

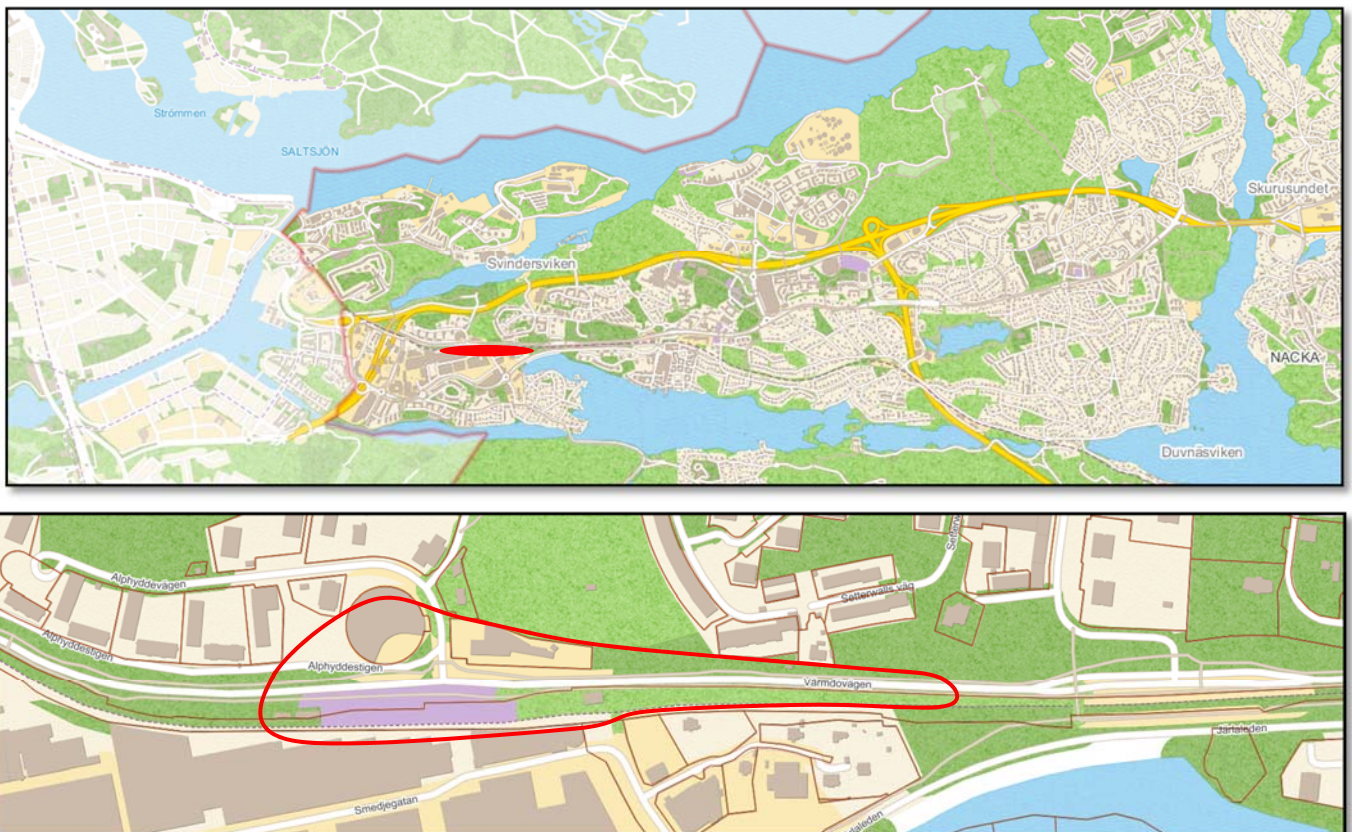
2015-10-08

**STARTPROMEMORIA**  
Saltsjöbanans upphöjning  
KFKS 2012/640-214  
Projekt 9241

Nacka stad  
Ingår i tunnelbaneavtalet

## Saltsjöbanans upphöjning

Stadsbyggnadsprojekt för Saltsjöbanans upphöjning, fastigheterna Sicklaön 76:1 med flera fastigheter i Planiaområdet



*Kartorna visar var i Nacka kommun området ligger. Den nedre kartan visar en grov avgränsning av projektområdet.*

## Sammanfattning

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektområdet ligger.

Ett planprogram är framtaget för Planiaområdet som ska bidra till att skapa en attraktiv och hållbar stadsmiljö på Västra Sicklaön. Kommunstyrelsens antagande kvarstår i avvaktan på att planprogrammet ska kompletteras med svar på bland annat dagvattenfrågan.

Projektet tar avstamp i de utgångspunkter som tagits fram i programmet och kommer resultera i flera detaljplaner. Projektområdet är en del av delområde A i programmet för Planiaområdet.

I startpromemorian formuleras ett antal delmål. Bland annat ska Saltsjöbanan höjas upp längs en sträcka intill Sickla köp kvarter. På så sätt försvinner dess barriäreffekt och istället skapas ett sammanvävt trafiknät för gående, cyklister, kollektivtrafikanter och bilister. Vidare ska tunnelbanans utbyggnad och dess uppgångar på båda sidor om Värmdövägen möjliggöras. Värmdövägen omvandlas till stadsgata i ett nytt gaturum med nya flerbostadshus på dess norra sida. I flerbostadshusens gatuplan och under Saltsjöbanans upphöjning möjliggörs för handel och service.

Norr om Värmdövägen i de nya flerbostadshusens gatuplan, kommer den norra tunnelbaneuppgången möjliggöras. Innan fastigheten Sicklaön 89:1 (Olofssons bil) bebyggs med flerbostadshus kan delar av marken komma att utgöra etableringsyta för tunnelbanans utbyggnad. Det kan även behöva möjliggöras för infart till en ny parkeringsanläggning i ett bergum under Finntorp.

Det är ett komplext stadsbyggnadsprojekt där flera aktörer är inblandade. Mycket ska ske samtidigt och på kort tid. En gemensam målbild och tidsplan är av största vikt. Den gemensamma målbilden är att behandla hela området som ett projekt för att kunna hantera olika beroenden mellan delområdena på bästa sätt. Den mest styrande faktorn är tidplanen för utbyggnaden av tunnelbanan.

Inblandade huvudaktörer är Stockholms läns landsting genom Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana samt Nacka kommun. Övriga aktörer är Kaiser Cars (Alphyddan fastighetsförvaltning AB), Olofssons bil (M & O Olofssons fastigheter AB) och Atrium Ljungberg AB (Sickla köp kvarter).

Preliminär tidsplan för planering av Saltsjöbanans upphöjning är mellan år 2015 och 2017 och för utbyggnad mellan år 2018 och 2022. Flerbostadshuset ligger i ett senare skede mellan år 2020 och 2025.

Kostnaden för upphöjningen beräknas till mellan 280 till 360 miljoner kronor. Den stora skillnaden beror på om Nacka station kommer behöva byggas om på upphöjningen eller inte. En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda fastighetsägare i området. Ansvar och kostnader med fastighetsägare i området kommer att regleras genom ram- och exploateringsavtal. Försäljning av kommunala markområden norr om Värmdövägen kommer att rendera i intäkter, dock kommer projektet som helhet med

stor sannolikhet visa ett negativt resultat. Det negativa resultatet vägs upp av kommunala byggrätter i intilliggande områden.

Projektet möjliggör för kommunen att uppfylla sin del av tunnelbaneavtalet.

## I Syfte och mål

### I.1 Projektets Syfte

Det övergripande syftet är att samordna alla ingående aktörer samt att behandla hela projektområdet som ett projekt, för att kunna hantera olika beroenden mellan delområdena på bästa sätt.

Projektet syftar till att möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning, tunnelbanans utbyggnad och nya flerbostadshus längs med Värmdövägens norra sida. En utredning pågår också beträffande möjligheten att förlägga parkeringsplatser i bergrum under Finntorp, med infart från Värmdövägen.

Projektet ska ta hänsyn till den järnvägsplan som Förvaltningen för tunnelbanans utbyggnad just nu håller på att arbeta fram. Det ska ta avstamp i de utgångspunkter som tagits fram i programmet för Planiaområdet och i kommunens inriktningsbeslut för upphöjningen av Saltsjöbanan.

Utgångspunkterna och inriktningsbeslutet ska tillsammans med angränsande utvecklingsområden ses som ett viktigt steg mot att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad. Programmets vision har sin utgångspunkt i kommunens översiktsplan ”Hållbar framtid i Nacka” (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier.

Den stadsbyggnadsstrategi som är mest vägledande för Planiaområdet är att ”Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön”. Även ett ”Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka” är tillämplig då tunnelbanans utbyggnad sträcker sig genom delområdet och bland annat behovet av tunnelbaneuppgångar måste säkerställas.

### I.2 Projektets Mål

Projektets mål att möjliggöra;

- Upphöjning av Saltsjöbanan och därmed en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen.
- Ett sammanvävt trafiknät för gående, cyklister och bilister utan Saltsjöbanans barriärverkan.
- Tunnelbanans utbyggnad.
- Tunnelbaneuppgångar på båda sidor om Värmdövägen.
- Utrymmen för teknik och service för tunnelbanans drift och underhåll.
- Omvandling av Värmdövägen till stadsgata.
- Flytt av Värmdövägen söderut.
- Flytt av kvartersmarken norr om Värmdövägen söderut.
- Ny bebyggelse utmed Värmdövägen.

- Parkering för ny och befintlig bebyggelse.
- Lokaler för handel och kontor med mera längs med båda sidor om Värmdövägen. Dels i flerbostadshusens gatuplan dels i Saltsjöbanans brokonstruktion.

### I.3 Mål 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 stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

För detta stadsbyggnadsprojekt har följande målområden valts ut som prioriterade:

- **Hållbart resande**  
Motivering: Bebyggelsen ligger nära olika former av kollektivtrafik med god turtäthet.
- **Effektiv mark- och resursanvändning**  
Motivering: Ett relativt litet delområde där många funktioner ska samsas.
- **God ljudmiljö**  
Motivering: Nya bostäder kommer uppföras samtidigt som Saltsjöbanan höjs upp och Värmdövägen omvandlas till stadsgata vilket resulterar i en bullerstörd miljö som måste hanteras i det kommande detaljplanarbetet.
- **Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser**  
Motivering: Området utvecklas till att bli en del av Nacka Stad. Värmdövägen omvandlas till en stadsgata med både handel, kontor, service och bostäder.

### I.4 Projektets bakgrund

Nacka kommun är en del av en storstadsregion som växer fort och Västra Sicklaön ligger i gränslandet till Stockholms innerstad.

I maj 2010 antog Landstingsfullmäktige en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010). Utvecklingsplanen bygger på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Regionen ska vara bra att bo och leva i, och den ska vara lockande att besöka och investera i. Här ska finnas gynnsamma förutsättningar för olika slags verksamheter. Västra Sicklaön är enligt RUF 2010 en del av den centrala regionkärnan.

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting samt kommunerna Nacka, Solna, Järfälla och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blåa linje förlängs från Kungsträdgården till centrala Nacka. Avtalet innebär ett åtagande från Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Av dessa bostäder ska cirka 2650 byggas inom programområdet för Planiaområdet, som detta projekt är en del av.

I februari 2013 antog Kommunstyrelsen Start-PM för detaljplaneprogram för Planiaområdet på Västra Sicklaön. Under november och december 2013 var programmet ute på samråd.

I juni 2014 tillstyrkte Miljö och samhällsbyggnadsnämnden programmet och i oktober 2014 tillstyrktes det av Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott. Kommunstyrelsen har vid upprättandet av denna startpromemoria inte antagit programmet för Planiaområdet då bland annat dagvattenfrågan inte är färdigbehandlad.

I mars 2015 levererades en teknisk förstudie gällande upphöjning av Saltsjöbana vid Nacka Station. Med den som grund beslutade Kommunfullmäktige i juni 2015 att;

- 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 kronor med station och cirka 280 miljoner kronor utan station.*
- 3. Kommunen motsätter sig inte 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.*

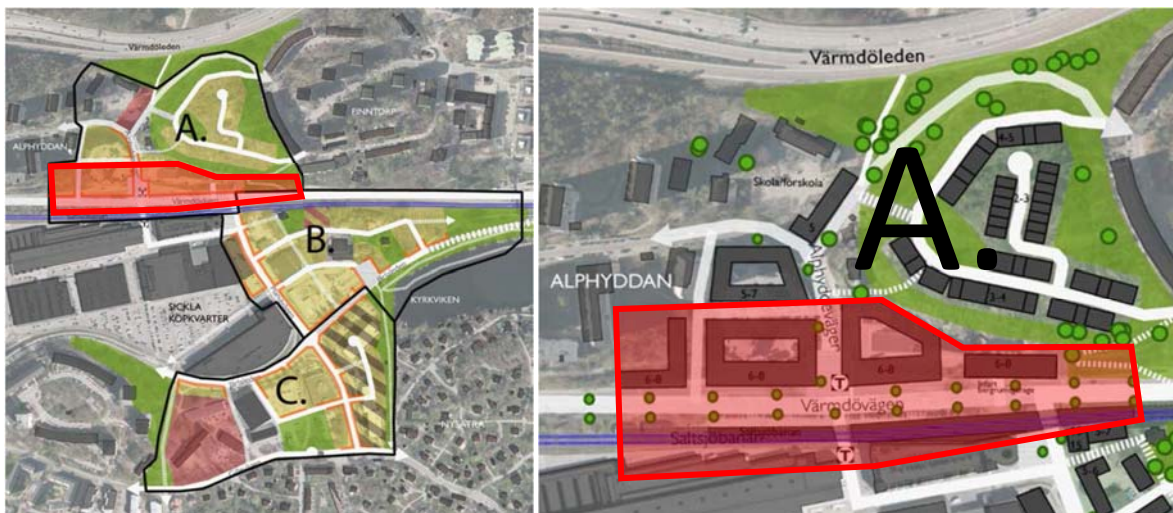
## 2 Förutsättningar

### 2.1 Fastighet/Område

Området omfattar de kommunägda fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12 samt 76:1 (Trafikförvaltningen), 83:22 (Atrium Ljungberg AB), 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) och 89:1 (M & O Olofssons fastigheter AB).

### 2.2 Projektområdets preliminära avgränsning/ läge

Projektområdet är en del av delområde A i programmet för Planiaområdet. Se bilaga 1, *Program för Planiaområdet, Antagandehandling*.



Vänstra bilden visar de tre delområdena ur programmet för Planiaområdet. Den högra visar projektets preliminära avgränsning inom delområde A.

## 2.3 Planbesked

I oktober 2012 inkom fastighetsägarna för fastigheten Sicklaön 88:1 (Alphyddan fastighetsförvaltning AB) med en ansökan om planbesked. I mars 2013 beslutade miljö- och stadsbyggnadsnämnden att det var lämpligt att pröva möjligheten att bygga nya bostäder och verksamheter på fastigheten Sicklaön 88:1 samt att fastigheten ska ingå i programområdet för Planiaområdet.

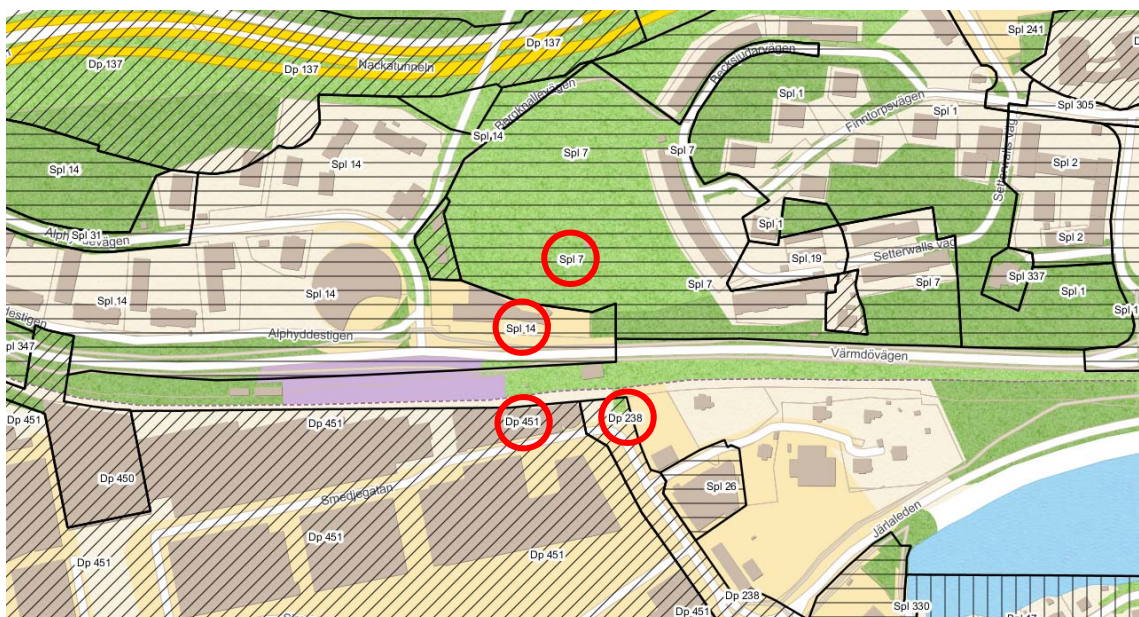
## 2.4 Kommunal och övriga intressen samt kommunala planer

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.

Både kommunen och landstinget har intressen i området. Utöver den kommunala marken där kommunen vill uppföra bostäder, finns kommunala intressen bland annat i form av tillskapandet av ett regionalt cykelstråk utmed Värmdövägen, upphöjningen av Saltsjöbanan samt utbyggnaden av tunnelbanan och dess uppgångar.

Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, är starka intressenter med anledning av att Saltsjöbanan ska höjas upp, Nacka station eventuellt ska stängas, tunnelbanan ska byggas ut och busslinjenätet ses över. För närvarande arbetar Förvaltningen för utbyggd tunnelbana med samrådshandlingen för järnvägsplanen och Trafikförvaltningen genomför analyser för att utreda huruvida Nacka station eventuellt kan stängas i samband med upphöjningen eller inte.

Gällande detaljplaner inom och angränsande till området är Stadsplanerna 7 och 14 samt detaljplanerna 238 och 451.



*Urklipp ur Intern-GIS. Berörda stads- och detaljplaner är inringade.*

Stadsplan 7 (1954) behandlar ändring av stadsplanen för Finnторp. Planen reglerar bland annat parkmark på Finnberget. Planen har ingen genomförandetid.

Stadsplan 14 (1959) för Alphyddan. Planen reglerar bland annat parkmark samt mark för parkeringsändamål inom projektområdet. Planen har ingen genomförandetid.

Detaljplan 238 (2000-05-29), för del av Atlas Copco, Sicklaön 83:22 m.fl., ”Centrala Sickla”. Planen reglerar område för centrumverksamhet och har en genomförandetid på femton år.

Detaljplan 451 (2008-08-28), för Sicklaön 83:22 m fl., Sickla Köpkvarter och del av Sickla Industriområde. Planen reglerar område för verksamhetsändamål och har en genomförandetid på 10 år.

Ingen av ovanstående planer bedöms utgöra hinder för det kommande planarbetet.

## **2.5 Privata intressenter**

Alphyddan fastighetsförvaltning AB (Kaiser Car) och M & O Olofssons fastigheter AB (Olofssons bil) äger mark norr om Värmdövägen. Både Värmdövägen och dessa fastigheter föreslås flyttas längre söderut. Fastigheterna föreslås bebyggas med flerbostadshus. Norr om Värmdövägen ska även en tunnelbaneuppgång anläggas. Fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB äger stora delar av Sickla köpkvarter och äger marken närmast intill Saltsjöbanan. M & O Olofssons fastigheter AB undersöker för närvarande, i samarbete med kommunen, förutsättningarna för att omlokalisera sin verksamhet till en annan del av kommunen.

## **3 Om projektet**

Upphöjningen av Saltsjöbanan är ett komplext stadsbyggnadsprojekt där många olika aktörer är inblandade och mycket ska hända samtidigt såväl internt som externt på kort tid.

Parallellt med kommunens arbete kommer två tunnelbaneuppgångar att byggas av Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, en norr om och en söder om Värmdövägen. Den norra tunnelbaneuppgången är planerad att hamna i gatuplanet i det framtida flerbostadshuset söder om fastigheten Sicklaön 88:1. Eftersom den södra uppgången är föreslagen att integreras i brokonstruktionen för Saltsjöbanan kommer upphöjningen att prioriteras i detta projekt.

För att möjliggöra genomförandet måste mark tillfälligt tas i anspråk norr om Saltsjöbanan, dels på Värmdövägens befintliga sträckning dels på delar av fastigheterna direkt norr därom. Därefter kan förändringar i Värmdövägens bredd och position göras. Slutligen kan fastigheterna i området längs med Värmdövägens norra sida utvecklas till bostäder och eventuellt till infart och parkering i berget.

I dagsläget håller Trafikförvaltningen på att utreda huruvida Nacka station eventuellt kan stängas i samband med upphöjningen eller inte. Detta påverkar både Värmdövägens bredd,

placeringen av den norra tunnelbanenedgången samt projektets totala kostnad och genomförandetid.

Målbilden är att Saltsjöbanans upphöjning, tunnelbaneuppgångarna och övriga stadsbyggnadsåtgärder i området som startpromemorian omfattar betraktas som ett projekt, eftersom de är så tätt beroende av varandra. De två projekten kan komma behöva bygga delar av den andra partens anläggning för att allt ska kunna hinnas med. Detta kommer i så fall att regleras i avtal.

### **3.1 Detaljplaner**

Detaljplanearbetet sker enligt plan- och bygglagen, PBL 2010:900.

Området kommer delas upp i flera detaljplaner. Den första detaljplanen som arbetas fram ska möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning och tunnelbanans utbyggnad.

Kommunfullmäktige har beslutat att som huvudregel ska detaljplanearbete bedrivas enligt plan- och bygglagens bestämmelser om standardförfarande. Bebyggelsen norr om Värmdövägen bedöms kunna bedrivas med standardförfarande. Saltsjöbanans upphöjning bör emellertid bedrivas med utökat förfarande då projektet är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse och kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

### **3.2 Projekteringshandlingar**

Projekteringshandlingar för upphöjningen av Saltsjöbanan och flytten av Värmdövägen kommer upprättas parallellt med detaljplanearbetet. En projekteringsledare är nyligen upphandlad av kommunen.

### **3.3 Genomförande**

Upphöjningen av Saltsjöbanan kommer att planeras och genomföras samtidigt som tunnelbanan planeras och genomförs i samma område. Tunnelbaneutbyggnadens tidplan är styrande eftersom tunnelbaneuppgångarnas placering har stor påverkan på upphöjningsprojektet. De två projekten kan komma behöva bygga delar av den andra partens anläggning för att allt ska kunna hinnas med.

Trafiken på Värmdövägen bedöms komma att påverkas kraftigt under genomförandefasen. Vidare kan medborgare och närliggande fastigheter komma att ha svårt att se skillnad på de två infrastrukturprojekten. En god kommunikation och en god samordning kommer därför vara helt avgörande för att lyckas bra med båda projekten.

### **3.4 Avtal**

I samband med Saltsjöbanans upphöjning och flytten av Värmdövägen kommer ett antal avtal behöva tecknas.

Avtal behöver tecknas med Landstinget avseende Saltsjöbanans upphöjning som reglerar ekonomiska åtaganden och ansvar för genomförandet. Ramavtal och exploateringsavtal tecknas med berörda fastighetsägare. Avtal tecknas avseende 3D-fastighetsbildningen för de lokaler som skapas under brokonstruktionen och för ägandeförhållandena för desamma



jämtemot Trafikförvaltningen. Avtal behöver även tecknas kring ägandeförhållanden för det nuvarande Nacka stationshuset i samband med en flytt av detsamma.

Inför den framtida bebyggelsen längs med Värmdövägens norra sida kommer fastighetsbildningsåtgärder bli aktuella. Detta regleras i avtal. Markanvisning kommer också ske på de kommunalägda markområdena. För tilldelningen av den kommunägda marken tecknas markanvisningsavtal och exploateringsavtal.

Förhandling av ett ramavtal har påbörjats med en av fastighetsägarna i området. Avtal med fler fastighetsägare kommer att bli aktuellt.

## 4 Ekonomi

Kostnaderna för upphöjningen av Saltsjöbanan har bedömts till cirka 360 miljoner kr om den genomförs med Nacka station kvar och cirka 280 miljoner kr om stationen inte byggs på upphöjningen. Dessa siffror inkluderar ett 25 procentigt påslag för projektering, byggherrekostnader och generella osäkerheter. Detaljer framgår i bilaga 2, *Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station, Teknisk utredning, 2015-03-26*, sidan 24 och 32.

I ram- och exploateringsavtal med de privata fastighetsägarna regleras ansvar och kostnader. Avtalen kommer bland annat att reglera plankostnader, exploateringsbidrag och medfinansiering av tunnelbanan. Byggherrarna i området ska vara med och finansiera nödvändiga infrastrukturåtgärder så som lokalgator och ombyggnation av Värmdövägen till stadsgata.

Projektet kommer rendera i intäkter i samband med försäljning av kommunala markområden norr om Värmdövägen. Intäkternas storlek beror på byggrätternas omfattning på den kommunala marken och på om byggrätterna blir bostadsrätter eller hyresrätter.

En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är också medfinansiering av berörda fastighetsägare i området. Även om inriktningen är att maximera intäkterna och minimera kostnaderna kommer dock projektet som helhet med stor sannolikhet visa ett negativt resultat. Det negativa resultatet vägs upp av kommunala byggrätter i intilliggande områden.

### 4.1 Tidsplan

En styrande faktor är tidplanen för utbyggnaden av tunnelbanan och då initialt framtagandet av järnvägsplanen. En annan styrande faktor är huruvida Nacka station återuppbyggs eller inte i samband med upphöjningen. Analys visar att om Nacka station stängs i samband med upphöjningen kan genomförandetiden kortas med upp till ett år. Den snäva tidplanen medför att arbetet med att färdigställa detaljplanen för upphöjningen kommer att behöva göras parallellt med projekteringen av densamma.

Planprogrammet för Planiaområdet antas	Vintern 2015/2016
Upprätta detaljplan för upphöjningen	2015-2017
Projektering upphöjningen	2015-2017
Utbyggnad upphöjningen	2018-2022

---

Plan- & genomförandearbete för  
fastigheterna på norra sidan av  
Värmdövägen

2020-2025

---

Christina Gerremo  
Biträdande chef Exploateringsenheten

Nina Åman  
Planchef

Åsa Dahlgren  
Delprojektledare, planarkitekt

Fredrik Lidberg  
Projektledare

## Bilagor

- 1 *Program för Planiaområdet, Antagandehandling.*
- 2 *Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station, Teknisk utredning, 2015-03-26.*
- 3 *Kommunägd mark och byggrätter, Saltsjöbanans upphöjning.*