

Bilaga I Konsekvenser för Värmdövägen

Värmdövägens planerade utformning till en levande och trygg stadsgata innebär bland annat att skapa balans i gaturummet genom en konsekvent utformning, tydliga gränser mellan gångtrafikanter, bil- och busstrafik, dagvattenrening och träd i gatumiljön samt offentliga rum i strategiska lägen. Beslutet om att avbryta Saltsjöbanans upphöjning innebär avsteg från tidigare framtagna handlingar och planering i stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen som enligt antaget utbyggnads-PM för etapp 1 och 2 bland annat förutsätter att:

- Saltsjöbanans upphöjning genomförs eller att spåret flyttas söderut.
- Nacka stationshus omlokaliseras/rivs.
- Dagvatten och skyfall kan passera under Saltsjöbanans upphöjning och/eller över/under banvallen.

I beslutad omfattning ingår idag inte att tillse skyfallspassager över eller under Saltsjöbanan.

Markåtkomst för omvandlingen av Värmdövägen till en stadsgata

Värmdövägens utformning från Sickla bro fram till Saltsjö-Järla förutsätter att mark som idag ägs av Region Stockholm, vidare kallad Regionen, överläts eller upplåts till kommunen. Kommunen och Regionen har haft samsyn och huvudsakligen varit överens om hur markområdena ska regleras mellan parterna med stöd av framtagna kartbilagor till avsiktsförklaringen.

Om markåtkomsten uteblir eller väsentlig ändras med anledning av att Saltsjöbanans upphöjning avbrutits får det konsekvenser för Värmdövägens planerade utformning på hela sträckan från Sickla bro till Saltsjö-Järla. Av bild 1 nedan framgår del av markbehovet för Värmdövägen i höjd med Sickla köp kvarter där väsentliga ändringar av markåtkomsten bland annat ger konsekvenser för planeringen av miljön runt tunnelbanestationen i Sickla. Stationen med uppgång vid Alphyddevägen är under utbyggnad och byggs i Värmdövägens befintliga sträckning.

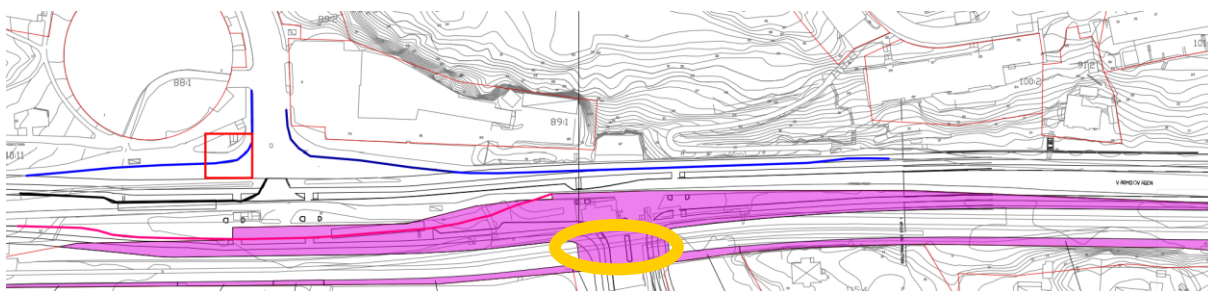


Bild 1: Utsnitt från bilaga tillhörande avsiktsförklaringen (2022). Utsnittet redovisar delar av markbehovet markerat med magenta norr om järnvägen för Värmdövägens omvandling till en stadsgata i höjd med Sickla köp kvarter och Nacka station. Inringat med gult visar området som var planerat att utgöra Planiapassagen inom Saltsjöbanans upphöjning och som därför inte längre är aktuellt. Röd fyrkant visar schematiskt var tunnelbanans station byggs i Värmdövägens befintliga läge.

Nacka stationshus behöver flyttas för att skapa utrymme för viktiga ledningar och ge förutsättningar att bibehålla det regionala cykelstråket

Oavsett vägval framåt har stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen konstaterat att planen om att omlokalisera Nacka stationshus behöver fullföljas för att inte orsaka platsbrist för planerade ledningar i höjd med Nacka station.

I det fall Nacka stationshus kvarstår i befintligt läge saknas det utrymme för alla planerade funktioner både ovan och under mark. Mest kritiskt utifrån ett tekniskt perspektiv är ledningsförläggningen. Det har i det här läget inte detaljstuderats då sannolikheten för att det ska vara en acceptabel lösning bedöms som låg. Bild 2 nedan visar schematiskt hur ledningarna inte ryms inom gatumiljön utan hamnar under stationshuset.

Vidare bedömer stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen att den upplevda gatumiljön försämras jämfört med tidigare planerad utformning eftersom det kräver en lokal avsmalning som omöjliggör dagvattenhantering i gatumiljön, planteringar, belysning och en god trafikföring för alla trafikslag men gång- och cykeltrafikanter särskilt. Kravställda mått för att säkerställa standarden för ett regionalt cykelstråk bedöms vidare inte som möjlig att uppnå i området som påverkas av att Nacka stationshus kvarstår i befintligt läge. Även gångbanornas bredd kommer att påverkas negativt.

Sammanfattningsvis bedöms en sträcka om cirka 150 meter påverkas mer eller mindre om Nacka stationshus kvarstår i befintligt läge. Exploateringsenhetens samlade bedömning är därför att en flytt av stationshuset bör fullföljas. Detta för att inte påverka strategiskt viktiga funktioner för trafikföringen och utvecklingen med pågående och planerade projekt i Nacka stad.

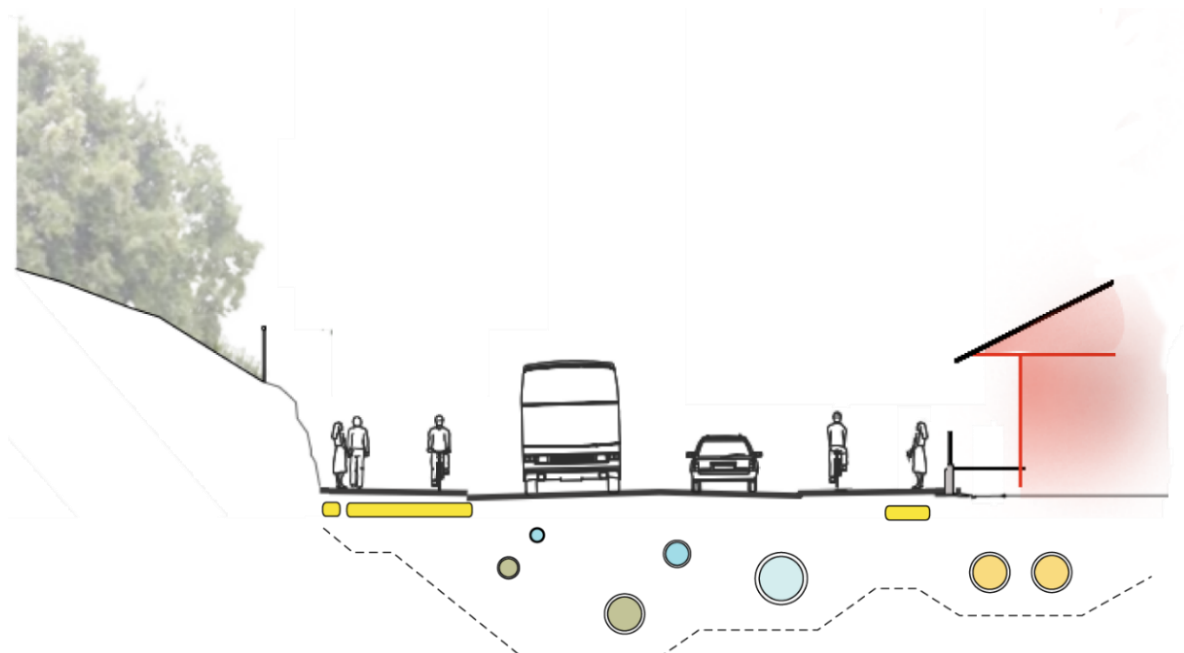


Bild 2: Elevationen visar schematiskt hur planerad stadsgata kraftigt begränsas samt hur planerad samhällsviktig teknisk försörjning inte ryms inom en begränsad gatusektion då de hamnar under stationshuset.

Övergripande produktionsförutsättningar och tider

Planeringen och genomförandet av Värmdövägen innebär att hänsyn behöver tas till parallella tidplaner för angränsande utbyggnadsprojekt i syfte att hitta den mest effektiva planeringen för alla ingående projekt inom det berörda geografiska området avseende tid, kostnad och miljö samt omgivningspåverkan i stort. Samtidigt behöver projektet se till att nödvändig teknisk försörjning är utbyggd i sin helhet efter 2028 för att säkerställa tillräcklig kapacitet, se tabell 1 nedan. Angivna årtal är baserade på tidigare bostadsprognoser och kan komma att revideras efter översyn av genomförandetakten i Nacka stad

Tabell 1: Övergripande tider för behov av utökad kapacitet för samhällsviktig teknisk försörjning

Teknikslag	År	Kommentar
El	2028	Utbyggnad av huvudledning och ny fördelningsstation ger förutsättningar att möta planerad utbyggnad samt säkerställer beställd leverans av elkraft till Stockholm Vatten och Avfall. Säkerställer även, tillsammans med andra planerade åtgärder bland annat i Värmdövägen, redundans i elnätet vilket tryggar elförsörjningen.
Fjärrvärme	2028	Utbyggnad av huvudledning ger förutsättningar för uppvärmning av ny bebyggelse och är dimensionerande för elen. Vid brott på fjärrvärmesystemet finns risk för kapacitetsbrist för el i mitten av 2026.
Spillvatten	2026/ 2028	Spillvattennätets kapacitet är mer lokal, kapaciteten förstärks gradvis i samband med utbyggnaden av huvudledningen i Värmdövägen varför 2026 och 2028 anges.
Vatten	2026	Utbyggnad av huvudledningen, även leveransledning för vatten till Värmdö, är i likhet med tidigare prognostillfällen fortsatt nödvändig att genomföra till 2026. Prognosåret för när kapaciteten behöver förstärkas har legat stadigt även vid förändringar av byggtakten de senaste åren.
Dagvatten	2028	Dagvattensystem i Värmdövägen behöver vara byggda till Järsla sjö med rening och fördröjning för nya exploateringsprojekt i östra centrala Nacka och Sickla för att nå målen för kommunens dagvattenhantering.

Utbyggnaden av Värmdövägen är indelad i tre huvudetapper varav etapp 1 och 2 har delats upp i två delstapper, se bild 3 nedan.

Etapp 1 **E1b** **E2** **E2b** **E3**



Bild 3: Översiktskarta som schematiskt redovisar etappindelningen i Värmdövägen.

Tabell 2: Övergripande tider för utbyggnaden av Värmdövägen med övergripande kommentar om konsekvenser med anledning av att Saltsjöbanans upphöjning avbrutits

Etapp	Start	Slut	Kommentar
1	2023	2025	Produktion pågår med planerad förbesiktning av Sickla bro under kvartal 3–4 år 2024. Därefter är trafiken på Sickla bro planerad att öppna igen. När trafiken åter öppnat genomförs permanenta stödmurar mot bron, vilket förutsätter åtkomst från spårområdet under 2025. Utförandet av dessa stödmurar var planerade under tiden som Saltsjöbanan var avstängd för arbeten med upphöjningen under 2025 och behöver fortsatt utföras. Parallellt med stödmurarna pågår finplanering och arbete med en mer omfattande mur mot Alphyddan. Utbyggnaden bedöms vara färdigställd i sin helhet under i slutet på 2025.
1B	2024/ 2025	2026/ 2027	Etappen skulle starta med förberedande arbeten sommaren 2024 med byggstart i början av 2025. Detta samordnat med genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning, läs mer i texten nedanför tabellen, eftersom etappen är i höjd med området. Bygghandlingsprojekteringen är därför pausad och besked om fortsatt arbete genom nya direktiv och beslut är nödvändigt i närtid. Förberedande arbeten kommer försenas med risk för följd försening. Det ger i sin tur följd effekter på tidplanen i övrigt och riskerar att driva upp kostnaderna när nya förutsättningar utreds med alternativa lösningar.
2	2023	2025	Utbyggnad av teknisk försörjning med djupa schaktarbeten för ledningar avslutas kvartal 2 år 2024, finplanering har inletts och fortgår under 2024–2025. Längs vägens södra del, utmed Saltsjöbanan, ersätts befintligt staket/mur med en ny mur som förutom att styra skyfall avgränsar gatumiljön mot spårområdet. Den södra stödmuren behöver genomföras när Saltsjöbanan är avstängd för trafik eftersom arbetsområdet behöver gå in på

Etapp	Start	Slut	Kommentar
			spårområdet. Utförandet av södra stödmuren var planerad att genomföras samordnat med arbeten för Saltsjöbanans upphöjning under 2025–2026 och behöver fortsatt utföras men är nu planerat att tidigareläggas till 2024–2025. Utbyggnaden bedöms vara färdigställd i sin helhet i slutet av 2025. Den ombyggda vägen kommer vara möjlig att delvis och etappvis trafikera igen 2024 parallellt med att arbeten med södra stödmuren och finplanering pågår.
2B	2026	2028	Inte startad, systemhandlingsskede.
3	2020	2023	Etappen är avslutad.

Produktionsförutsättningar Värmdövägen etapp 1 och 2

I samband med pågående produktion i etapp 1 och etapp 2 leds trafik om på banvallen tillhörande Saltsjöbanan. Det har bedömts bidra till en mer effektiv produktion, som genomförs till en lägre kostnad, samtidigt som framkomlighet för allmänheten och arbetsmiljön för de som arbetar med Värmdövägen på plats säkerställs med en god kvalitet.

Kommunen har genom avtal enats med Regionen om nyttjande av berörda delar av banvallen fram till mars 2024, vilket sedan förlängts till juni 2024. Kommunen har fortsatt behov av att nyttja banvallen fram till 2025 inom berörda delar, se tabell 2 ovan, vilket förutsätter en ny överenskommelse om förlängning med Regionen.

Kommunens förlängda arbetstider och därmed behov av att nyttja banvallen längre grundar sig bland annat i att nödvändiga bergsanpassningar vid Sickla bro i etapp 1 var mer komplicerade än tidigare bedömt. Det har medfört följdförseningar av byggandet av själva bron vilket även påverkar färdigställandetiden och de sista momenten, stödmurar, som kräver åtkomst till spårområdet. De sista momenten av utbyggnaden var planerade att genomföras samordnat med arbeten inom Saltsjöbanans upphöjning då banan fortsatt skulle vara avstängd.

Produktionsförutsättningar Värmdövägen etapp 1B

Genomförande av etapp 1B var planerad att genomföras samordnat med förberedande arbeten inom Saltsjöbanans upphöjning. Inriktningen var att förbereda marken för upphöjningen, samt genomföra nödvändiga åtgärder i spårområdet, parallellt med att en tillfällig väg anlades på banvallen sommaren 2024. Avrop inom redan beslutad budget var planerat att tas upp till kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott innan sommaren för att möjliggöra arbetet. Nyttjande av banvallen var en planeringsförutsättning som bedömdes skapa goda förutsättningar för produktionen av etapp 1B, särskilt med hänsyn till nödvändiga och djupa ledningsschakter, samtidigt som det skulle ha förkortat byggstarten av den nya bron i Saltsjöbanans upphöjning. I och med att upphöjningen inte genomförs kvarstår vägval om produktionssätt för etapp 1B.

Genomförande av kommande etapp 1B bedöms fortsatt vara gynnsamt att genomföra med produktionssätt likt tidigare planering. Om banvallen kan nyttjas för en temporär väg påverkar det kommunens kostnad för ersättningstrafiken men bedöms samtidigt minska produktionstiden. Kan inte banvallen nyttjas för en temporär väg riskerar det att leda till att Värmdövägen i perioder behöver stängas av helt för att kunna säkerställa säkerheten för allmänheten och de som

arbetar med ombyggnaden av Värmdövägen. Omfattande spontarbeten kommer att krävas vilket riskerar att förlänga produktionstiden med upp mot ett år.

Sammantaget bedöms det fortsatt vara en kostnadseffektivt att nyttja banvallen för en tillfällig väg och viktigt ur arbetsmiljösynpunkt men framför allt gynnsamt ur ett framkomlighetsperspektiv för allmänheten. Överenskommelse om att nyttja banvallen likt tidigare etapper för Värmdövägen kräver överenskommelser med Regionen.