

2018-08-15

**STARTPROMEMORIA**  
Värmdövägen – i Nacka stad

Dnr KFKS 2018/430 och  
KFKS 2018/472  
Projekt 93100918

Nacka stad  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## Värmdövägen i Nacka stad

Stadsbyggnadsprojekt för Värmdövägen i Nacka stad, inklusive del av Vikdalsvägen, västra Sicklaön



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

## I Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. Stadsbyggnadsprojektet omfattar Värmdövägens del inom Nacka stad, från Sickla bro till Nacka Forum, samt del av Vikdalsvägen från Forumrondellen till trafikplats Nacka, totalt cirka 3 kilometer. Projektets syfte och mål kretsar kring infrastruktur och stadsrum längs sträckan och projektet innehåller ingen planerad bebyggelse. Projektområdet angränsar till ett stort antal andra pågående och planerade stadsbyggnadsprojekt och det finns ömsesidiga beroenden mellan projekten. Därför är nära samordning en förutsättning för att lösa projektets frågor om planering, projektering och genomförande.

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning av den framtida Värmdövägens sträckning inom Nacka stad, samt Vikdalsvägens del söder om Värmdöleden. Gatorna ska utformas trafiksäkert och vara framkomliga för alla trafikslag, med prioritet för gående, cyklister och kollektivtrafik. Aktuella delar av Värmdövägen och Vikdalsvägen ska utvecklas från genomfartsleder till levande stadsgator som bidrar till att uppnå översiktsplanens strategi om en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön. Gatorna ska fortsättningsvis vara viktiga stråk för trafiken inom Nacka stad. Inriktningen har stöd i översiktsplan, berörda detaljplaneprogram samt utvecklad strukturplan.

I utvecklad strukturplan för Nacka stad anges övergripande ambitioner kring Värmdövägen och Vikdalsvägen samt angränsande bebyggelse. Gatornas specifika förutsättningar på varje plats behöver fördjupas och detaljstuderas i en projektering. Gatorna kan i huvudsak byggas om med stöd av gällande detaljplaner eller med avvikelser från dessa, långsiktigt är det dock en ambition att huvudgator ska vara planlagda som allmän plats. Därför kan det, när arbetet kommit längre och ytanspråk förtydligats, bli aktuellt med planläggning. Detaljplanläggning kan antingen ske i samband med genomförandet eller i efterhand för att bekräfta användningen.

Ett gestaltningsprogram för Värmdövägens och Vikdalsvägens nya utformning ska tas fram parallellt med detaljprojektering, under hösten 2018. Gestaltningsprogrammet ska redovisa hur de befintliga transportprioriterade vägarna ska kunna omvandlas till sammanbindande och attraktiva huvudgator i Nacka stad. Som stadsgator anpassas utformningen mer till fotgängarnas och cyklisternas villkor än idag. Gestaltning och utformning ska inbjuda till stadsliv längs gatorna, bland annat genom materialval, grönska och genom att lyfta fram befintliga och nyskapade stadskvaliteter och upplevelsevärden.

För stora delar av projektområde ska det nyligen beslutade arbetssättet med samverkansentreprenad tillämpas. Områdets västra del omfattas dock inte av beslutad samverkansentreprenad utan hanteras på vanligt sätt med upphandling av projektörer och entreprenörer. Projektering av Värmdövägen i Nacka stad ska påbörjas hösten 2018 och utbyggnaden är beräknad att påbörjas sommaren 2019. Stadsbyggnadsprojektet finansieras av den exploateringsersättning som exploitörer inom Nacka stad erlägger samt till viss del av ledningsägare. Projektet har inga egna intäkter och tillskapar inga byggrätter.

## 2 Syfte och mål

### 2.1 Projektets Syfte

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning av den framtida Värmdövägens sträckning inom Nacka stad, samt Vikdalsvägens del söder om Värmdöleden. Syftet är att aktuella delar av Värmdövägen och Vikdalsvägen ska utvecklas från genomfartsleder till levande och trafiksäkra stadsgator som bidrar till att uppnå översiktsplanens strategier om stadsmiljö samt ett effektivt och klimatanpassat transportsystem med tunnelbana. Gatorna är två av Nacka stads huvudgator och de ska anpassas till den nya stadsmiljön som växer fram i Nacka stad. Framkomligheten ska vara god, med prioritering för gående, cyklister och kollektivtrafik och stadsrummet ska utformas attraktivt för att fler ska vilja röra sig och uppehålla sig längs gatorna. Gatorna ska även fortsättningsvis utgöra ett viktigt stråk för teknisk försörjning.

### 2.2 Projektets mål

Projektets mål är:

- En attraktiv utformning av Värmdövägen och Vikdalsvägen som tar stöd i visionen om en tät och blandad stad och stadsbyggnadsprinciperna i Fundamenta.
- Värmdövägen och Vikdalsvägen ska utformas som stadsgator med helhetsgestaltning där planerad bebyggelse följer gatan. Vidare ska gaturummet, där det är möjligt, utformas med angöring, trädtrader för en grön stad och dagvattenhantering, samt husfasader med entréer mot gatan för stadsliv.
- Funktionella och framkomliga gator där gång-, cykel-, och kollektivtrafik prioriteras samt där en trygg och säker miljö ska uppnås.
- Att utöver trafikrelaterade funktioner även samordna och lösa funktioner som kan eller bör lokaliseras inom det framtida vägområdet, såsom ledningsinfrastruktur för vatten, avlopp, el, fjärrvärme, tele och fiber och dagvattenhantering.
- Att anpassa projektets tidplan till angränsande projekt så att förseningar undviks. Preliminärt genomförs projektering under hösten 2018 och våren 2019.
- En lämplig indelning i etapper som skapar förutsättningar för ett rationellt genomförande.
- En kostnadseffektiv ombyggnad där både investeringskostnader och långsiktiga driftkostnader beaktas.
- Projektet ska sträva efter att gatubredden hålls nere och hela tiden göra en avvägning mellan funktion och bredd för att hitta bästa möjliga lösningar, där nödvändiga funktioner får plats, i en gatusektion som ur ett fotgängarperspektiv inte upplevs som för bred. Bredden ska inte överstiga 32 meter.

#### Riktlinjer för hållbart byggande:

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggnaderna och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

#### *Hållbart resande*

Värmdövägen och Vikdalsvägen har idag, och kommer även i framtiden, ha en avgörande betydelse för framkomligheten för alla trafikslag med företräde för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Projektet ska säkerställa att lokal busstrafik och stombusstrafik även efter tunnelbanans öppnande har en god framkomlighet.

#### *Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser*

Värmdövägen och Vikdalsvägen är stråk med offentliga rum, verksamheter och mötesplatser. Avsikten är att stärka dessa funktioner i framtidens Nacka stad och Värmdövägens och Vikdalsvägens ombyggnad ska stödja den inriktningen. Projektet innehåller ingen planerad bebyggelse men gatans utformning med angoringsmöjligheter och gångbanor med mera påverkar möjligheterna att förverkliga intilliggande bebyggelsens önskade stadskvaliteter.

#### *Anpassning till framtida klimat*

Värmdövägen ligger idag i eller i nära anslutning till lågpunkter som i de skyfallsanalyser som gjorts anges som kritiska vid intensiva regn. Med en genomtänkt höjdsättning ges Värmdövägen förutsättning att fungera som avledande kanal för dagvattenvolymer som inte kan fördröjas i gatumiljön.

#### *Dagvatten som renas och infiltreras*

Värmdövägen och Vikdalsvägen är trafikerade gator där dagvattenföroreningar behöver tas omhand. I första hand ska dagvatten renas och fördröjas med gatuträd i skelettjord. Frågan behöver beaktas i både projektering, utbyggnad och framtida drift.

#### *Effektiv mark- och resursanvändning*

Längs vissa delar av Värmdövägen och Vikdalsvägen finns ytkrävande trafiklösningar samt impedimentytor där en ombyggnad kan bidra till en effektivare markanvändning. Detta medför även att markytor frigörs för bebyggelse och väl fungerande allmänna platser. En utformning där alla trafikslag beaktas möjliggör framkomlighet för människor som bor och verkar i stora delar av kommunen.

#### *Utvecklande av gröna tjänster*

Värmdövägen omges idag till stora delar av grönområden men grönstrukturen är inte en del av gatan. Tillkommande växlighet i gatan kompletterar den existerande grönstrukturen så att den får en genomtänkt roll i att leverera ekosystemtjänster som exempelvis temperaturreglering, rening av luft samt rening och fördröjning av vatten. Dessutom bidrar den starkt till att bilda attraktiva gaturum.

## 2.3 Projektets bakgrund & behov

Innan Värmdöleden (väg 222) byggdes ut på 1960- och 70-talen var Värmdövägen det huvudsakliga trafikstråket mellan Stockholm och Nacka samt vidare ut mot skärgården. Den tidigare funktionen som enda huvudsakligt trafikstråk har bidragit till gatans nuvarande karaktär av en väg snarare än en gata. Med Nackas planerade utveckling till en tät och blandad stad inom västra Sicklaön med utbyggd tunnelbana ställs nya krav på infrastruktur och vad ett huvudstråk behöver vara anpassat för. Att hantera sträckan mellan Sickla bro och Nacka Forum samt vidare till Nacka trafikplats i ett och samma projekt ger goda förutsättningar för att skapa en sammanhållen standard och gestaltning. Det ger också förutsättningar för en helhetslösning av den tekniska infrastrukturens utbyggnad. Värmdövägen utgör huvudstråk i både Sickla och centrala Nacka där en stor del av Nackas bostadsutbyggnad och stadsutveckling planeras. Värmdövägen och Vikdalsvägen kommer även i framtiden, tillsammans med Värmdöleden (väg 222), vara Sicklaöns viktigaste kommunikationsstråk. Längs aktuell sträcka av Värmdövägen och Vikdalsvägen ska dock karaktären av gata förstärkas med bland annat ny bebyggelse, fler entréer, gatuträd och genomtänkta materialval. Nya och befintliga målpunkter längs sträckan ska skapas och förstärkas.

## 3 Förutsättningar

### 3.1 Bakgrund

Inom Nacka kommun sträcker sig Värmdövägen från Lugnets trafikplats till Insjön och är cirka 17 kilometer lång. Den del som detta projekt omfattar är sträckan genom Nacka stad, från Sickla bro till Nacka Forum, projektet inkluderar även del av Vikdalsvägen från Forumrondellen till trafikplats Nacka, totalt cirka 3 kilometer.

Värmdövägens omvandling till stadsgata finns nämnd i översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka*, antagen 2012, samt i den reviderade versionen från 2018. Det anges som en åtgärd för att genomföra strategin om en tät och mer blandad stad på västra Sicklaön. Den planerade stadsutvecklingen inom Nacka stad förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur både för själva gatans stadsrum och funktioner där gående, cykel och kollektivtrafik prioriteras och för de ledningar som finns under marknivån. Där finns grunden för att sträckan ska studeras och byggas om för att skapa ett attraktivt och funktionellt gaturum där människor vill röra och uppehålla sig, där de olika trafikslagen ryms. Utöver översiktsplanen finns även en utvecklad strukturplan för Nacka stad vilket ger stöd för projektets inriktning. Vidare har två detaljplaneprogram antagits, ett för Planiaområdet i Sickla (antaget 2016) och ett för centrala Nacka (antaget 2015). Projektdirektiv för Värmdövägen beslutades den 7 juni 2017. I Nacka kommuns strategi för cykelsatsningar pekas Värmdövägen ut som regionalt huvudcykelstråk vilket är en förutsättning som ska beaktas i projektet, även dokumentet Framkomlighet i Nacka som beslutades i kommunfullmäktige under 2016 ska beaktas.



### 3.2 Projektområdets preliminära avgränsning och läge



Flygfoto över Nacka stad med projektområdet samt de kommande tunnelbaneuppgångarna markerade.

### 3.3 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Projektet ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

#### Riksintressen

Projektområdets nordöstra del angränsar till Nacka trafikplats och projektområdets västra del ligger intill Sickla bro, i närheten av Lugnets trafikplats. Båda dessa trafikplatser är delar av Värmdöleden (väg 222) som är av riksintresse för kommunikationer. På en sträcka av cirka 2 kilometer angränsar projektområdet till Saltsjöbanan som är av riksintresse för kommunikationer. Längst i öster, vid Forumrondellen, angränsar projektområdet till Storängen som är ett område utpekat som riksintresse för kulturmiljövården. Projektområdet berörs även av riksintresse för energidistribution vilket handlar om en planerad elkabel (220kV) mellan Skanstull och centrala Nacka. Projektet bedöms preliminärt inte påverka berörda riksintressen negativt. För den planerade elkabeln är eventuell påverkan i dagsläget dock svårbedömd eftersom slutligt läge inte är fastställt och riksintresset endast är schematiskt redovisat.

#### Regional utvecklingsplan

Projektområdet ligger i sin helhet inom det område som den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS 2010) pekar ut som den centrala regionkärnan. Projektet syftar och mål bedöms medverka till den utveckling som pekas ut i RUFSS 2010.

#### Översiktsplan

Värmdövägens omvandling till stadsgata finns nämnd i översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka*, antagen 2012, samt i den reviderade versionen från 2018. Omvandlingen anges som en åtgärd för att genomföra strategin om en tät och mer blandad stad på västra Sicklaön. Ombyggnaden bidrar även till att genomföra översiktsplanens strategier om effektivt och klimatanpassat transportsystem och komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka.

## Planprogram

Två detaljplaneprogram har antagits som berör projektet, ett för Planiaområdet i Sickla (antaget 2016) och ett för centrala Nacka (antaget 2015). I dessa planprogram anges en, på övergripande nivå, tydlig inriktning för bland annat gatornas karaktär, prioritering och träd.

## Gällande detaljplaner

Projektområdet berörs direkt eller indirekt av en stor mängd gällande detaljplaner.

Preliminärt bedöms följande detaljplaner, stadsplaner, byggnadsplaner och områdesbestämmelser beröras, från öster till väster:

DP564, S347, DP 162, S31, DP450, S14, S14, S7, S1, S28, B43, S27, B43, B64, S309, S68, DP294, DP612, OB1, S535, DP348. Tre av dessa planer har pågående genomförandetid; DP450 som omfattar gångbron mellan Alphyddan och Sickla köp kvarter, den löper dock ut i augusti 2018, DP564 för Tvärbanans förlängning till Sickla samt DP612 för Nya gatan stadshusområdet.

## Pågående projekt

En stor mängd projekt av olika karaktär och i olika skeden pågår eller avses påbörjas i angränsning till projektområdet. De projekt som i första hand bedöms vara berörda och där mest samordning krävs är, uppräknade från väster till öster; Norra Nobelberget, Tvärbanan, Sickla bro, Sickla industriväg, Sickla stationshus, Kvarteret Bakaxeln, Traversen, Svindersberg, Saltsjöbanans upphöjning, Järlaleden-Planiavägen, Sodafabriken, Kyrkviksparken, Järila station, Rotorfabriken, Nya gatan, Nya Nacka Forum, Parkkvarteren, Bildningskvarteren samt Mötesplats Nacka. Utöver dessa projekt berörs även Tunnelbana till Nacka och samordningsprojekten för Sickla-Plania och för centrala Nacka. Trafikförvaltningen har planer för en stombusslinje på Värmdövägen och vidare kan framtida Östlig förbindelse komma att påverka projektet.

## 4 Om projektet

Detta stadsbyggnadsprojekt bedöms inte vara ett standardprojekt där faserna planläggning, projektering och genomförande sker i tur och ordning. Arbetet i de olika faserna kommer av nödvändighet att ske parallellt med tanke på att detaljprojektering måste ske i tidigt skede och projektdirektivets angivelser om snäv tidplan, projektets innehåll och stora geografiska omfattning.

### 4.1 Markanvisning och markreglering

Inga markanvisningar bedöms bli aktuella inom projektet, samordning krävs dock med angränsande projekt som i sin tur kan innehålla markanvisningar.

Huvudregeln är att kommunen äger allmänna gator. För att åstadkomma det när Värmdövägen och Vikdalsvägen byggs om behövs vissa markregleringar genomföras. Exakt omfattning av dessa markregleringar och vilka avtal som måste tecknas med fastighetsägare är inte avgjord utan ska utredas under projekteringen. I fortsatt projektering ska behovet av markreglering bevakas och om möjligt minimeras. För att hitta lämpliga lösningar på frågor om markreglering sker nära samarbete med närliggande stadsbyggnadsprojekt så att frågor kan lösas tillsammans med berörda fastighetsägare. För att uppnå en effektivare markanvändning och ett trevligare stadsrum utreds möjligheten att reglera markområden

mellan Saltsjöbanan och Värmdövägen i Sickla, från Trafikförvaltningen till kommunen, för att samla trafikslagen i en gemensam korridor.

## 4.2 Detaljplan

Längs Värmdövägen och Vikdalsvägen pågår en mängd stadsbyggnadsprojekt med pågående eller nära förestående planläggning. Där det är möjligt ska Värmdövägens och Vikdalsvägens eventuella markanspråk i första hand planläggas i angränsande detaljplaner. Även om det behöver vara fokus på de planmässiga förutsättningarna under hela projektets gång är det först när projekteringen av Värmdövägen och Vikdalsvägen kommit längre som behovet av planläggning definieras tydligare.

### 4.2.1 Detaljplan skede 1 – möjliggörande av ombyggnad

En tidig bedömning av planlägningsbehovet indikerar att ombyggnad av Värmdövägen och Vikdalsvägen i huvudsak är möjlig att genomföra med stöd av redan gällande detaljplaner. I planlösa områden kan gatan byggas ut utan att detaljplan tas fram. I andra fall där gatans läge kan komma att justeras hamnar i första hand gatans ytterkant, med trottoar, cykelbana eller träd, inom exempelvis parkmark. En sådan lösning är planenlig eftersom sådana funktioner får finnas inom park. Detta är en preliminär bedömning som kan komma att omprövas beroende på de frågor som kan uppstå under fortsatt projektering eller vid dialoger med berörda fastighetsägare. Om det uppstår behov av planläggning för att säkerställa gatornas ombyggnad ingår det i projektets uppdrag att upprätta sådan detaljplan.

### 4.2.2 Detaljplan skede 2 – bekräftande av ombyggnad

När Värmdövägen och Vikdalsvägen väl har byggts ut är det en ambition att de i sin helhet ska vara planlagda som allmän plats, något som inte är fallet idag. Anledningen är att planläggning som allmän plats ger möjlighet att genomföra de fastighetsregleringar som behövs samt för att de rättigheter och skyldigheter som allmän plats innebär för kommun och enskilda ska gälla för hela sträckan. Det ingår i projektets uppdrag att säkerställa att hela sträckan planläggs som allmän plats. Planläggning bedöms dock i många fall kunna ske efter eller i samband med utbyggnad, detta eftersom gatan till största delen bedöms kunna byggas ut med stöd av gällande detaljplaner. Sådan planläggning kan även ske inom ramen för angränsande stadsbyggnadsprojekt.

## 4.3 Gestaltning av offentliga rum

Ett gestaltungsprogram för Värmdövägens och Vikdalsvägens nya utformning ska tas fram under hösten 2018, parallellt med detaljprojektering. Gestaltungsprogrammet ska redovisa hur de befintliga transportprioriterade vägarna ska kunna omvandlas till sammanbindande och attraktiva huvudgator i Nacka stad. Gatorna passerar genom befintliga miljöer så väl som pågående stadsbyggnadsprojekt och viktiga knutpunkter för kollektivtrafiken. Som stadsgator kommer utformningen anpassas mer till fotgängarnas och cyklisternas villkor än idag. Gestaltning och utformning ska inbjuda till stadsliv längs gatorna, bland annat genom materialval och genom att lyfta fram befintliga och nyskapade stadskvaliteter och upplevelsevärden.

Växtligheten ska utformas utifrån ett multifunktionellt ekosystemtjänstperspektiv så att hänsyn tas till både dagvattenhantering, klimatanpassning, upplevelse samt biologisk mångfald.



Fokus ska inledningsvis vara på att ta fram en helhetsgestaltning för området och i detta arbete avgöra i vilken mån olika avsnitt karaktärsmässigt ska skilja sig åt. Därefter görs förslag på val av material, växtlighet och möblering längs sträckan.

#### **4.4 Finansiering**

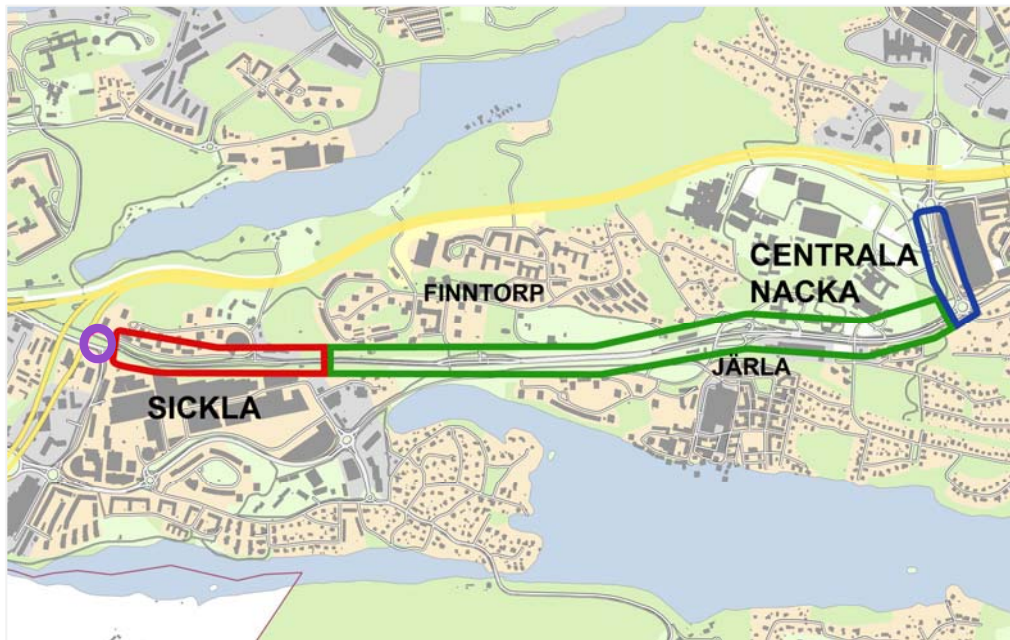
Stadsbyggnadsprojektet finansieras av den exploateringsersättning som exploatörer inom Nacka stad erlägger. Exploateringsersättningen regleras i de exploateringsavtal som upprättas mellan kommun och exploatör och beslutas i samband med en detaljplans antagande. Kommunen är i detta avseende att likställa med andra fastighetsägare och byggherrar och ska bära den del av utbyggnadskostnaderna som föranleds av de byggrätter som skapas på kommunala fastigheter inom Nacka stad. Projektet ska även till viss del bekostas av ledningsägare som utökar sin kapacitet i Värmdövägen och Vikdalsvägen. Projektet har inga egna intäkter och tillskapar inga byggrätter. För mer information om projektets ekonomi se avsnitt 6 längre ned.

#### **4.5 Genomförande**

Stadsbyggnadsprojektets genomförande består av projektering och utbyggnad. Projekteringen sker i två faser, framtagande av systemhandling och därefter framtagande av bygghandling. Parallellt med framtagande av systemhandling ska ett gestaltungsprogram arbetas fram som ska ligga till grund för fortsatt framtagande av bygghandling.

Kommunstyrelsen beslutade i juni 2017 att handla upp en samverkansentreprenad för utbyggnaden av allmänna anläggningar inom området södra centrala Nacka. Under hösten 2017 gjordes en upphandling och utvärdering av entreprenörer och i januari 2018 fattade kommunstyrelsen tilldelningsbeslut. Strax därefter tecknades kontrakt med Skanska (KFKS 2016/11–251). Stadsbyggnadsprojektet ryms delvis inom samverkansentreprenaden Södra centrala Nackas geografiska område, men inte helt. En mindre del av projektet ska projekteras och byggas ut enligt kommunens vanliga förfarande.

Stadsbyggnadsprojektets genomförande är indelat i tre etapper. Etapp 1 avser sträckan från Sickla bro till strax öster om Värmdövägens planerade plankorsning med Planiavägen. Etapp 2 avser sträckan från föregående punkt till cirkulationsplatsen vid Nacka Forum. Etapp 3 avser den del av Vikdalsvägen som är söder om Värmdöleden. De tre etapperna samt Sickla broprojektet, markerat med en violett cirkel i bilden, framgår i bilden nedan. Samverkansentreprenaden omfattar etapp 2 och 3.



Stadsbyggnadsprojektets olika delområden. Etapp 1 är markerat med röd linje. Etapp 1 gränsar till projektet Sickla bro som är markerat med violett cirkel. Etapp 2 är markerad med grön linje och etapp 3 är markerad med blå linje.

#### 4.5.1 Projektering

Detaljprojektering av gatorna påbörjas under hösten 2018 och beräknas pågå fram till och med våren 2019. Projekteringen sker dels inom samverkansentreprenaden och dels av annan part i projektets västra del. En tät samordning mellan projekteringarna ska ske. En styrande parameter för projekteringen är att få plats med de funktioner som erfordras, bland annat gång- och cykelbanor, gatuträd med dagvattenhantering och kantstensparkering vid bebyggelse som kan inrymma lokaler i bottenvåningarna. Gatorna ska så långt som möjligt rymmas på mark som redan ägs av kommunen. Eftersom förutsättningar på olika platser längs gatornas sträckning varierar kommer även gatubredderna vara olika på olika platser. I anslutning till korsningspunkter kan flera körfält behövas, beroende på trafiksäkerhet, bedömd trafikmängd och framkomlighet. Gatan ska på varje given plats inte vara bredare än vad som krävs för att få in erforderliga funktioner. Bredden ska inte överstiga 32 meter. På vissa platser kan olika önskemål om funktioner behöva vägas mot varandra och mot en god investerings- och driftsekonomi.

Projekteringen resulterar i ritningar som visar hur gatorna ska utformas. Vid Sickla station och de större korsningspunkterna ska detaljutformning studeras särskilt. Vid Setterwalls park ska utformningen anpassas till befintlig stenmur.

Projektering för etapp 1 är under upphandling och en tilldelning till projektörer planeras ske efter sommaren 2018. Etapp 2 och 3 ingår i samverkansentreprenad med Skanska. Samverkansentreprenaden är upphandlad som en totalentreprenad i samverkan. Detta innebär att entreprenören, efter kommunens beställning av projektering av Värmdövägen, har ansvar för att handla upp projektörer.

#### 4.5.2 Utbyggnad

Utbyggnaden är planerad att ske i de tre etapper som visas ovan. En part bygger ut etapp 1 och samverkansentreprenaden bygger ut etapp 2 och 3. Etapp 1 planeras att genomföras med en utförandeentreprenad där upphandling beräknas ske under våren 2019. Utbyggnad av etapp 2 och 3 ingår i samverkansentreprenaden och genomförs som en totalentreprenad. Ersättningsformen är löpande räkning enligt självkostnadsprincipen med incitaments- och vitesregleringar. Utbyggnaden i projektet planeras att starta sommaren 2019.

#### 4.5 Kommunikation/Konsten att skapa stad

Med tanke på projektets omfattning och omgivningspåverkan i utbyggnadsskedet kommer kommunikationsfrågorna vara av största vikt. Tydlig kommunikationsplan för projektet ska tas fram. En mängd olika målgrupper behöver nås och i olika skeden krävs olika typer av kommunikationsinsatser. Arbetet med konsten att skapa stad ger stora möjligheter att integrera konstnärliga kvaliteter, medskapande och mervärden till den framtida stadsmiljön. Eftersom arbetet är i ett så pass tidigt skede så är kommunikationsplan ännu inte upprättad och det återstår att klargöra på vilket sätt konsten att skapa stad tas in i arbetet. Detta är viktiga frågor för projektet att arbeta med.

### 5 Risker

Stadsbyggnadsprojektet har stora beroenden med andra omkringliggande stadsbyggnadsprojekt som leds av kommunen. Projektet har även projektberoenden med ickekommunala projekt såsom utbyggnaden av tunnelbanan och trafikförvaltningens löpande drift och underhållsarbeten med Saltsjöbanan och deras tankar om Saltsjöbanans och Tvärbanans framtida utveckling. Vid genomförandet av stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen kommer många människor påverkas både direkt och indirekt. Det finns en mängd risker med projektets genomförande som projektgruppen kommer att arbeta med och hantera kontinuerligt, nedan redovisas de som i nuläget bedöms vara av större vikt.

- Stadsbyggnadsprojektet ska till viss del projekteras och byggas ut av upphandlad samverkansentreprenad med Skanska. Arbetssättet med en samverkansentreprenad skiljer sig från det arbetssätt som vanligen tillämpas och som organisationen är van vid. Generellt sett kan implementering av nya arbetssätt initialt medföra merarbete och viss omställning för organisationen innan vinsterna med arbetssättet upplevs. Vidare är projektområdet stort och samverkansentreprenaden omfattar del av stadsbyggnadsprojektet. Det kommer krävas nära samordning för att skapa ett fungerande arbetssätt mellan samverkansentreprenaden (etapp 2 och 3) och projektör samt entreprenör i den västra delen av stadsbyggnadsprojektet (etapp 1). Ovanstående risker bedöms främst vara tidspåverkande.
- Tidplanen för projektets genomförande påverkas även av det rådande marknadsläget där det är svårt att få tag på projektörer och entreprenörer, något som direkt förskjuter tidplaner.
- Stadsbyggnadsprojektet har många beroenden med omkringliggande projekt som måste samordnas genomförandemässigt så att saker sker i rätt ordning och i rätt tid. En organisation för att klara av samordningen i utbyggnaden av Nacka stad är på

plats och det arbetas med att ta fram övergripande genomförandetidplaner som stadsbyggnadsprojektet kommer ha stor nytta av för att minimera och hantera risker.

- En preliminär ekonomisk bedömning har tagits fram och ligger till grund för projektets budget. Projektets ekonomiska status kommer uppdateras löpande under projekteringen för att klargöra projektets ekonomiska förutsättningar och eventuella risker kopplade till ekonomin.
- Stadsbyggnadsprojektet ska samordna många intressen där bland annat gaturummets gestaltning, träd för rening och fördröjning av dagvatten samt prioriterade trafikslags framkomlighet är viktiga delar. Många intressen i ett begränsat gaturum är en risk för projektets framdrift. En tidig bedömning tyder på att gatornas höjdsättning behöver justeras för att ge goda förutsättningar för ledningar och dagvattenhantering. Även nya eller förändrade förutsättningar kan innebära risker för projektets framdrift, exempelvis Östlig förbindelse, krav på standard för busshållplatser och körfältsbredder och Saltsjöbanan. Sammantaget så ska projektet lösa en mängd intressen samtidigt och på samma utrymme, något som blir en utmaning och risk med tanke på att gatorna genom Nacka stad måste kunna fungera även under utbyggnadsfasen.
- Övergripande planer och underlag såsom översiktsplanen, detaljplaneprogram, den utvecklade strukturplanen, Framkomlighet i Nacka och Strategin för cykelsatsningar i Nacka lägger på många sätt en bra grund för det vidare arbetet. Projektet ska väga olika önskemål och behov mot varandra för att hitta den sammantaget bästa lösningen på varje enskild plats. Det kommer sannolikt finnas behov av beslut om vägval i projektet för att få en effektiv framdrift. En möjlig risk att hantera är att omprövningar och beslut drar ut på tiden och medför ökade kostnader.

## 6 Ekonomi, vad kostar det?

Stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen har inte några intäkter. Projektet har stora utgifter gällande både projektering och utbyggnad då projektet avser ett stort geografiskt område. Projektet ska finansieras av exploateringsersättning från stadsbyggnadsprojekten i Nacka stad. Exploateringsersättningen regleras i de exploateringsavtal som upprättas mellan kommun och exploatör och beslutas i samband med en detaljplans antagande. Kommunen är i detta avseende att likställa med andra fastighetsägare och byggherrar och ska bära den del av utbyggnadskostnaderna som föranleds av de byggrätter som skapas på kommunala fastigheter inom Nacka stad. Kommunens drift- och underhållskostnader för Värmdövägen och Vikdalsvägen kommer att öka eftersom en standardhöjning planeras där vägen omvandlas till en gestaltad stadsgata med träd och attraktiva offentliga ytor, vilket innebär ett ökat skötselbehov. Kostnadsberäkningar för framtida drift- och underhåll kommer att genomföras under projekteringsskedet och redovisas i utbyggnads-PM. Utbyggnadstakten av gatorna anpassas till angränsande stadsbyggnadsprojekt och nödvändiga ledningsarbeten. Anpassning av utbyggnadstakt behöver även ske i förhållande till när bostäder uppförs eftersom finansiering är beroende av dessa. Balansen mellan intäkter och utgifter kommer noggrant att följas under projektets gång.



## 6.1 Projektkostnader

En kostnadsuppskattning av projektet har tagits fram för ombyggnad av Värmdövägen. Kostnadsuppskattningen är utförd på övergripande projektinformation vad avser mängder och kvaliteter. Den projektspecifika informationen kompletteras med erfarenhetsdata från liknande projekt. Kostnadsuppskattningen är gjord i ett mycket tidigt skede och ska ses som en kostnadsindikation och den inkluderar inte kostnader för att anlägga nya ledningar. Kostnadsuppskattningen är gjord i kostnadsläget januari 2017.

Projektets kostnader för projektering och entreprenad uppskattas till 250 miljoner kronor. I kostnadsuppskattning ingår inte kostnader för ledningar och ledningsarbeten. Projektet har en beviljad budget för projekteringskedet beslutad i tertiäl 1 2018. Projektet ska löpande uppdatera kostnadsuppskattningen för projektet och under projekteringsfasen ska en detaljerad kalkyl för ombyggnad av Värmdövägen och del av Vikdalsvägen tas fram.

Under projekteringsfasen ska även en kalkyl tas fram för anläggning av nya ledningar i Värmdövägen och del av Vikdalsvägen. Befintliga ledningar och kablar ska vara i drift under hela projektets genomförande. Kommunen har övergripande markavtal med respektive ledningsägare som har ledningar markförlagda i kommunens mark. Avtalen reglerar vem som ska bekosta ledningsomläggningar. Flera avtal bygger på att kostnaderna ska fördelas enligt olika procentsatser mellan parterna beroende på hur lång tid ledningarna har funnits i marken. Nyläggning och kapacitetsökning av ledningsnätet bekostas av ledningsägarna. En fördelning av kostnader som uppkommer för ledningsarbeten ska arbetas fram inom projektet och projektspecifika avtal ska tecknas med respektive ledningsägare. Ledningsomläggningen i projektet kommer till största del bekostas av ledningsägarna. Kostnader för provisorier och eventuella ledningsflyttar kommer att belasta kommunen och bedöms kunna bli omfattande. Projektets samtliga kostnader ska presenteras i utbyggnads-PM innan utbyggnaden påbörjas.

## 7 Tidplan

Projektering	2018-2019
Utbyggnad	2019-2023
Detaljplan	2019-2024 (löpande bedömning av behov, kan vara flera planer)

---

Peter Granström  
Exploateringschef Nacka stad

Angela Jonasson  
Biträdande planchef

Maria Jansson  
Projektledare, extern

Jerk Allvar  
Planarkitekt