planläggningsprocess måste genomföras.	Tidigast 2020	Nacka kommun Värmdö kommun Trafikverket och Trafikförvaltningen (granskning)	Kommunerna finansierar	Ytterligare utredning krävs gällande dess effekt på väg 222 och om bussdepån detaljutformn ing medger möjlighet till en påfartsramp
----------	---------------------------	---	---	---------------	--	---------------------------	--

**Medverkande kompetenser och personer:** Samma som ovan Ja  Nej

**Eventuell kommentar:**

## **Arbetsprocessen**

Fyra möten har hållits under hösten 2015 i arbetsgruppen bestående av Nacka kommun, Värmdö kommun Trafikverket och Trafikförvaltningen. Slutredigering och korrekturläsning har skett under januari 2016.

## **Bilagor**

Verksamhetsområde Kil – Trafikutredning, Iterio, 2014

Planprogram Verksamhetsområde Kil, Nacka Kommun och Värmdö kommun Samrådshandling 2015,  
Nacka: KFKS 2012/219-214 Värmdö: 15KS/72

## **Avslut av studie**

---

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

---

Godkänd - datum och underskrift av chef



Trafikverket Region Stockholm, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98.  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)