

BUSSTERMINAL OCH ÖVERDÄCKNING I NACKA STAD



INLEDNING

Hur Nacka ska växa och utvecklas beskrivs i Nacka kommuns 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 kommuns åtagande innebär 13 500 bostäder och 10 000 arbetsplatser längs med tunnelbanesträckningen fram till 2030.

Nacka stad är benämningen på detta nya, täta 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 detaljplaneprogrammet 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 överdäckning 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 detaljplaneprogrammet 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

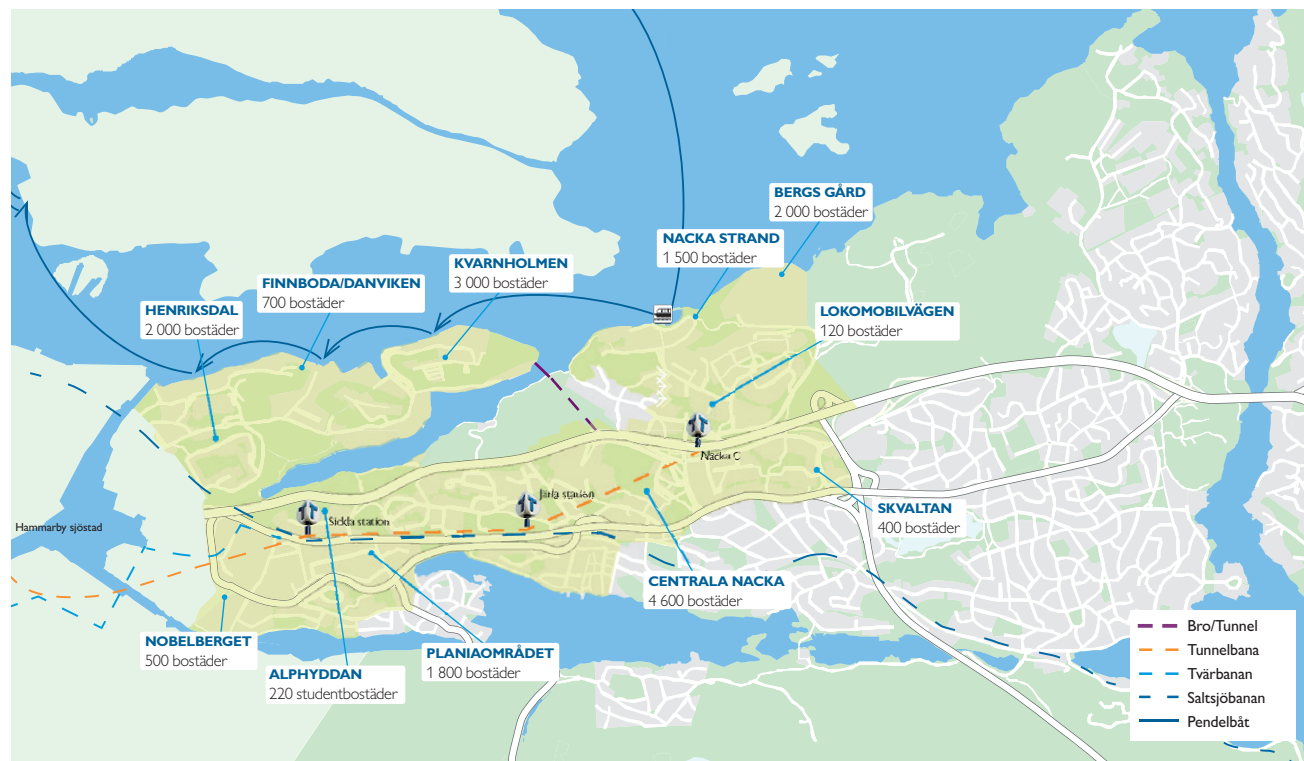
INLEDNING	2	Bytespunkt.....	10	med torg eller park.....	25
BAKGRUND	4	Stadsbyggnad	10	Alternativ 3: Bussar utspridda i gatunätet.....	26
FÖRSTUDIENS SYFTE, MÅL OCH METOD	5	Åtgärdsvalsstudie	11	Alternativ 4: Bussterminal inbyggd i kvarter.....	27
FÖRUTSÄTTNINGAR	6	Överdäckning av Värmdöleden	12	FORTSATT PROCESS.....	28
Huvudintressenter	6	Bussterminal.....	13	Utredning stad	28
Övriga intressenter.....	6	Tunnelbanan	13	Genomförandestrategi och planprocess.....	28
Styrande avtal.....	7	Utvärderingen i sammanfattning.....	14	Tidplan	29
Planprocessen	8	FÖRSLAGET	16	Projektrisker.....	29
Finansiering och avtal	8	MILJÖ: MÅLOMRÅDEN	22	Ekonomi	29
TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR.....	9	STUDERADE ALTERNATIV	24	Skeden	30
Risk och säkerhet.....	9	Alternativ 1: Trafikplats mitt i staden.....	24	REFERENSER.....	32
		Alternativ 2: Bussterminal på överdäckningen			

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.



Nacka, västra Sicklaön 2016–2030.

I takt med att tunnelbanan dras fram till Nacka C via Sickla och Jarla ska det byggas nytt, tätt och blandat på västra Sicklaön: Nacka stad ska bli en nära och nyskapande 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.”*

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 överdäckning 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, överdäckning 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 överdäckning 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.

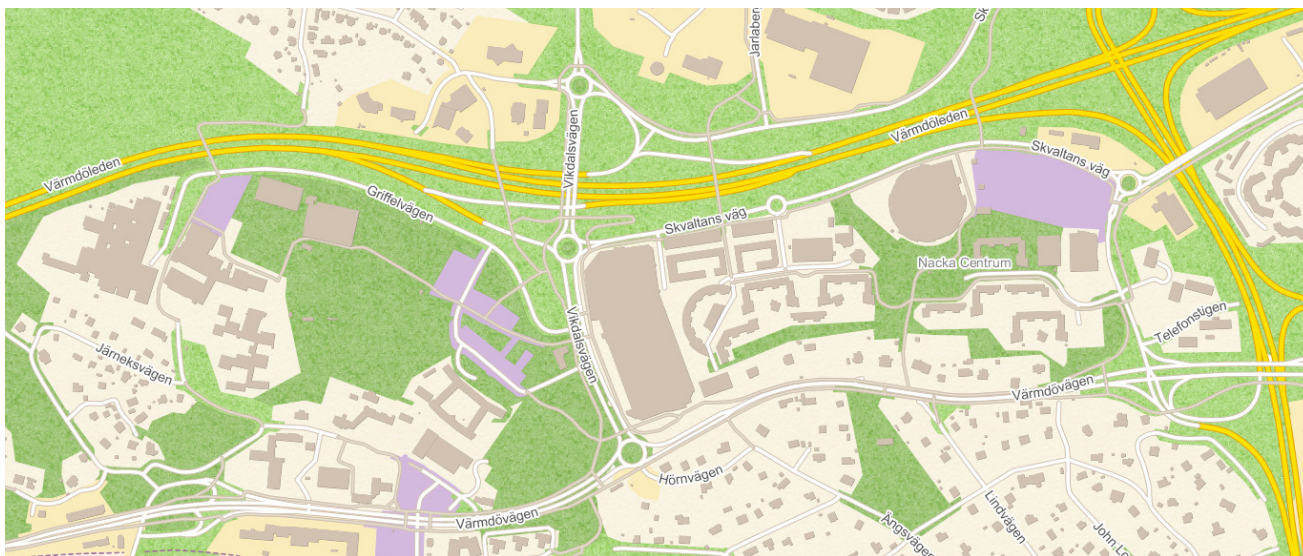
En överdäckning och en ny bytespunkt för kollektivtrafiken får stor betydelse för utvecklingen av den täta, blandade och sammanhållna staden som ska byggas i Nacka. Det blir då möjligt att bygga en öppen och attraktiv stad, där stadsdelar länkas ihop och gång- och cykelvägar och kollektivtrafik prioriteras 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 klarades. Expertis inom bland annat trafik, risk, konstruktion och stadsbyggnad har analyserat trafikplatser, bussterminal, överdäckning 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 Skvältans trafikplats, området runt den överdäckning 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 vägombyggnad, nya på- och avfarter, samt för nya eller ombyggda hållplatser för motorvägsbussarna. Vidare är Trafikverket också medfinansierare 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 motorväghållplatser 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.

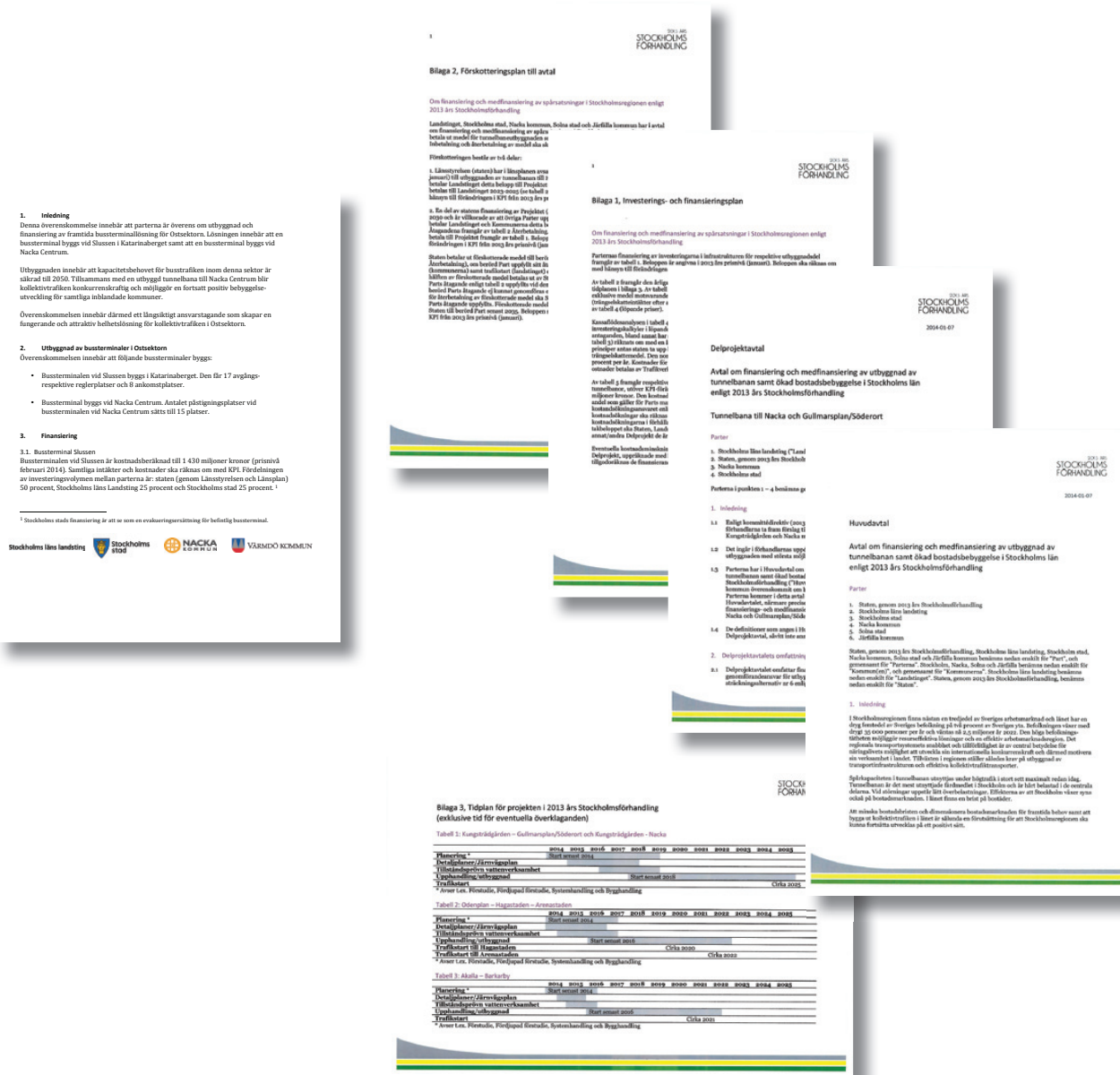
Inom ramen för *detaljplaneringen* lämnar inte länsstyrelsen några formella godkännanden, men som regel ett eller flera yttranden i samband med behovsbedömning, eventuellt planprogram, samråd och granskning. De kan överpröva planen om de anser att den strider mot någon av deras ingripandegrunder, till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

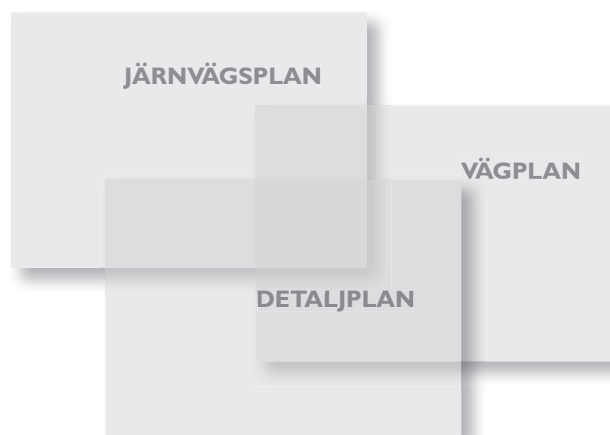
STYRANDE AVTAL

Huvudavtalet i 2013 års Stockholmsförhandling – tunnelbaneavtalet – slöts mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Nacka, Järfälla, Solna och Stockholm. Avtalet innebär för Nackas del att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Nacka C, samtidigt som kommunen åtagit sig att bygga 13 500 bostäder längs tunnelbanans nya sträckning fram till år 2030.

Utbyggnaden av tunnelbanan i Nacka ska börja 2018 och vara klar 2025. Samråd och granskning planeras under 2016 för den järnvägsplan som styr utbyggnaden, med målet att den kan fastställas 2017.

Överenskommelsen om finansiering av bussterminal-lösning för Ostsektorn innebär att en ny bussterminal ska byggas vid Slussen i Katarinaberget och en vid Nacka C. Finansieringen av bussterminalen vid Nacka C delas lika mellan Stockholms läns landsting och Nacka kommun. Parterna i överenskommelsen är, förutom Nacka kommun, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och Värmdö kommun.





PLANPROCESSEN

Översiktsplanen "Hållbar framtid i Nacka", antagen 2012, slår fast att en tät och blandad stad ska skapas på västra Sicklaön. I översiktsplanen 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 detaljplanarbeten 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. Parallellt med detta arbete tar Nacka kommun fram **detaljplan** för tunnelbane-sträckningen.

FINANSIERING OCH AVTAL

Enligt Överenskommelsen för Ostsektorn ska bussterminalen 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 genomförandeaftalet 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 säkerhets- hantering ska samrådas och förankras med Läns- styrelsen 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 köbildning
- 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.
- Utrymningslarm och trafikövervakningsfunktioner, till exempel hastighetskontroll och automatiskt larm om kö
- Trafikinformationssystem, till exempel radio/högtalare och skyltning

Farligt gods-transporter och risken för tät köbildning gör att det kan komma att ställas ytterligare krav på säkerhetssystemen 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 tunnelmyrning får sträckan till närmaste utrymning vara upp till 200 meter.

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

Vägnära bebyggelse

Enligt Länsstyrelsens Riskpolicy ska risker utredas vid bebyggelse närmare än 150 meter från primär farligt godsled. Länsstyrelsen rekommenderar också att bostäder inte uppförs närmare än 70 meter från farligt godsled, 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 översiktsplanen 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.

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, trivsamt 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 förnas av gång- och cykelstråk, parker och grönska och det blir möjligt att bygga tätt och blandat.

Utformningen 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.



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

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Åtgärdsvalsstudie 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 trafiksystem.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att möjliggöra en mer sammanhållen stadsbyggnad i centrala Nacka, ett fungerande trafiksystem 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 åtgärdsvalsstudien föreslås en rad åtgärder:

Trafikplatser

- **Trafikplats Kvarnholmen** byggs ut till en fullständig trafikplats.
- Även **Trafikplats Skvaltán** byggs ut och blir en fullständig trafikplats.
- **Trafikplats Skogalund** kommer att behövas för kollektivtrafik. Biltrafiken flyttas till trafikplats Skvaltán 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 Skvaltán. Detta gäller även gång- och cykelvägnätet.

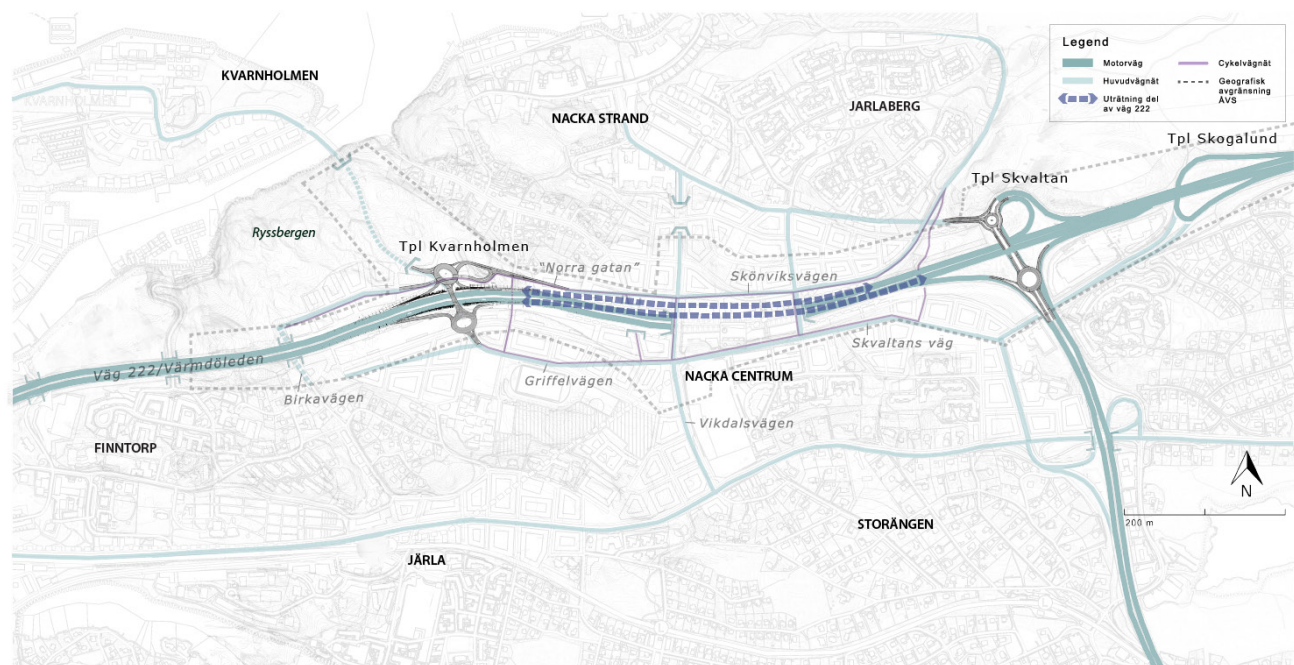


Bild: ÅVS.

- 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

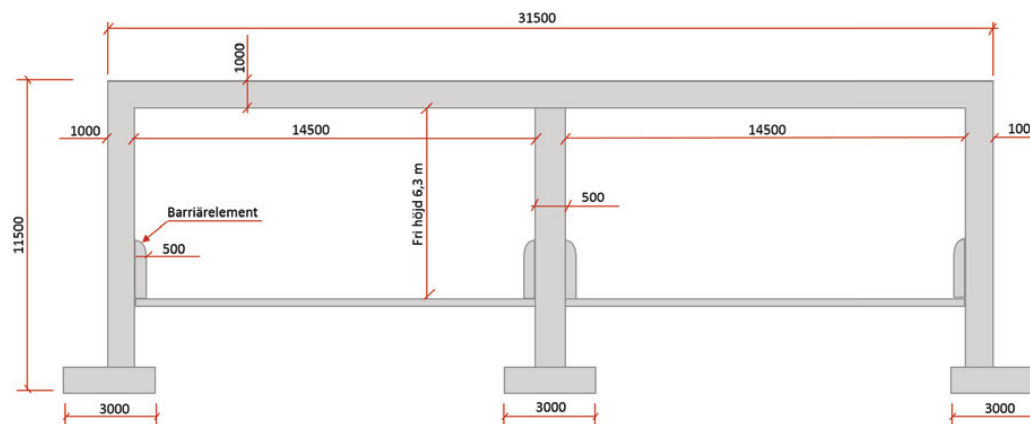
Utformningen av överdäckningen har styrts av risk- och säkerhetsförutsättningar och tekniska förutsättningar, såsom tunnelns höjd, längd och antal körfält. För att knyta samman de planerade bostäderna norr och söder om Värmdöleden och samtidigt tillgodose aktuella risk- och säkerhetsaspekter, kommer 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 bäring på möjligheterna att bygga hus på överdäckningen. I huvudförslaget beskrivs en stadsstruktur som har en parkyta utan bebyggelse på överdäckningen.

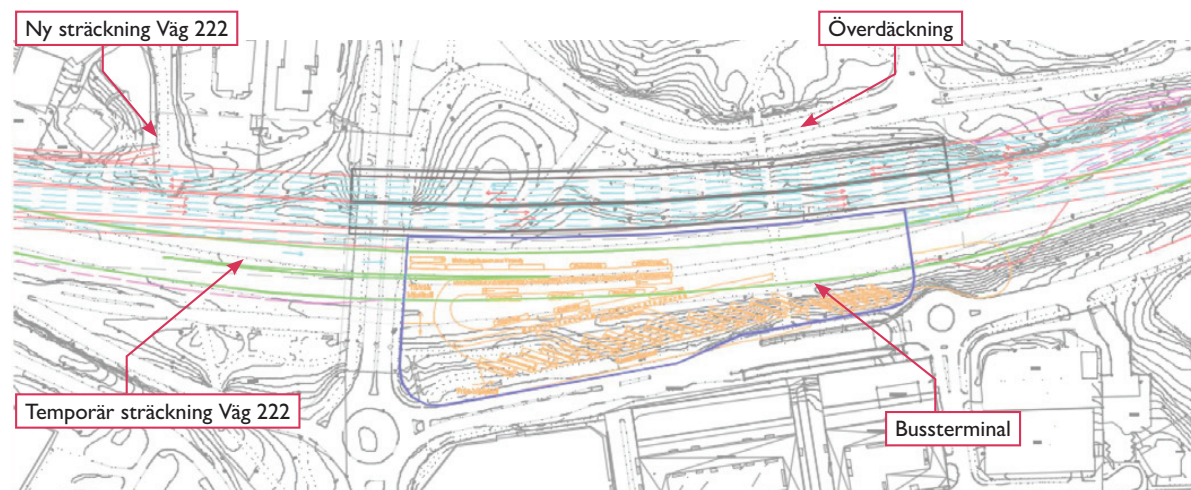
Framkomligheten på Värmdöleden behöver vara god för att tillgodose regionala framkomlighetskrav. En 300 meter lång överdäckning kommer att täcka Värmdöledens alla körfält, samt delar av in- och utfarer till bussterminalen.

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 skyltar. Den dimensionerade fria höjden 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 utreds i ett senare skede.



Principsektion tunnelar. Bild: WSP.



Ombyggd Väg 222, överdäckning, bussterminal. Bild: WSP.

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 trafiksituation.

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 utreddes 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 lokal-gatorna i närheten av tunnelbaneentréerna
- två hållplatser med utrymme för tre bussar samtidigt per riktning utmed motorvägen
- 2-4 hållplatser för ersättningsrafiken.



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 beskrivits i denna rapport.

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
		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.
Stadsbyggnad	Möjligheterna att leva upp till ambitionen om en levande stadsbebyggelse i området.					
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	Utreds 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 stadsbyggnadsmässig 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 överdäckas. En sammanhängande stad kan då skapas i de mest centrala delarna av Nacka och det blir lätt att röra sig i den täta och blandade staden.

Då väg 222/Värmdöleden sidoförflyttas och överdäckas strax norr om dess nuvarande sträckning kan en bussterminal anläggas på väg 222/Värmdöledens befintliga läge. Detta förslag till bussterminal innebär 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 Skvaltans byggs ut behövs inte trafikplats Skogalund för biltrafik. Den kommer att bli en renodlad trafikplats för kollektivtrafik.

Skvaltans påverkas av förslaget såtillvida 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 överdäckningen ska kunna genomföras och bussterminalen byggas.

I de övriga studerade alternativen behövs provisoriska omdragningar av väg 222/Värmdöleden både inför överdäckningen 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 överdäckningen genomföras på ett effektivt sätt. Dock krävs mycket samordning i såväl planering som genomförande. Hur genomförandet ska gå till behöver utredas ytterligare.



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

BUSSTERMIN

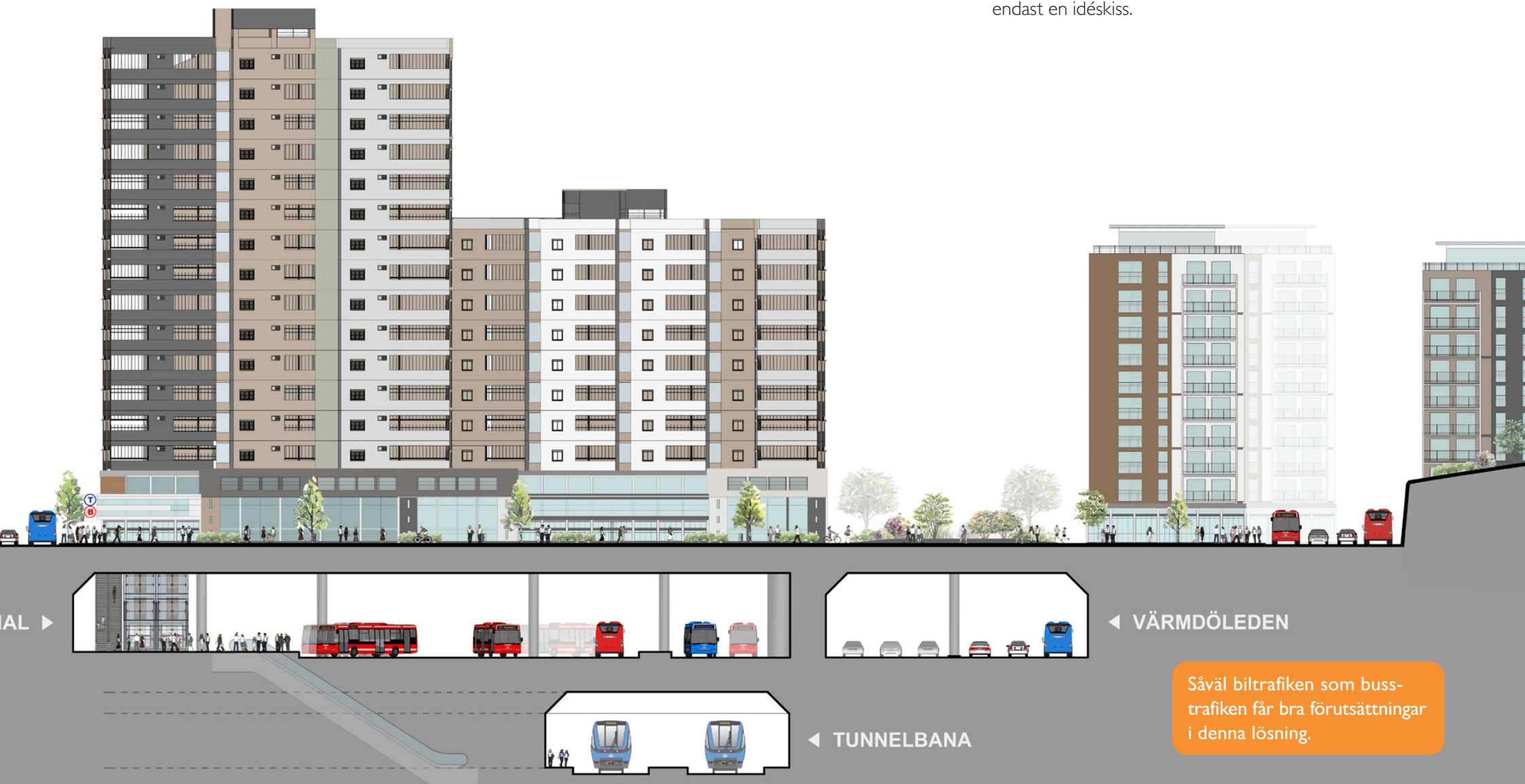
ANS VÄG

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.



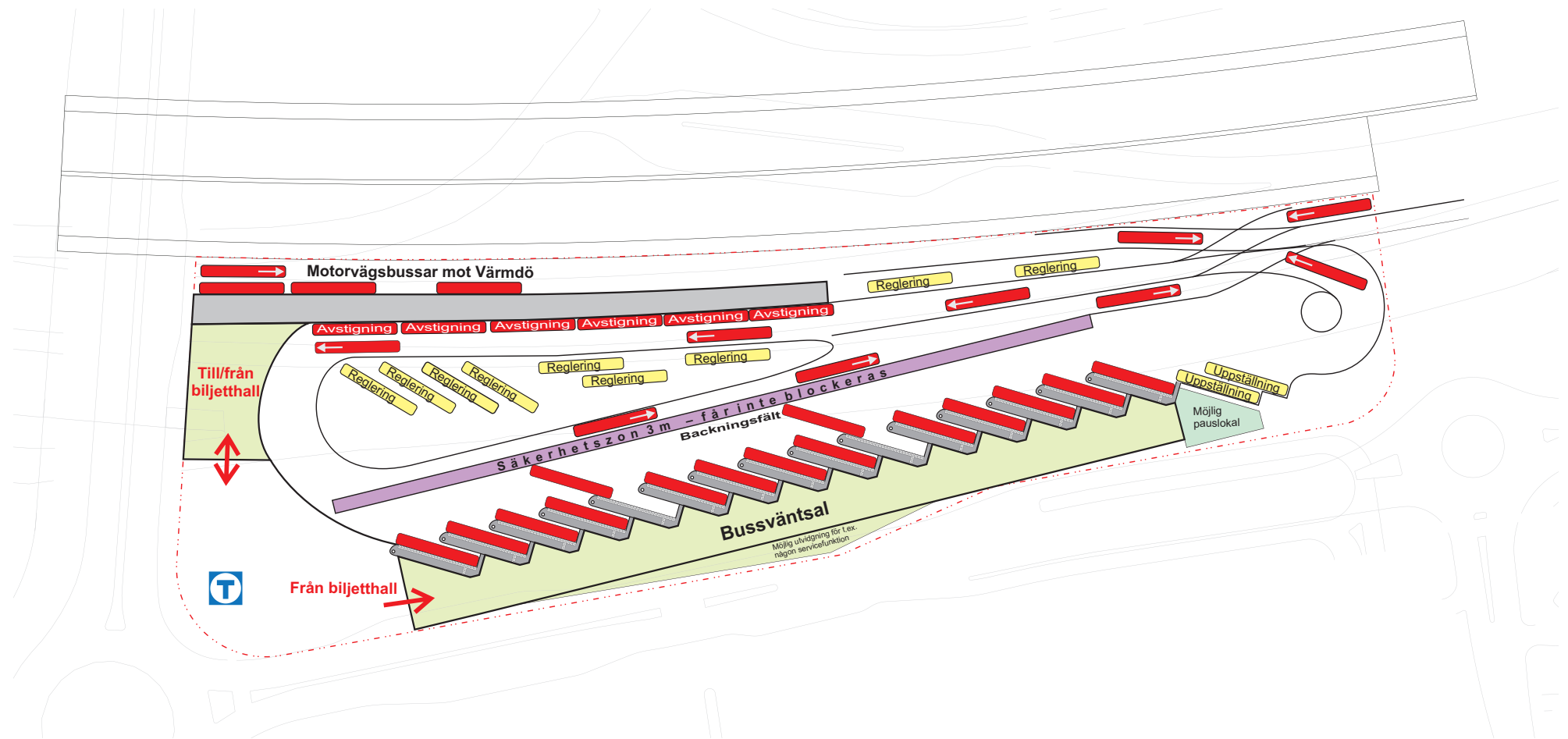
Såväl biltrafiken som buss-
trafiken får bra förutsättningar
i denna lösning.

FÖRSLAGET

Illustrationerna beskriver en möjlig lösning för bussterminal, en tänkbar gestaltning av överdäckningen, samt hur den nya väg 222/Värmdöleden anläggs sidoflyttad 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.

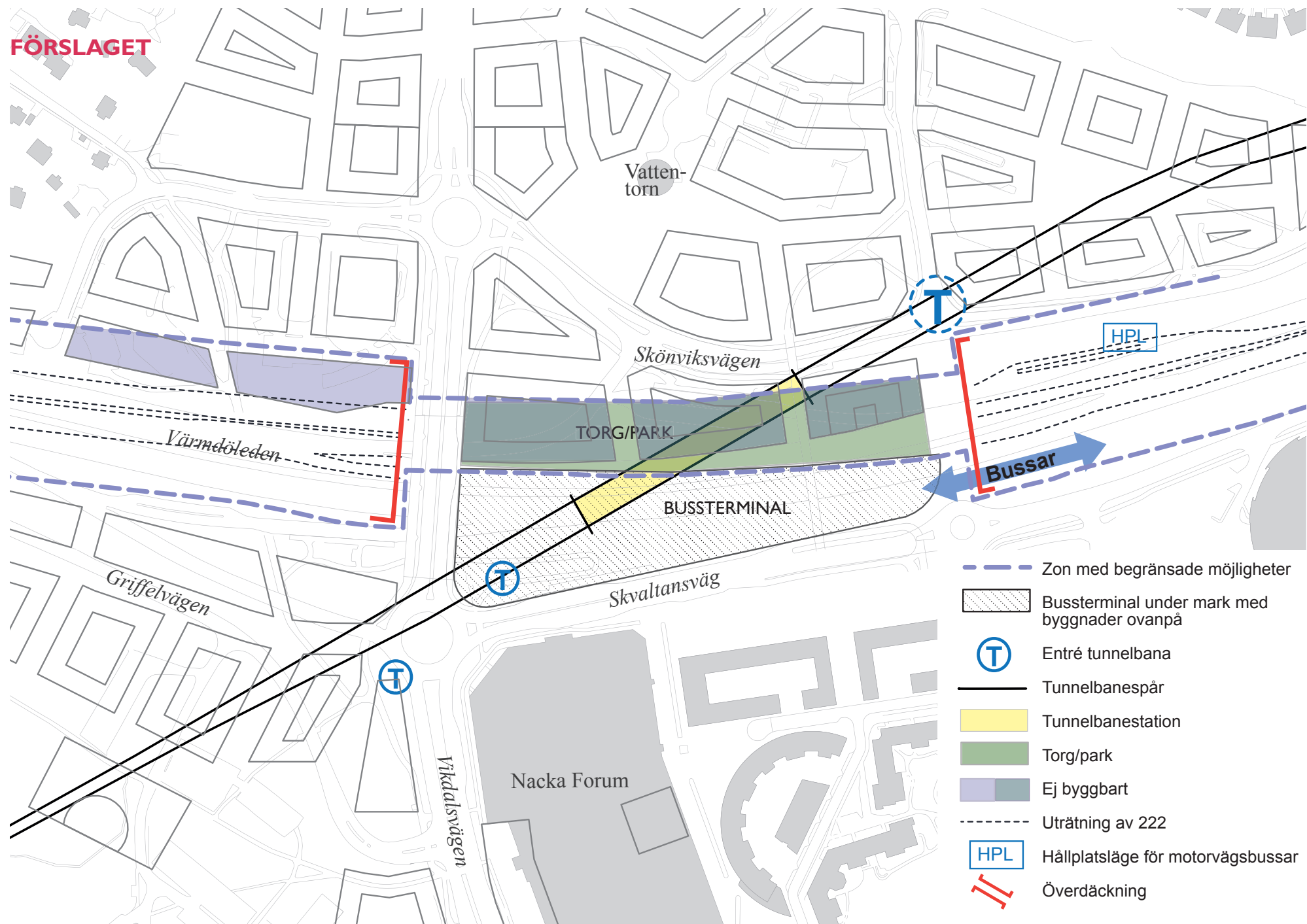


Exempel. Möjlig lösning för bussterminal. Flyttad väg 222/Värmdöleden, Skvaltans väg. Bild: ÅF.

FÖRSLAGET



En tänkbar gestaltning av överdäckningen. Bild: ÅF.



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

FÖRSLAGET



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 stadsbyggnade i Nacka stad.

Fem målområden har valts ut i det här projektet:

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

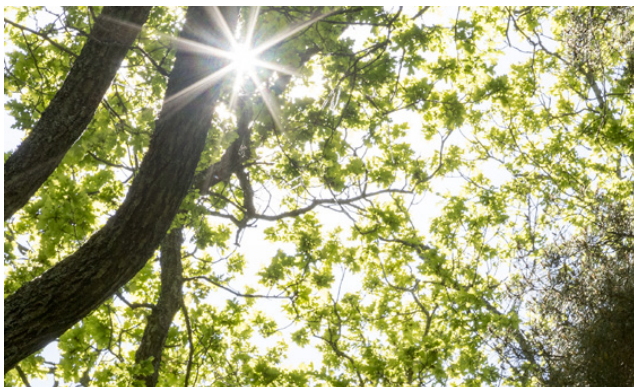


Bild: Nacka kommun.

HÅLLBART RESANDE

Energianvändningen 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 lätta 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 hårdjord struktur där förutsättningen för infiltration eller fördröjning saknas. Därför är det viktigt att dagvattnet kan omhändertas genom dagvattenmagasin. Vidare utredningar måste göras i detaljplanarbetet.



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 busshållplatser. Den kräver dessutom ett minimum av vägförflyttningar. Hur bebyggelsen utformas ovanpå bussterminalen får undersökas vidare i kommande detaljplanarbete.



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 vägvagnsintervall i centrala Nacka stad byggs över. Exakt hur bullerspridningen kan förebyggas och bullerdämpningen kan utformas ska utredas vidare i detaljplanarbetet. 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, busshållplats och byggnader för kontor och boende.

FUNDAMENTA

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

- sammanhang** – flödet av människor och mötesplatser
- stadsrum** – det offentliga rummet
- stadsgator** – utformas utifrån funktion och innehåll
- stadsgårdsgrönska** – parker och gårdsmiljöer
- kvartersformer** – variation och levande bottenvåningar
- stadens objekt** – trivsel och trygghet
- karaktärsdrag** – helhet och gestaltning.

I den föreslagna lösningen får Nacka en välbehövlig koppling över Värmdöledens barriär. Strukturen bygger på rutnätstadens 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
	Utgår ifrån planprogrammet. Trafikplats Nacka behålls.
Stadsbyggnad	
Bytespunkt	
Markägoförhållanden	
Busstrafik/terminal	
Biltrafik	
Genomförbarhet	
Kostnader	Utreds ej
Samlad bedömning	Utgår

- Mycket bra eller bra
- Neutralt
- Dåligt eller stjälpande

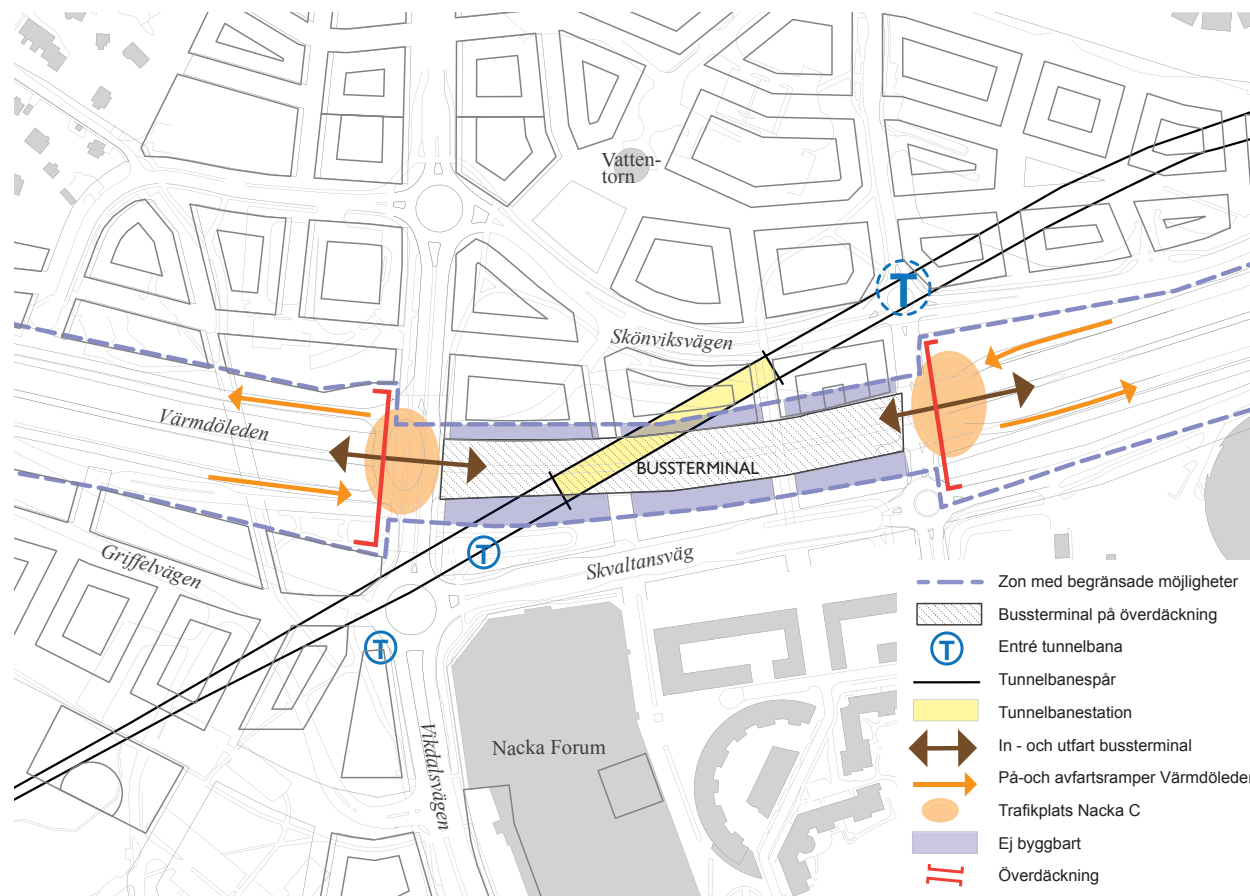


Bild: Nacka kommun.

skapar terminalen istället en ny barriär mellan stadsdelarna. Motorvägsbussarna skulle tvingas korsa både Vikdalsbron och Korallvägen. 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 ÖVERDÄCKNINGEN 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
	Bussterminal på överdäckningen inkl ramper till väg 222.
Stadsbyggnad	
Bytespunkt	
Markägoförhållanden	
Busstrafik/terminal	
Biltrafik	
Genomförbarhet	
Kostnader	4
Samlad bedömning	

- Mycket bra eller bra
- Neutralt
- Dåligt eller stjälpande

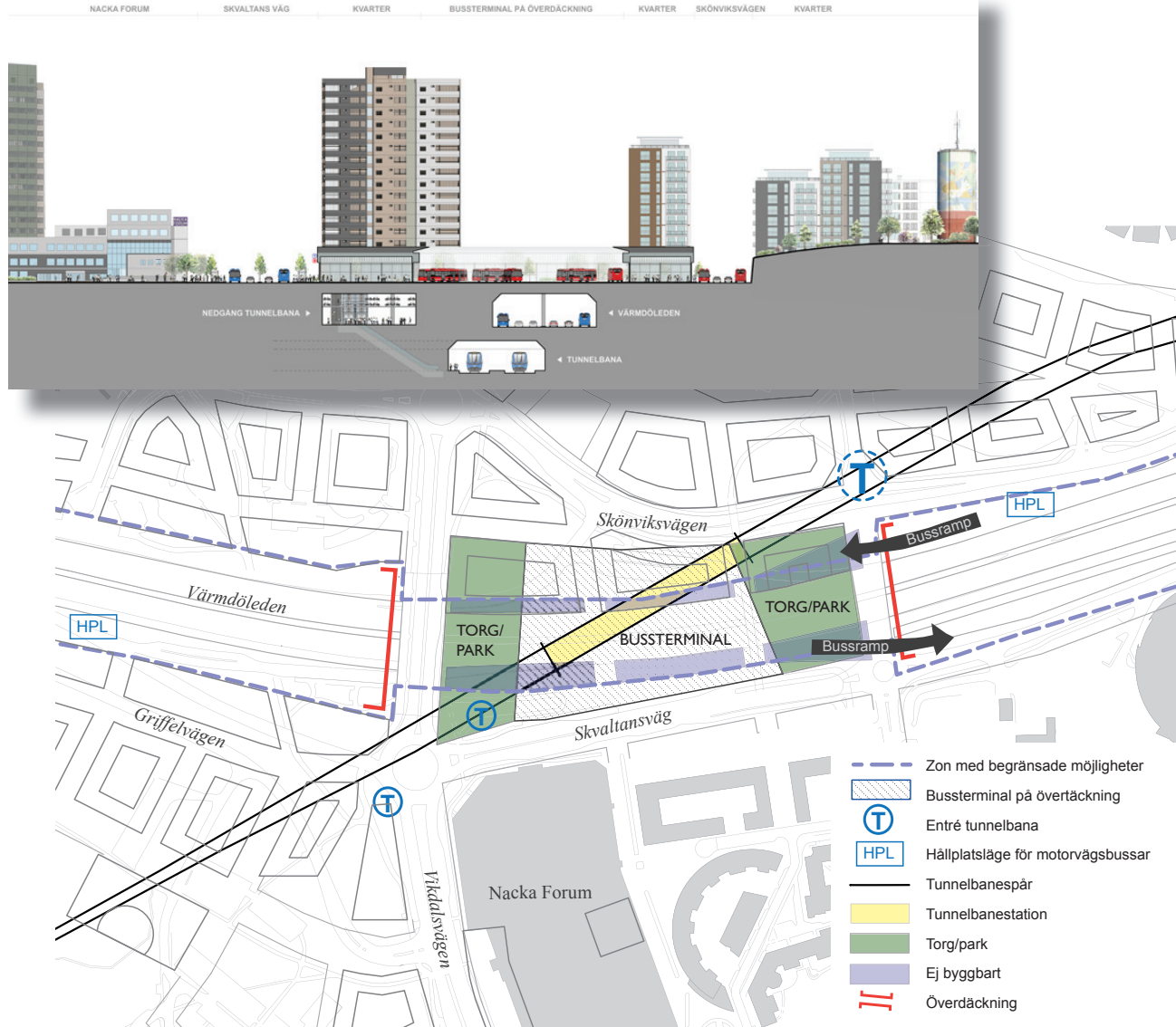


Bild: Nacka kommun.

söder om Värmdöleden 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 däremot 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	
Bytespunkt	
Markägförhållanden	
Busstrafik/terminal	
Biltrafik	
Genomförbarhet	
Kostnader	1
Samlad bedömning	Utgår

- Mycket bra eller bra
- Neutralt
- Dåligt eller stjälpande

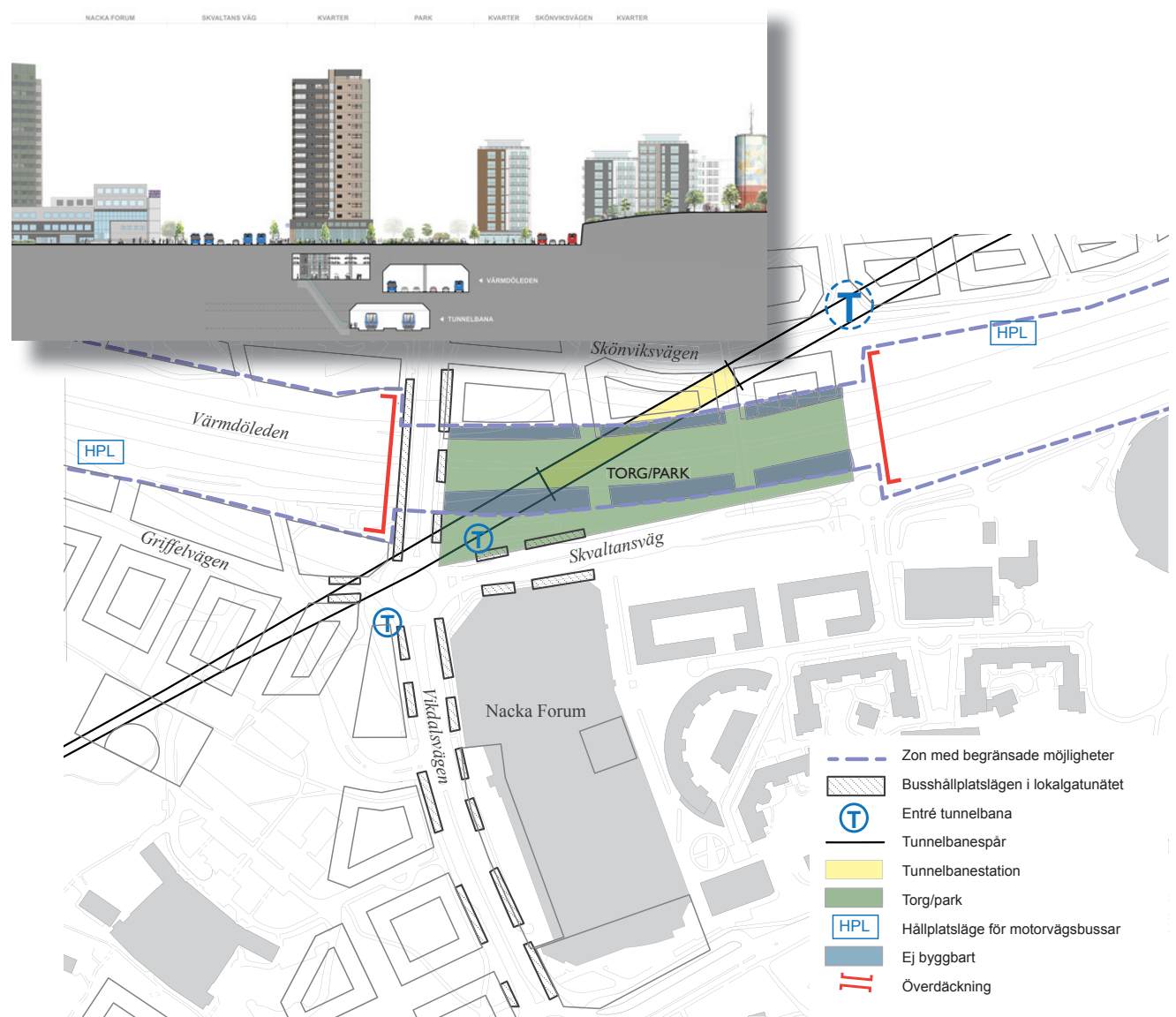


Bild: Nacka kommun.

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 bygandet 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
	Bussterminal inbyggd i kvarter.
Stadsbyggnad	
Bytespunkt	
Markägoförhållanden	
Busstrafik/terminal	
Biltrafik	
Genomförbarhet	
Kostnader	3
Samlad bedömning	

- Mycket bra eller bra
- Neutralt
- Dåligt eller stjälpande

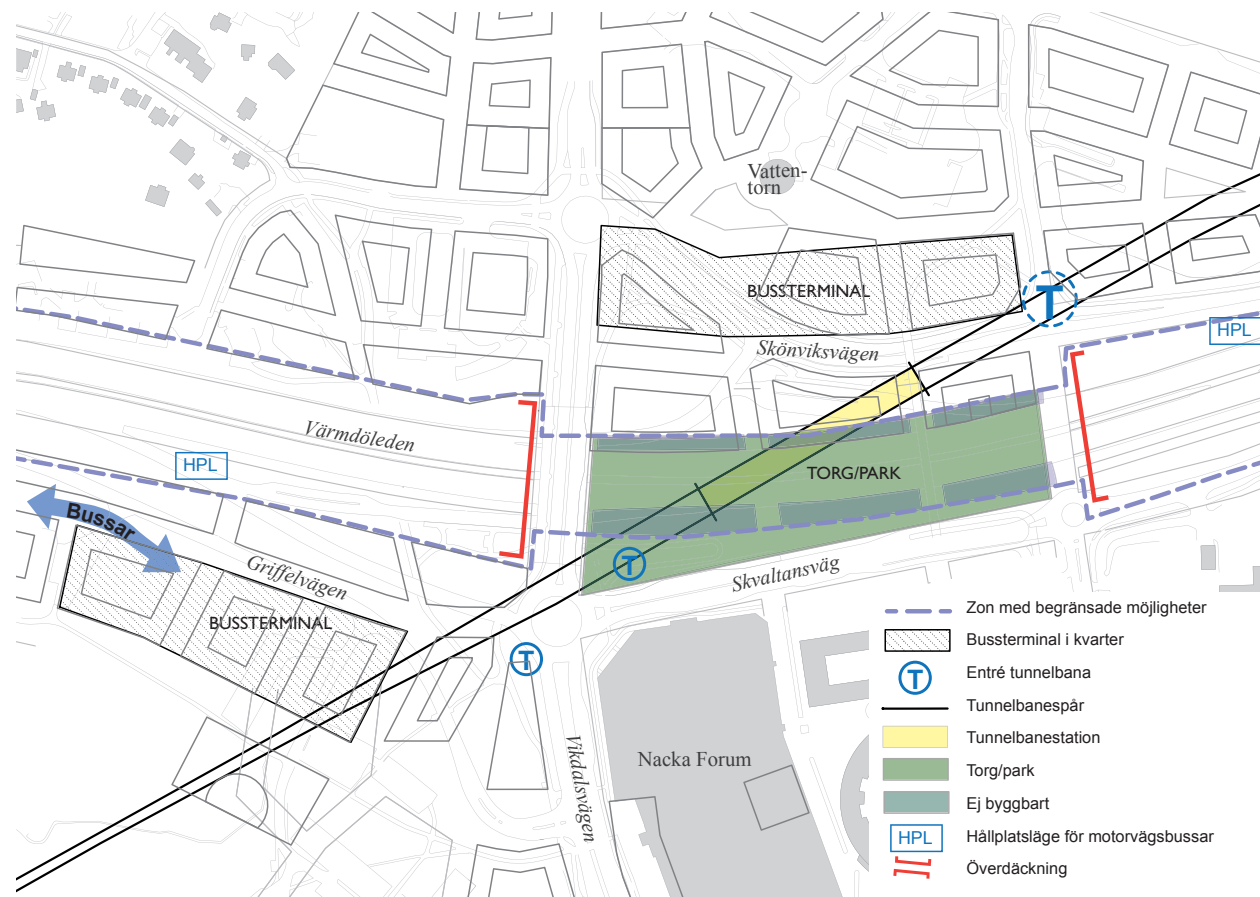


Bild: Nacka kommun.

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 bussterminalen 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 överdäckning över en ny sträckning av väg 222/Värmdöleden och bör således bli ledande. Ett samordnat förfarande gör det möjligt att undvika dubbelarbete 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.

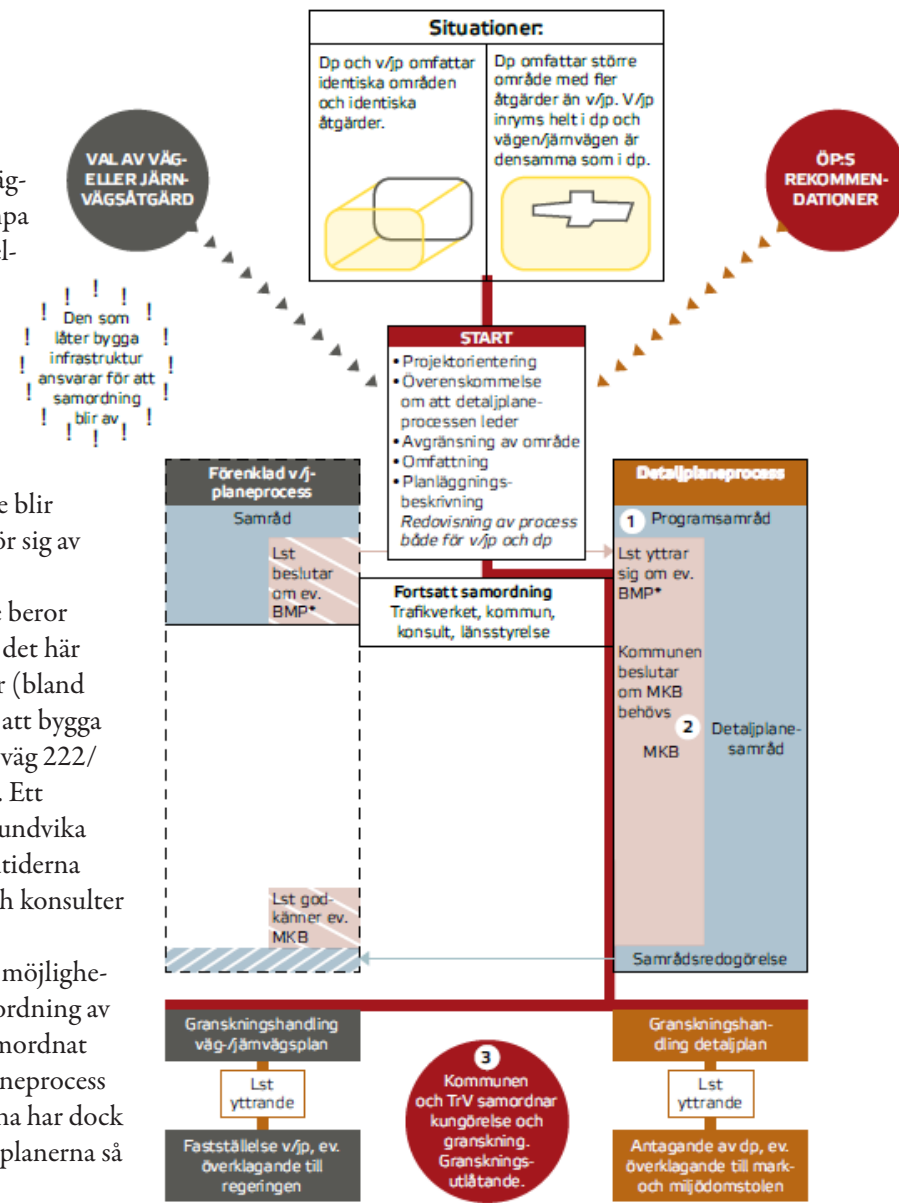


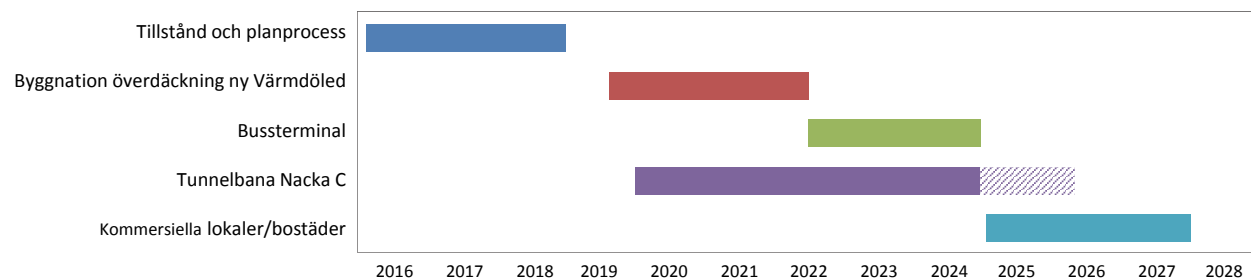
Bild: Boverket.

TIDPLAN

Nacka kommun har tillsammans med övriga huvudintressenter tagit fram en översiktlig 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 förstudien slutdel har konstaterat dålig bergtäckning under väg 222/Värmdöleden. Olika alternativ till det hittills planerade utförandet utreds 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 Skvaltån
- 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.

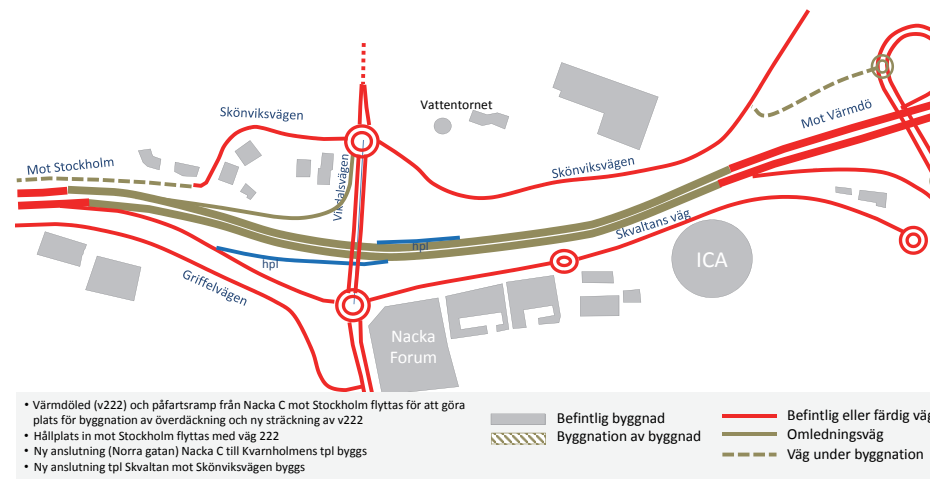
I detta tidiga skede uppskattas kostnaderna för projektet enligt förutsättningarna ovan till 2–2,3 miljarder kronor, vilket innefattar nya trafikplatser, bussterminal och överdäckning. Intäkterna från de byggrätter som kommer att skapas uppskattas till 500–900 miljoner kronor.

SKEDEN

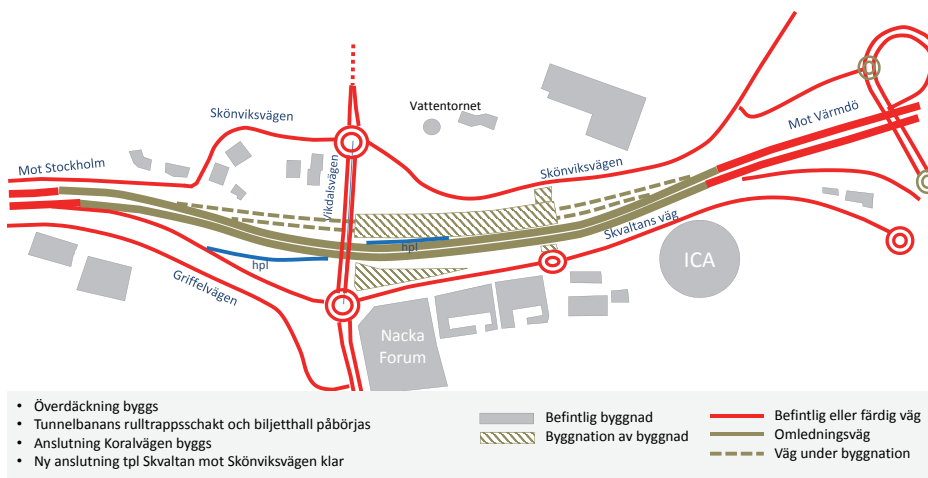
Här följer en översiktlig bild av de skeden som ett så här stort och komplicerat byggprojekt delas in i och av de olika trafikomläggningar och byggnadsordningar som planeras. Skedena kommer av naturliga skäl att till viss del gå in i varandra.



(ÅR 0)



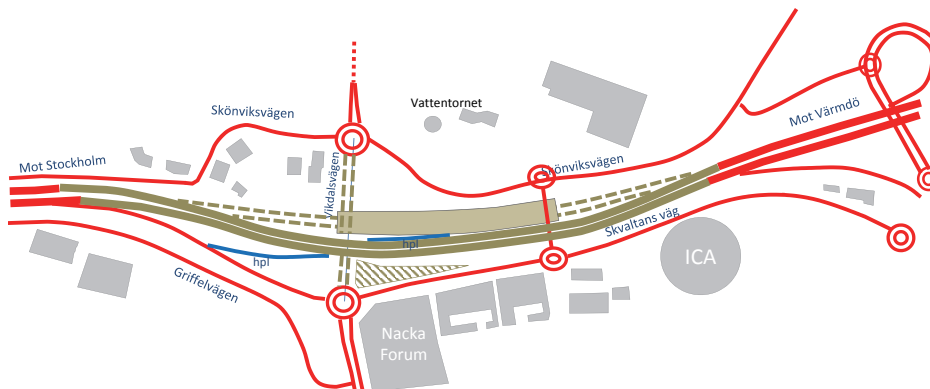
(ÅR 1)



(ÅR 2)



(ÅR 3)



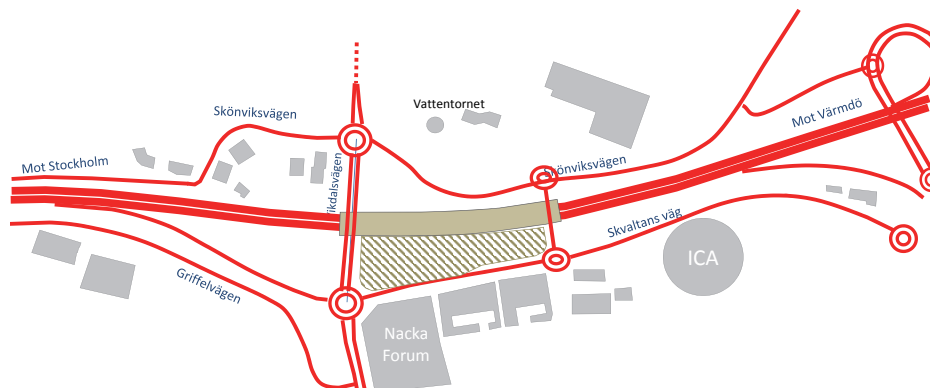
- Överdäckning klar
- Vikdalsvägens trafik leds via Skvaltansväg-Koralvägen-Skönviksvägen
- Ny anslutning Vikdalsvägen N till överdäckning byggs
- Anslutning Vikdalsvägen S till överdäckning byggs

(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

(ÅR 4-5)



- Ny Vikdalsväg öppnas över överdäckningen

(ÅR 6)



- Området kring överdäckning och ovanpå bussterminalen bebyggs

(ÅR 6-)

REFERENSER

Avtal och andra styrande dokument

Start-pm Förstudie överdäckning och bussterminal (Nacka kommun)

Översiktsplan 2012 Hållbar framtid i Nacka (Nacka kommun)

Utvecklad strukturplan (Nacka kommun)

Detaljplanprogrammet 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 Rimlighetsstyrd 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)

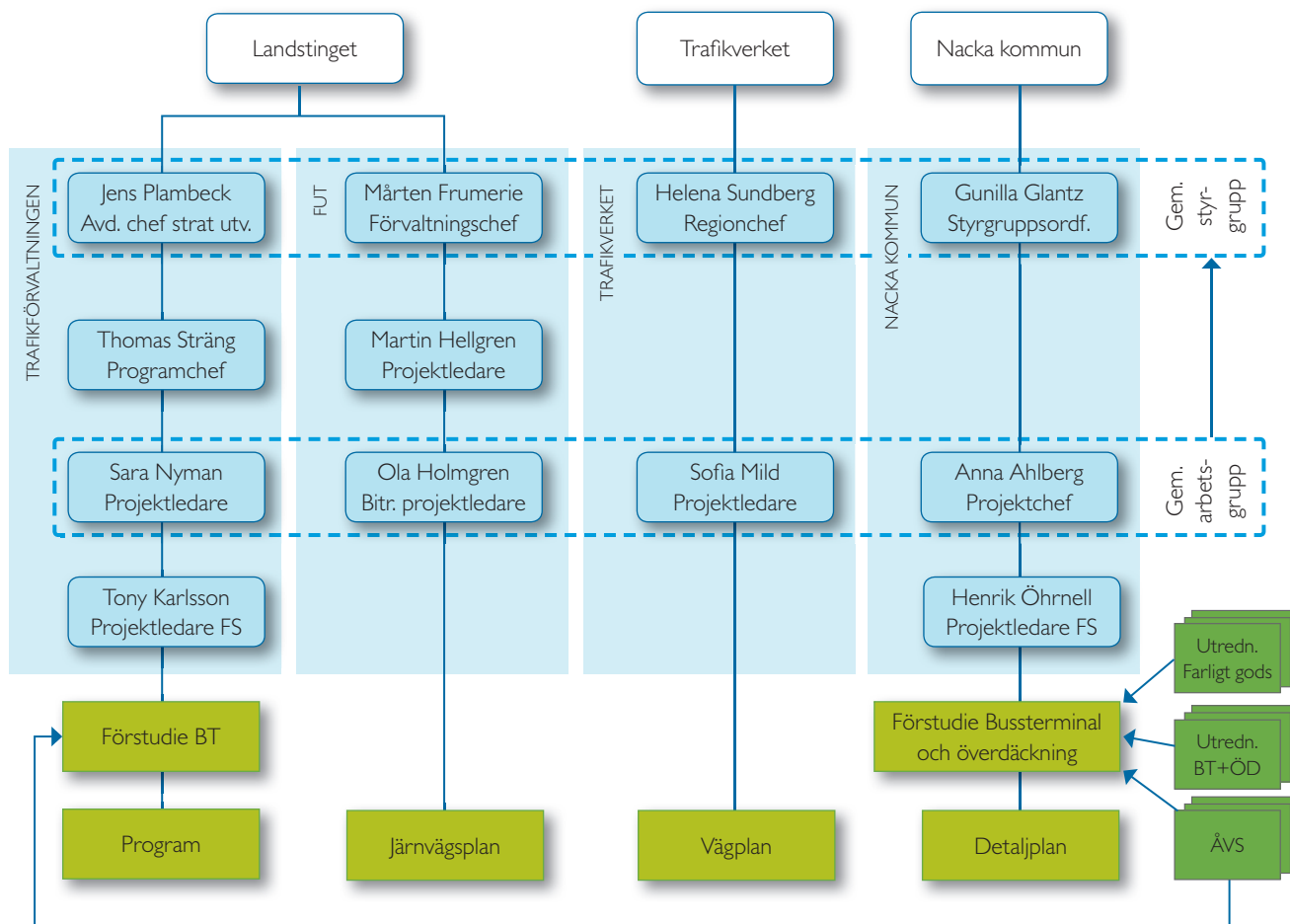
Vägars och gators utformning (Trafikverket och Sveriges Kommuner och Landsting)

Överdäckningar – en kunskapsöversikt (Länsstyrelsen i Stockholms län)

Karta

Primärkarta centrala Nacka (2014-11-26)

SAMORDNINGSORGANISATION



Styrgrupp, Nacka kommun

Gunilla Glantz, stadsbyggnadsdirektör, ordförande
 Anders Börjesson, näringslivsdirektör
 Andreas Totschnig, chef, enheten för strategisk stadsutveckling
 Anna Green, chef, miljöenheten
 Dag Björklund, natur- och trafikdirektör
 Eva Olin, ekonomidirektör
 Jenny Asmundsson, fastighetsdirektör
 Mikael Ranhagen, chef, trafikenheten
 Nina Åman, chef, planenheten
 Ulf Crichton, chef, exploateringsenheten

Arbetsgrupp, Nacka kommun

Anna Ahlberg, exploateringsenheten
 Ebba Larsson, trafikenheten
 Emma Hirsch, trafikenheten
 Jacob Gerson, exploateringsenheten
 Lena Nordenlöw, planenheten

Referensgrupp, Nacka kommun

Birgitta Held Paulie, miljöenheten
 Frida Foley, enheten för strategisk stadsutveckling
 Kerstin Söderberg, lantmäterienheten
 Linda Lövkvist, markenheten
 Mahmood Mohammadi, trafikenheten
 Oscar Engle, VA-enheten
 Rafael Mancera, vägenheten
 Sven Andersson, enheten för strategisk stadsutveckling

Konsulter

ÅF Infrastructure AB
 WSP Sverige AB
 Evidens

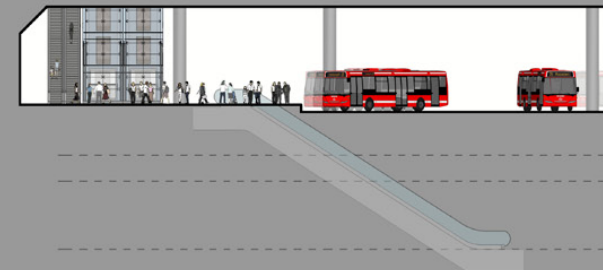


Öppenhet och mångfald.

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



BUSSTERMINAL ▶



Nacka kommun
131 81 Nacka tfn 08-718 80 00
e-post info@nacka.se
sms 716 80
www.nacka.se
www.facebook.com/Nackakommun