

Kommunstyrelsen

## **Beslut om fortsatt planering av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station**

Stadsbyggnadsprojekt 9241

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Den fortsatta planeringen i området kring Nacka station ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna i området.
2. En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda fastighetsägare inom området. Kommunfullmäktige noterar att kostnaderna för den studerade lösningen har bedömts till cirka 360 miljoner kr med station och cirka 280 miljoner kr utan station.
3. Det är kommunens ambition att den slutliga utformningen av Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station tas bort. En diskussion med Stockholms läns landsting ska inledas kring detta.
4. Ambitionen ska vara att Saltsjöbanans upphöjning planeras och genomförs tillsammans med utbyggnaden av tunnelbanan i detta område.
5. Befintlig stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.

### **Sammanfattning**

En förstudie har genomförts avseende en upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station för att skapa en koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen. Förstudien visar att det går att skapa en lösning med goda stadsmässiga kvaliteter, med en koppling för fordon, cyklar och fotgängare vid Planiavägen samt en koppling för cyklar och fotgängare vid Simbagatan.



Föreslagen lösning har studerats översiktligt ur miljö- risk- och säkerhetsperspektiv. Sammantaget bedöms en god lösning kunna uppnås med vidtagna skydds- och säkerhetsåtgärder.

Samordning med utbyggnaden av tunnelbanan under byggskedet bedöms vara den mest kritiska frågan för upphöjningen. Det är därför av stor vikt att en upphöjning av Saltsjöbanan samordnas med planeringen för utbyggnaden av tunnelbanan, både med avseende på den slutliga utformningen och utifrån byggskedet. Beslut om fortsatt inriktning för planeringen behövs för att samordna tidplanen för upphöjningen med tunnelbanans tidplan. Beslutet behövs även för att planeringen inom detaljplaneprogrammet för Planiaområdet inklusive förhandling om ramavtal med Atrium Ljungberg ska kunna slutföras.

Kostnaden för den studerade lösningen har bedömts till cirka 360 miljoner kr. Delar av kostnaderna för upphöjningen förutsätts medfinansieras av berörda fastighetsägare.

En fördjupning kring behovet av Nacka station har utförts. Den visar att det saknas starka motiv för att behålla stationen efter en upphöjning av Saltsjöbanan. En lösning utan Nacka station bedöms innebära en minskad kostnad med cirka 80 miljoner kr, vilket innebär en bedömd bruttokostnad på cirka 280 miljoner kr.

I nästa steg behöver följande ske:

- Detaljerad samordning med utbyggnaden av tunnelbanan
- Framtagande av detaljplan och järnvägsplan
- Detaljprojektering inklusive framtagande av åtgärder för de frågor som har lyfts under förstudien
- Framtagande av avtal för medfinansiering

## Ärendet

### Bakgrund

En koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen har utretts ett flertal gånger genom åren med olika utformningar som alternativ. Under arbetet med detaljplaneprogram för Plania har frågan aktualiserats. För att möjliggöra åtkomst till föreslagen bebyggelse samt för att skapa ett mer flexibelt och robust trafiknät i området föreslås i programmet att Planiavägen och Värmdövägen kopplas samman genom att Saltsjöbanan lyfts upp på en bro för att möjliggöra för gång-, cykel och biltrafik under Nacka station. Trafikflödena fördelas med en ny nord-sydlig länk vilket innebär att onödiga omvägar kan undvikas. Ytterligare skäl till sammankopplingen är att bryta den barriäreffekt som Saltsjöbanan har idag samtidigt som en god stadsmässig miljö skapas.



I protokoll från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 21 jan 2014 §10 står följande, kopplat till detaljplaneprogrammet för Planiaområdet: *Ett prioriterat mål i kommande arbete ska vara att hitta en rimlig lösning där Planiavägen kopplas till Värmdövägen och där behovet av kopplingen förtydligas.*

En jämförelse mellan upphöjning av Saltsjöbanan och överdäckning av Värmdövägen gjordes under våren 2014 i samband med programarbetet för Planiaområdet. Alternativet med nedsänkning valdes bort av tekniska och ekonomiska skäl. Bortvalda alternativ redovisas i bilaga 3.

### **Fördjupad förstudie**

En fördjupad förstudie och förprojektering har utförts av konsultföretaget Atkins på uppdrag av Nacka kommun. Syftet med förstudien är att ge svar på följande frågor:

- Går det att genomföra en stadsmässig upphöjning?
- Blir det bra?
- Vilka frågor behöver lösas för att nå en bra lösning?
- Vad kostar det?
- Vad behöver ske i nästa steg?

Utredningen har omfattat kontakter med Stockholms läns landsting genom Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT).

Den fördjupade förstudien finns sammanfattad i en rapport, se bilaga 1.

### **Det går att genomföra**

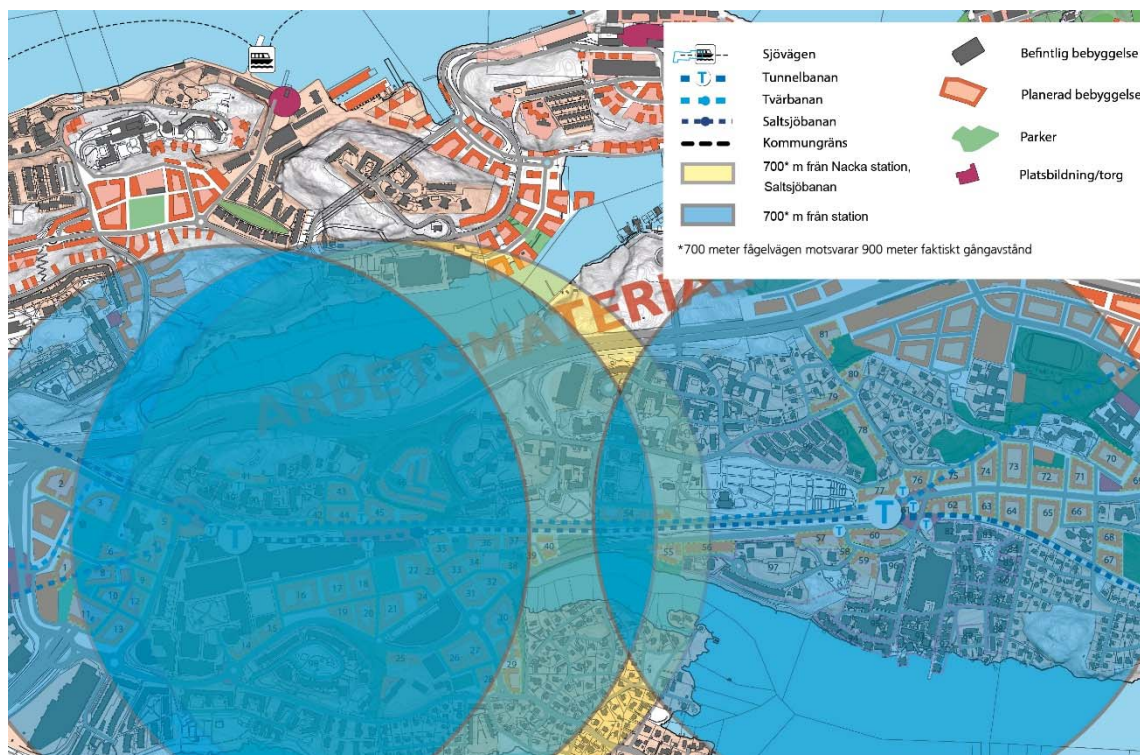
Utredningen visar att det går att genomföra en stadsmässig upphöjning av Saltsjöbanan. Det studerade förslaget innebär att Saltsjöbanan höjs upp på en betongkonstruktion som blir cirka 250 meter lång. Åt sidorna byggs stödmurar, cirka 80 meter västerut och ca 200 meter österut. Den totala sträckan som banan höjs upp blir cirka 530 meter lång. I konstruktionen under spåren byggs lokaler. Konstruktionen byggs ihop med befintligt parkeringshus för att undvika ett obrukbart mellanrum. Förutom stationsutrymmen och butiker kan brokonstruktion fyllas med olika funktioner där höjden är tillräcklig. Exempelvis kan olika teknikutrymmen för elförsörjning och järnvägens styr- och reglersystem inrymmas. Garage för cyklar kan integreras i konstruktionen - stationsnära och väderskyddat. Även garage för driftfordon får plats.

Höjden under bron har satts till 4,7 meter vid Planiavägen för att alla typer av fordon ska kunna passera. Denna höjd får man även på köpet vid Simbagatan och därigenom kan en ytterligare passage skapas för gång- och cykeltrafik. Tunnelbanans biljetthall för Sickla stations östra uppgång planeras i höjd med denna passage.

I förstudien har en ny station illustrerats med mittplattform då detta ger mest rationell utformning och är trivsammare för resenären. Hissar, trappor och/eller rulltrappor ansluter i plattformens ändarna. Mittplattform innebär totalt sett färre hissar och rulltrappor och resenären slipper välja mellan två plattformar.

En fördjupning kring behovet av Nacka station har utförts efter förstudien, se bilaga 2. Den visar att det saknas starka motiv för att behålla Nacka station efter en upphöjning av Saltsjöbanan. Om upphöjningen genomförs utan station bedöms det ge följande konsekvenser:

- Tunnelbanenedgång på samma plats ger i princip samma upptagningsområde och avstånd för närboende (se bild nedan)
- Tidsvinst för resande med Saltsjöbanan
- I storleksordningen 20% (cirka 80 miljoner kr) lägre kostnad för upphöjningen
- Byggtiden kan kortas med upp till ett år
- Konstruktion utan station tar mindre plats i anspråk
- Eventuellt mindre liv och rörelse på platsen, men minskade störningar.
- Kopplingen till knutpunkten Sickla station för gående blir ännu viktigare.



Område som nås inom 900 meters gångavstånd.

Under byggskedet, som beräknas bli 2-3 år utan ny station, byggs ett provisoriskt enkelspår utan station så att trafiken på Saltsjöbanan kan fortgå under byggtiden.

### Stadsmässiga kvaliteter

Genom en upphöjning förbättras kontakten mellan norra och södra sidan av Värmdövägen dramatiskt. Utmed Simbagatan och Planiavägen kommer många människor att röra sig på väg mot olika målpunkter. När många människor samlas skapas underlag för butiker, caféer m.m. i bottenvåningarna. Miljöer med mycket folk i rörelse upplevs som attraktiva och trygga platser där människor gärna vistas. Föreslagna stråk leder bland annat till gångvägar, cykelvägar och till hållplatser för kollektivtrafiken. Sammantaget inramas den nya lösningen av offentliga rum av hög kvalitet, vilket skapar goda förutsättningar för en stor andel resor till fots, med cykel eller med kollektiva färdmedel.

Under bankonstruktionen finns möjlighet för resenärsservice och butiker för att snabbt kunna köpa något i farten. En del av utrymmet under den nya järnvägsbron kan användas som entré- och vänthall med tunnelbana. Med en genomtänkt, stadsmässig utformning med lokaler under den upphöjda banan kan en unik miljö skapas som har potential att sätta Sickla på kartan i konkurrens med andra stadsdelscentra i Storstockholm.

Den nya kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen innebär en omfördelning av trafik mellan Värmdövägen och Järnaleden. Trafiklösningen blir mer stadsmässig, flexibel och robust. Viss köbildning kan uppstå på Värmdövägen i rusningstrafik, beroende på om bussar ges separat körfält i riktning in mot Stockholm eller inte.

Illustrationerna nedan är framtagna för att ge en övergripande bild av hur förslaget skulle kunna se ut i den planerade stadsmiljön. Bilderna visar förslaget med station inritad.



*Vy västerut på Värmdövägen med Nacka station till vänster i bild.*



*Vy österut på Värmdövägen under den mörkare delen av året.*



*Vy norrut, föreslagen koppling till Värmdövägen under järnvägsbron vid Planiavägen.*



*Vy norrut, föreslagen gång- och cykelkoppling till Värmdövägen under järnvägsbron vid Simbagatan*



*Elevation sedd söderut från en tänkt punkt norr om Värmdövägen.*

### Frågor som behöver lösas i nästa steg

Följande frågor har bedömts vara av avgörande karaktär. Frågorna bedöms inte utgöra hinder för genomförandet i stort, men behöver utredas vidare för att hitta bra lösningar.

- Byggskedet och samordningen med utbyggnaden av tunnelbanan har identifierats som den mest kritiska frågan att lösa. Tunnelbanans tidplan är pressad och flera viktiga beslut om uppgångars placering och biljetthall ska tas inom kort för Sickla tunnelbanestation. Det är trångt på platsen och mycket ska få rum under byggskedet. Den bästa lösningen är troligen att betrakta tunnelbanans utbyggnad och Saltsjöbanans upphöjning som ett samordnat projekt under byggskedet. Samordning krävs kring provisorier, omledning av trafik, etableringsytor, med mera.
- Det är mycket som ska få plats i och med upphöjningen av Saltsjöbanan i kombination med ombyggnaden av Värmdövägen. Troligen krävs smarta lösningar



och vissa kompromisser för att kunna bibehålla antalet planerade bostäder enligt detaljplaneprogrammet för Plania. Säkerhetsavstånd mellan banan och planerade och befintliga byggnader behöver studeras närmare.

- Ett helhetsresonemang om vilken trafiksituation som är önskvärd behövs. Arbetspendling med buss samt varuleveranser till verksamheter anses prioriterade gällande framkomlighet. En avvägning kommer att krävas för att välja om bussarna ska garanteras framkomlighet i alla lägen med eget körfält eller om viss fördröjning för buss kan accepteras till förmån för den totala trafikens framkomlighet.

### **Miljö, hållbarhet och trygghet**

Förslaget har studerats utifrån miljö, risk och säkerhet. De mest betydande miljöfrågorna bedöms vara buller och vibrationer. Sammanfattningsvis anses förslaget ur dessa aspekter vara genomförbart. I vissa fall kan det vara lämpligt med olika åtgärder för att minska störning från den tänkta anläggningen till sin omgivning. Det kan då handla om buller- och vibrationsdämpning eller att säkerställa vissa avstånd mellan störning och mottagare. Bedömningen är att om riskerna beaktas och riskreducerande åtgärder undersöks och genomförs, kan den föreslagna lösningen fungera väl i ett risk- och sårbarhetsperspektiv.

### **Kalkyl**

En uppskattning av kostnader för studerat förslag har gjorts utifrån erfarenheter från andra spårprojekt i stadsmiljö. Bruttokostnaden har bedömts bli cirka 360 miljoner kr, inklusive projektering, byggherrekostnader och generell osäkerhet. En bedömning har även gjorts kring ett bästa scenario och ett sämsta scenario, vilket ger ett spann från cirka 250 miljoner kr till 550 miljoner kr.

Ett alternativ utan station ger en bedömd bruttokostnad på cirka 280 miljoner kr.

Delar av kostnaderna för upphöjningen förutsätts medfinansieras av berörda fastighetsägare.

### **Tidplan**

Ett inriktningsbeslut kring upphöjningen av Saltsjöbanan behövs för att planeringen av Planiaområdet ska kunna fortgå. Antagandet av detaljplaneprogrammet för Plania har för närvarande skjutits fram för att upphöjningen är en så pass viktig del av helheten. Beslutet påverkar även de förhandlingar som pågår kring eventuell medfinansiering av anläggningsåtgärder inom programområdet. Ramavtalet med Atrium Ljungberg inväntar ställningstagandet om upphöjningen.

Inriktningsbeslutet kring upphöjningen har även stark koppling till utbyggnaden för tunnelbanan. Under våren 2015 kommer placering av tunnelbaneuppgångar och biljetthall





vid Nacka station att fastställas. Detaljplan och järnvägsplan för tunnelbanan påbörjas under 2015 och beräknas vara antagen 2017. Byggtiden för tunnelbanan bedöms ske 2018-2024. Detaljerade uppgifter för byggtid av tunnelbanan vid Nacka station saknas för närvarande.

Tidplanen för upphöjningen av Saltsjöbanan föreslås utifrån ovanstående läggas upp enligt följande:

Våren 2015:	Inriktningsbeslut att den fortsatta planeringen ska utgå ifrån en upphöjning, samt inriktningsbeslut avseende om den nya lösningen ska innehålla en station eller inte
Hösten 2015:	Avtal om medfinansiering
Hösten 2015- dec 2016:	Upprättande av detaljplan, järnvägsplan
Okt 2016-mars 2017:	Projektering provisoriskt spår
Jan 2017-dec 2017:	Projektering upphöjning
2018-2022:	Byggtid

## Risker

### *Tekniska risker*

Risker som har studerats översiktligt är risken för urspårning samt de risker som uppstår vid spårspning. En stor fördel med en upphöjd bana och station är att spårspning försvåras vilket leder till färre olyckor.

Om riskerna beaktas och riskreducerande åtgärder undersöks och genomförs kan den föreslagna lösningen fungera väl i ett risk- och sårbarhetsperspektiv.

### *Kalkylrisker*

Kalkylen har ett påslag på 25% som omfattar osäkerheter såsom konjunktur- och ränteläge, fortsatt planering, projektering samt byggherrekostnader. Bedömningen av ett bästa och sämsta scenario är ytterligare en del av kalkylrisken.

### *Projektrisker*

Samordningen med utbyggnaden av tunnelbanan bedöms utgöra den största risken för projektets genomförande. Brister i samordningen kan påverka genomförbarhet, kostnader och tid. Det är därför av största vikt att planeringen samordnas omgående. Samordningen med Trafikförvaltningen kring lösningar för byggtiden, samt frågan om borttagandet av Nacka station, bedöms också innebära risker för projektets genomförande. Nästa steg blir därför en tydlig förankring med Trafikförvaltningen kring dessa frågor.

## Bilagor

1. Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station, teknisk utredning 2015-03-26



2. Tillägg till Teknisk utredning - Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station  
Fördjupning kring behovet av Nacka Station 2015-04-27
3. Underlag för beslut om fortsatt planering av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station. Bortvalda alternativ koppling Värmdövägen – Planiavägen vid Nacka station 2015-05-21.

Ulf Crichton  
Exploateringschef

Petra Carlenarson  
Projektledare