

STARTPROMEMORIA
Gång- och cykelbro
från Henriksdalsberget till Sickla

Dnr KFKS 2019-425 (HP)

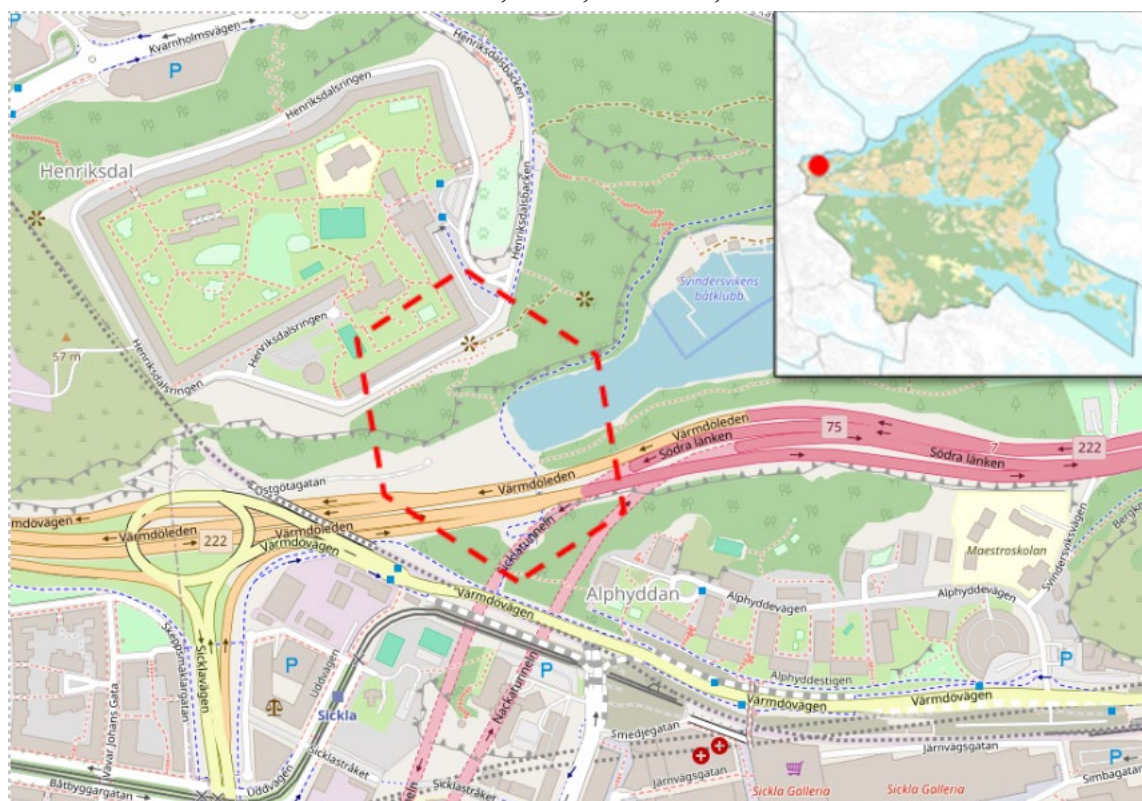
KFKS 2019-416 (DP)

Utökat förfarande

Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Gång- och cykelbro från Henriksdalsberget till Sickla

Stadsbyggnadsprojekt för gång- och cykelbro från Henriksdalsberget till Sickla, fastigheterna
Nacka Sicklaön 37:11, 40:11, 80:2 m.fl., Nacka kommun



Den streckade figuren visar projektets ungefärliga utredningsområde. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun projektområdet ligger

Sammanfattning	3
Bakgrund	4
Projektets syfte och mål	5
Syfte	5
Mål	5
Förutsättningar	6
Område och avgränsningar	6
Markägoförhållanden	7
Planförutsättningar – statliga, regionala och kommunala	8
Trafik och mobilitet	13
Trygghet	18
Utförande	19
Utformning	19
Detaljplan	20
Rättsligt genomförande	20
Förändringar i markägoförhållanden	22
Konsekvenser för fastighetsägare och boende	22
Konsten att skapa stad	22
Fortsatt arbete	22
Tidplan	23
Risker	24
Kommunikation	25
Avslut och överlämnande	25

Sammanfattning

Stadsbyggnadsprojekt "Gång- och cykelbro från Henriksdalsberget till Sickla" syftar till att anlägga en ny gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla.

Inom stadsbyggnadsprojekt Henriksdalsbacken (KFKS 2019/425) har en initial utredning av en gång- och cykelbro genomförts som visar att det är motiverbart att genomföra en heltäckande utredning och starta detaljplanearbete för bron, varför den nu bryts ut till ett eget stadsbyggnadsprojekt. För projektet krävs ny detaljplan.

Att utreda en gång- och cykelbro här nämns även i översiktsplanen för Nacka kommun som en del i att uppfylla stadsbyggnadsstrategin om ett komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka.

Gång- och cykelbron har till syfte att skapa en genare koppling från Henriksdalsberget till Sickla och övriga Nacka. Bron ska öppna upp för bättre kopplingar mellan stadsdelarna och medföra att boende i Henriksdal får ökad närhet till Sicklas befintliga kollektivtrafiknod och den planerade tunnelbanan. Syftet med projektet är att koppla samman målpunkter och förbättra tillgängligheten samt att ge en mer sammanhängande stadsmiljö.

Bron föreslås utformas som en konstruktion med fem spann. En utmaning är att fastställa landfästena och stödens placering med hänsyn till markägförhållanden och vägområdet för Värmdöleden, väg 222. Omfattande förstärkning vid grundläggning kommer att krävas beroende på bergets kvalitet och omgivande anläggningar, framförallt behöver hänsyn tas till Södra länken, väg 75.

Både Värmdöleden och Södra länken är riksintressen som måste beaktas i projektet. Även en framtida Östlig förbindelse ska ej försvåras genom projektet, vilket är bekräftat i samråd med Trafikverket. Projektet är inom ett område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövärden, det vill säga har ett kulturhistoriskt sammanhang vilket också måste beaktas.

Projektets nästa steg är att genomföra en heltäckande förstudie som utreder sträckning och utformning av gång- och cykelbron samt kostnaden förenad med olika alternativ med särskilt beaktande av trygghetsaspekten och riksintresset för kulturmiljö. Vägen från framtida kollektivtrafiknoden i Sickla upp till gång- och cykelbron behöver också klarläggas av studien. Den heltecknade förstudien ska vara underlag för ett samråd i detaljplaneprocessen.

Bakgrund

När planprogrammet för Henriksdal (KFKS 2012/294-214) antogs i januari 2018 gavs Kommunstyrelsen i uppdrag att utreda en gång- och cykelbro från Henriksdalsberget till Sickla och övriga Nacka. Översiktsplanen för hela Nacka kommun (KFKS 2016/704) som antogs i maj 2018 nämner även den att en gång- och cykelbro inom detta område ska utredas. Översiktsplanen konstaterar att för att det ska vara enkelt, snabbt och säkert att cykla i Nacka behöver gång- och cykelvägnätet kompletteras på många ställen.

Inom stadsbyggnadsprojekt Henriksdalsbacken har en första utredning av en gång- och cykelbro genomförts som visar att det är motiverbart att genomföra en heltäckande utredning och starta detaljplanearbete för bron, varför den nu bryts ut till ett eget stadsbyggnadsprojekt.



Bild 1: Illustration av den framtida kollektivtrafikknutpunkten i Sickla med stationshuset och tunnelbaneingången till vänster, följt av Tvärbanan, Saltsjöbanan och Värmdövägen. Alphyddan med sina orangea hus syns längst till höger och bakom det skymtas de gula husen på Henriksdalsberget. Källa: Tmrw via Atrium Ljungberg

Projektets syfte och mål

Syfte

Gång- och cykelbron har till syfte att skapa en genare koppling från Henriksdalsberget till Sickla och övriga Nacka. Bron ska öppna upp för bättre kopplingar mellan stadsdelarna och medföra att boende i Henriksdal får närhet till den nya kollektivtrafikknutpunkten i Sickla, se bild 1. Syftet med projektet är därmed att koppla samman målpunkter och förbättra tillgängligheten samt att ge en mer sammanhängande stadsmiljö.

Mål

Projektmål

Projektets övergripande mål är att anlägga en gång- och cykelbro från Henriksdal till Sickla.

Utöver byggnation och projektering av anläggningen är projektets mål att utföra en djupare utredning, en heltäckande förstudie, för gång- och cykelbron samt att upprätta en ny detaljplan.

Med bron är målet att:

- Knyta ihop Henriksdalsberget med Sickla och övriga Nacka
- Skapa bättre tillgänglighet till Sickla station som är en strategisk kollektivtrafikknod
- Fler resor ska ske med hållbara trafikslag

Målet är att utforma bron så att den upplevs och är trygg och säker samt tar hänsyn till landskapsbilden och riksintresset för kulturmiljö.

Uppföljning av projektmålen

För att följa upp hur många som använder bron kan antalet passager av gående och cyklister räknas med elektronisk utrustning under en period efter färdigställande.

Strategi för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka

Kommunens strategi för miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka antogs av kommunfullmäktige den 17 juni 2019 och började gälla 1 januari 2020. Syftet med strategin och tillhörande genomförandeplan är att vara vägledande i stadsutvecklingen genom att miljö- och klimatarbetet förankras tidigt i stadsbyggnadsprojekten samt i de olika skedena i stadsbyggnadsprocessen.

Arbetet med miljö- och klimatambitionerna för projektet behöver utvecklas vidare i ett senare skede. Inledningsvis lyfts två av strategins strategiska inriktningar fram här som anses mest relevanta för projektet med förslag på ambitioner som skulle kunna vara lämpliga:

❖ **Hållbart resande och mobilitet**

Ambition: Främja resor till fots eller med cykel och göra det lätt att byta mellan olika trafikslag. Bron ska vara säker och upplevas som trygg.

Förutsättningar

Område och avgränsningar

Projektområdet är beläget på den nordvästra Sicklaön, längst in vid Svindersvikens spets mellan Henriksdal och Sickla. Topografiskt ligger området mellan två höjder, Henriksdalsberget och Alphyddan.

Området runt Svindersviken har historiskt använts av olika industrier. Analysresultat visar att både ytligt och djupare liggande sediment är förorenat med metaller och organiska föreningar. Det finns ingen badplats eller brygga i närheten av projektområdet, dock flertalet båtklubbar.

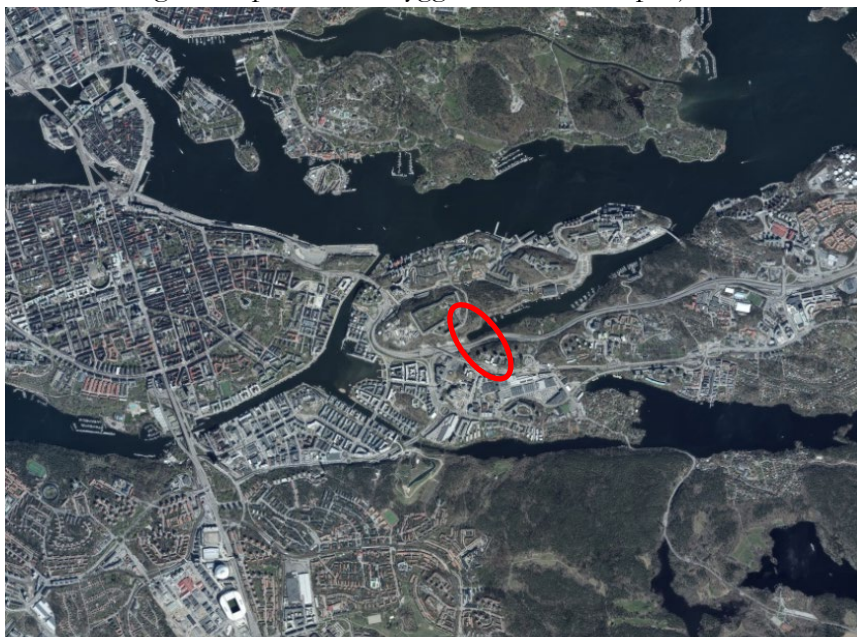


Bild 2: Flygfoto över ungefärligt projektområde (röd ring), karta från Lantmäteriet.

Markägoförhållanden

På båda sidor av den tilltänkta bron finns privata fastighetsägare, vid Henriksdalsberget bostadsrättsföreningen "Svindervik i Nacka", ägare till Nacka Sicklaön 78:6 och vid Alphyddan bostadsrättsföreningen "Alphyddans Ros", ägare till Nacka Sicklaön 84:6.

För fastigheterna Nacka Sicklaön 80:1, 80:2 och 80:3 är Trafikverket fastighetsägare. Övriga fastigheter i området (Nacka Sicklaön 79:1, 37:11, 40:11) ägs av Nacka kommun.

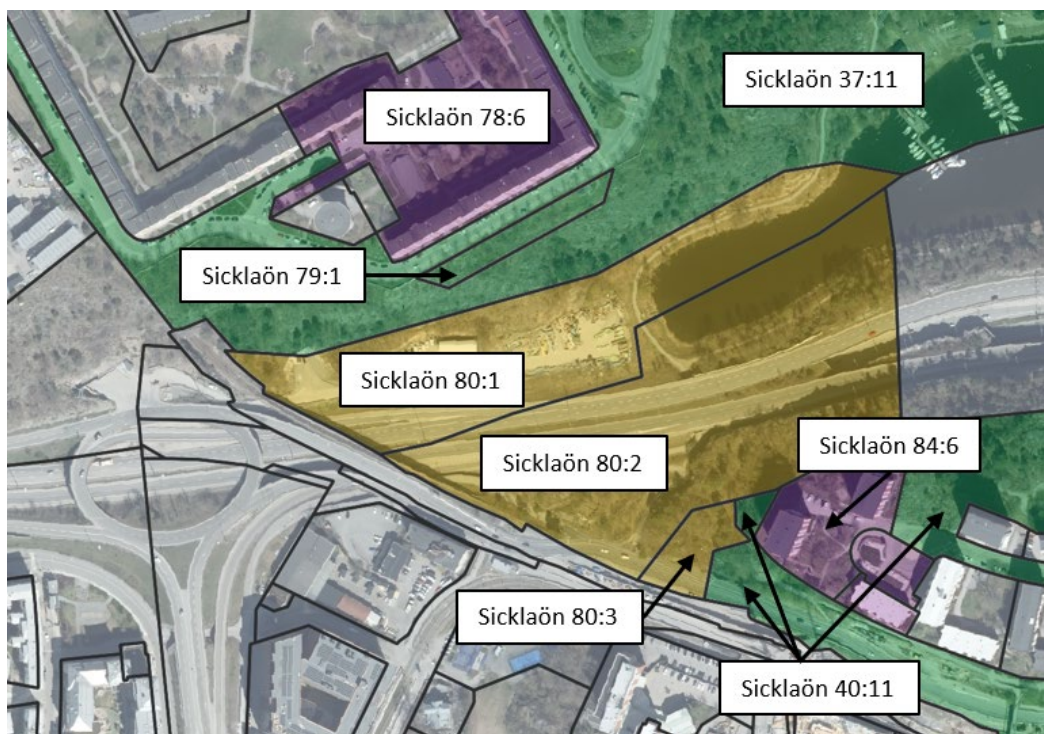


Bild 3: Fastigheter i projektområde, där fastigheter markerade med grönt ägs av Nacka kommun, gult av Trafikverket och lila av bostadsrättsföreningar.

När gång- och cykelbrons placering är utredd och klarlagd krävs att kommunen tecknar avtal om åtkomst till marken, mer om det under avsnitt 5, utförande.

Planförutsättningar – statliga, regionala och kommunala

Nedan beskrivs de planförutsättningar projektet har samt vilka riksintressen som måste beaktas. 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. I Nacka stad byggs 11 300 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser fram till år 2035. Detta gör det möjligt att bygga tunnelbana till Nacka med stationerna Sickla, Järla och Nacka som är slutstationen vid Nacka Forum.

Regional utvecklingsplan

Den nuvarande regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050) vann laga kraft i oktober 2018. Utvecklingsplanen bygger, liksom den tidigare planen från 2010, på visionen att Stockholmsregionen ska vara den mest attraktiva storstadsregionen i Europa. Bland annat prioriteras ökat bostadsbyggande, satsningar mot ett mer transporteffektivt samhälle, kompetensutveckling samt jämlik och förbättrad folkhälsa.

Västra Sicklaön är enligt RUF5 en del av den centrala regionkärnan och den nya tunnelbanesträckningen till Nacka en del i att öka tillgängligheten med kollektivtrafiken för att främja arbetsmarknadens funktion.

Även förbättrade förutsättningar för gående och cyklister är en fråga av regional betydelse eftersom en höjd andel gång- och cykeltrafik bidrar till mindre trängsel på vägarna, samt till förbättrad tillgänglighet och folkhälsa samt minskad klimatpåverkan. Projektet är därför i linje med den regionala utvecklingsplanen då det bidrar till bättre förutsättningar för gående och cyklister.

Översiktsplan

Att utreda en gång- och cykelbro mellan Henriksdal och Sickla är förenligt med Nacka kommuns översiktsplan från 2018 (KFKS 2016/704) och nämns som en del i att uppfylla stadsbyggnadsstrategin om ett komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka. Behovet av att snabbt ta sig fram till fots eller med cykel längs attraktiva stråk ökar med en tunnelbanelösning eftersom stationerna ligger glesare än busshållplatser.

Totalt finns fyra stadsbyggnadsstrategier i översiktsplanen;

- Skapa en tätare och mer blandad stad på västra Sicklaön
- Kompletta transportsystem med tunnelbana till Nacka
- Utveckla Nackas lokala centrum och deras omgivning
- Planera, förvalta och utveckla den gröna och blå strukturen

Projektet kopplar till de två första strategierna genom att det är en del av Nacka stad och skulle öka tillgängligheten till den planerade tunnelbanan.

Gällande detaljplaner

Projektområdet är detaljplanelagt, se bild 4. Till största del gäller *Detaljplan för Österleden, delen vid Svindersviken, Västra Sicklaön i Nacka*, aktbeteckning 0182K-96/22, som vann laga kraft 1996.

Genomförandetiden har gått ut. För aktuellt område anger detaljplanen användningsslagen natur, öppet vattenområde, gata i huvudvägnätet och bostäder.

Vid den planerade brons norra brofäste gäller detaljplan S67 *Förslag till ändring av del av stadsplan för Henriksdalsberget (kvarteren alpen och alnen m.m.)*, aktbeteckning 0182K-5859. Detaljplanen vann laga kraft 1970 och genomförandetiden har gått ut. För aktuellt område anger detaljplanen användningsslagen park, allmän plats och gata, allmän plats.

Vid den planerade brons södra brofäste gäller detaljplan S31 *Förslag till ändring av stadsplan för del av Alphyddan*, aktbeteckning 0182K-5241. Detaljplanen vann laga kraft 1964 och genomförandetiden har gått ut. För aktuellt område anger detaljplanen användningsslaget bostäder med bestämmelsen att marken inte får bebyggas.

Projektet bedöms inte vara förenligt med bestämmelserna i gällande detaljplaner. En ny detaljplan skulle därför behöva upprättas, se mer under rubrik 5, utförande.

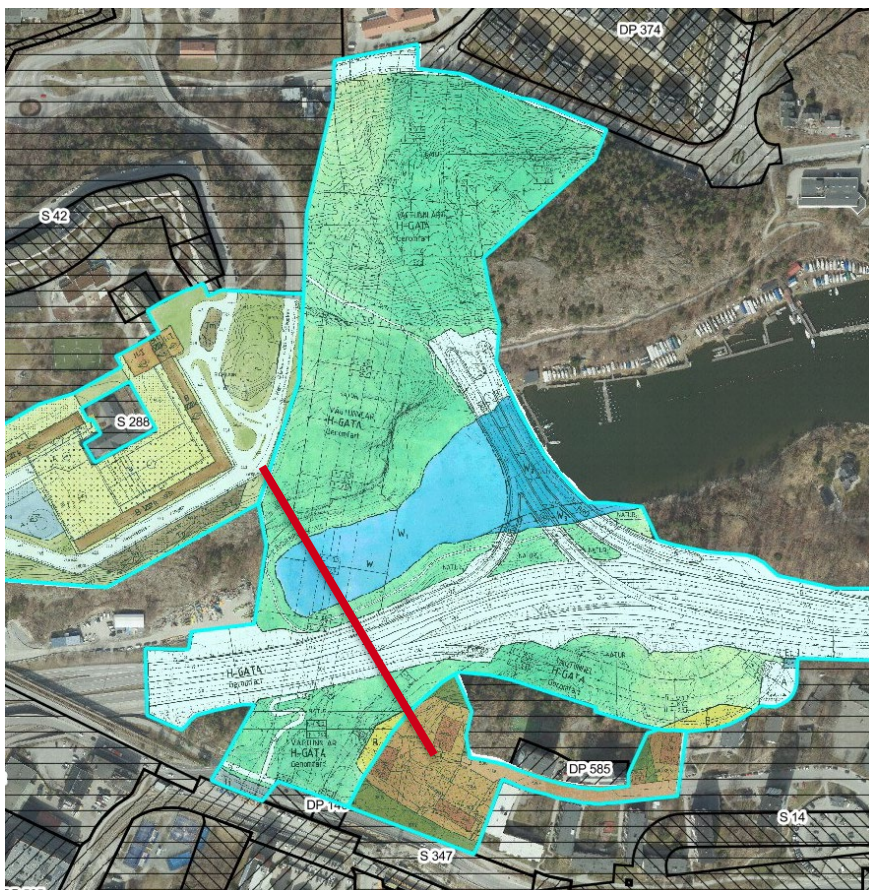


Bild 4: Gällande detaljplaner. Bron är schematiskt markerad med ett rött streck.

Riksintressen

Projektet påverkas av flera riksintressen, se bild 5. Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden som ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan skada utpekade värden eller intressen och regleras i miljöbalken. Nedan beskrivs de riksintressen som måste beaktas för projektet och en initial bedömning av projektets påverkan. De riksintressen som är aktuella i projektområdet är:

- Södra länken, väg 75
- Värmdöleden, väg 222
- Östlig förbindelse
- Kulturmiljövård (Stockholms farled och inlopp)
- Kustområde och skärgård

Riksintressen som inte beskrivs i detta PM eftersom påverkan bedöms marginell:

- Farleden till Stockholm längs Nackas norra kust
- Inflygningskorridor till Bromma flygplats

Saltsjöbanan är inte längre klassificerat som riksintresse.

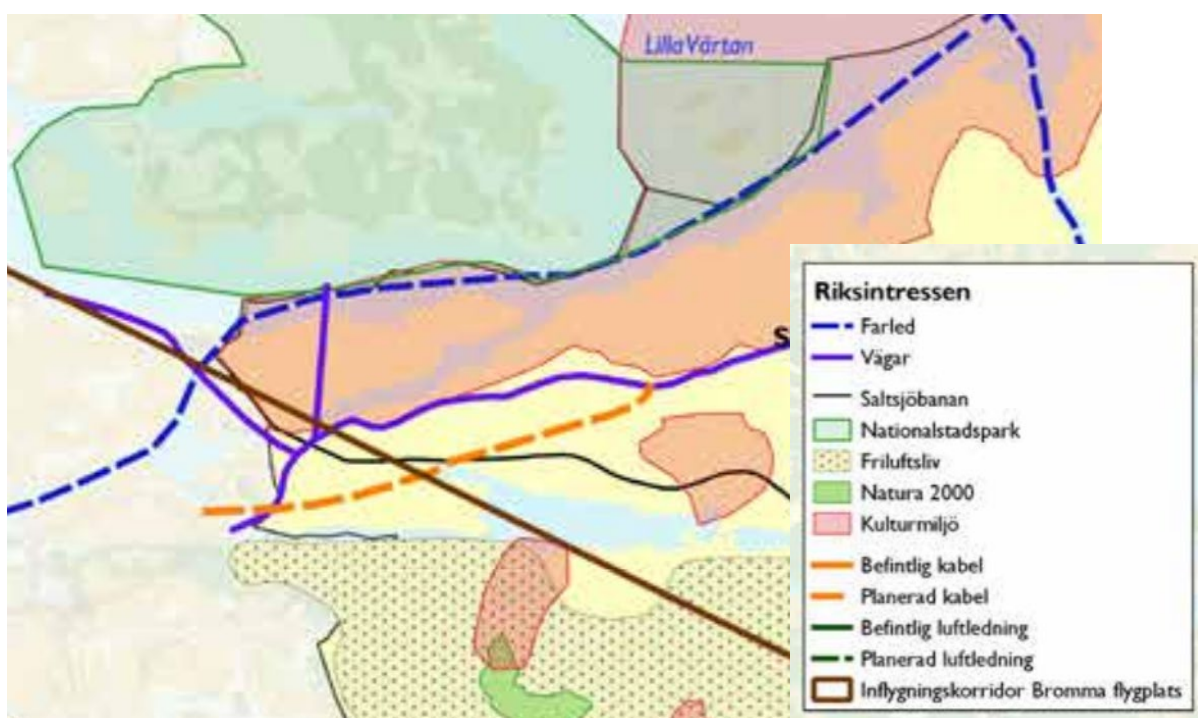


Bild 5: Karta över riksintressen (urklipp från översiktsplan KFKS 2016/704). Obs - Riksintressenas influensområden kan i många fall vara betydligt större än vad kartan visar.

Värmdöleden och Södra länken

Två befintliga vägar av riksintresse, Värmdöleden väg 222 och Södra länken väg 75, kommer att påverkas av projektet. Värmdöleden har identifierats av Trafikverket som ett riksintresse med motiveringen att det är en väg som binder samman anläggningar av riksintresse, ingår i ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, är en rekommenderad färdväg för farligt gods, skapar väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer och att det är en led i storstad. Södra länken har samma motivering med tillägget att det även är en omledningslänk och att den ingår i ett funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor.

I dialog med Trafikverket har det konstaterats att det är möjligt att utföra projektet utan att påverka de befintliga vägarna av riksintresse. Ett bevakningsuppdragsavtal är tecknat, mer om det

under rubrik 5.3, rättsligt genomförande, där det framgår att dessa riksintressen ska beaktas i projekteringen.

Östlig förbindelse

Östlig förbindelse, se bild 6, en framtida trafikunnel under Saltsjön, är ett utpekat riksintresse som ingick i Sverigeförhandlingens uppdrag. Trafiktunneln ska binda samman söder och norr och sluta vägringen runt Stockholm samt förlänga tvärsparvägen från Sickla till Värtan. Staten är huvudman för Östlig förbindelse och ansvarar för att bevaka riksintresset. Nacka kommun och Stockholms stad ska vara medfinansierare. Sverigeförhandlingens uppdrag avslutades i december 2017 och i dess slutrapport uppmanas att den fysiska planeringsprocessen för Östlig förbindelse ska fortskrida för att inte omöjliggöra en framtida förbindelse.

Trafikverket har tagit fram en riksintresseprecisering där Södra länken och Norra länken knyts samman genom att vägen går helt i berg under Kvarnholmen, Saltsjön, Djurgården och Gärdet. Riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse innebär att det skapas ett reservat som har till uppgift att se till att inget byggs som kan komma att påverka eller äventyra Östlig förbindelse vid ett eventuellt framtida genomförande. Stadsbyggnadsprojektet bedöms inte omöjliggöra eller ha en negativ påverkan på en framtida Östlig förbindelse, vilket är bekräftat i dialog med Trafikverket.

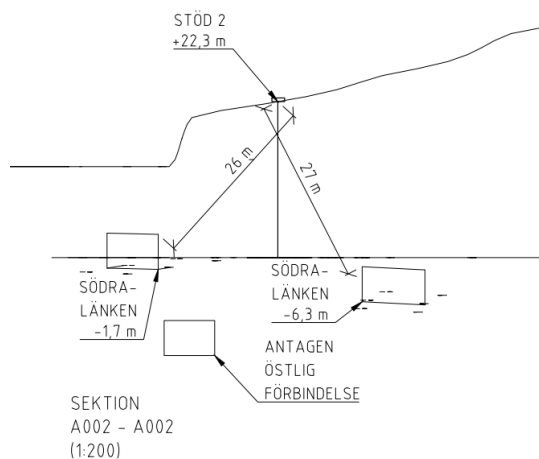


Bild 6: Förslagsritning BS2023024-002 där stöd 2 är pelaren närmast Alphyddan. Källa: BOSTEK

Kulturmiljö

En utredning av GC-brons påverkan på riksintresset för kulturmiljö har tagits fram av Nyréns 2024. Slutsatserna i utredningen är att GC-bron innebär marginell negativ påverkan på riksintressets uttryck avseende den sprickdalsbetonade skärgårdsterrängen, under förutsättning att bron utförs som en smäcker konstruktion och inte i huvudsak som en teknisk anläggning. Rekommendationen är att bron utförs utan en överbyggnad och anpassas till landskapet. Höga krav ställs även på utförande och materialval. Brons tjocklek och genomskinlighet samt placering

av pelare behöver studeras. Brons påverkan på landskapet under byggnationen behöver bedömas. Den kumulativa negativa påverkan av GC-bron tillsammans med detaljplan för Henriksdalsbacken bedöms bli måttlig.

Kustområdet och skärgården utanför Stockholm är av stort intresse för turismen och friluftslivet. Länsstyrelsens tolkning är att hela kustområdet i Nacka kommun ingår i riksintresset. Bestämmelserna innebär att exploatering och andra ingrepp får komma till stånd endast om de inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Bestämmelserna utgör inget hinder för utveckling av befintliga tätorter, projektet innebär därmed ingen negativ påverkan på riksintresset då det är inom en befintlig tätort.

Trafik och mobilitet

I dagsläget finns endast en väg för cyklister till och från Henriksdalsberget, den via Henriksdalsbacken ner på Kvarnholmsvägen och sedan vidare antingen västerut eller österut. Höjdskillnaden mellan Kvarnholmsvägen och Henriksdalsringen är cirka 30 meter, vilket innebär bitvis kraftiga uppförslutningar som kan leda till utmaningar för personer med rörelsenedsättning och cyklister som reser med exempelvis barn eller packning. För gående finns trappor och stigar som leder upp till berget, bland annat Henriksdalstrappan som leder till Saltsjöbanans hållplats Henriksdal samt busshållplats Henriksdal.

Området har en busshållplats, Henriksdalsberget, som ligger på berget vid ett busstorg i anslutning till närbutiken. Där stannar busslinjer som går mot Södermalm, Karolinska institutet och Nacka sjukhus. Nedanför Henriksdalsberget i nordvästlig riktning på Värmdövägen ligger hållplatsen Henriksdal för Saltsjöbanan. Här stannar även över 20 busslinjer med olika slutdestinationer i Nacka och Värmdö samt flera till Slussen. På andra sidan Svindersviken och motorvägen (väg 222) finns kollektivtrafiknoden Sickla, som förutom Saltsjöbanan och de flesta busslinjer som trafikerar hållplats Henriksdal, även trafikeras av Tvärbanan mot Solna Station. Se bild 7.

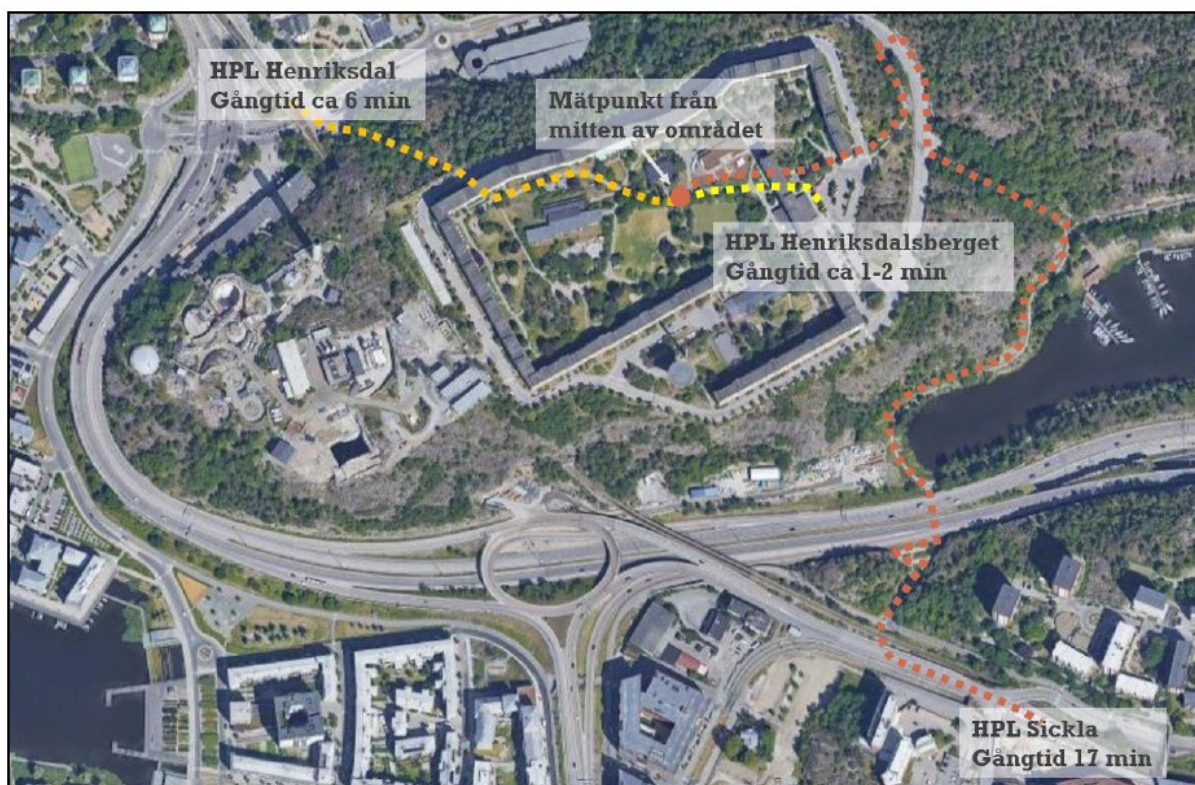


Bild 7. Gångvägar från Henriksdalsberget till de närliggande hållplatslägena. Gångvägarna till Henriksdal respektive Sickla går båda via trappor. Källa: Trivector

Här byggs även den nya tunnelbanestationen Sickla. Sickla kommer därför i framtiden att vara en knutpunkt för flera trafikslag. Trafikkonsulten Trivector har på uppdrag av Nacka kommun utfört en utredning ”Henriksdalsberget - Effekter av nya gång- och cykelförbindelser”, som analyserar effekterna av dels en gång- och cykelbro över Svindersviken, men även alternativa lösningar så som hiss eller trappor vid olika punkter runt Henriksdalsringen. I utredningen analyseras vilka hållplatser kollektivtrafikresenärer väljer att ta sig till för att starta sin resa. Analysen utgår ifrån restidsvinster, det vill säga att en kollektivtrafikresenär väljer den hållplats som ger den kortaste restiden för sitt resmål. Om GC-bron eller de andra förbindelserna byggs så påverkar det restiden för olika resmål och kollektivtrafikresenärerna kommer därmed att fördela sig på olika vis beroende på scenario. I utredningen förs även ett resonemang kring övriga effekter av de tillkommande förbindelserna, bland annat överflyttningseffekter från bil till hållbara färd sätt (att fler resenärer väljer gång, cykel och kollektivtrafik framför bilen).

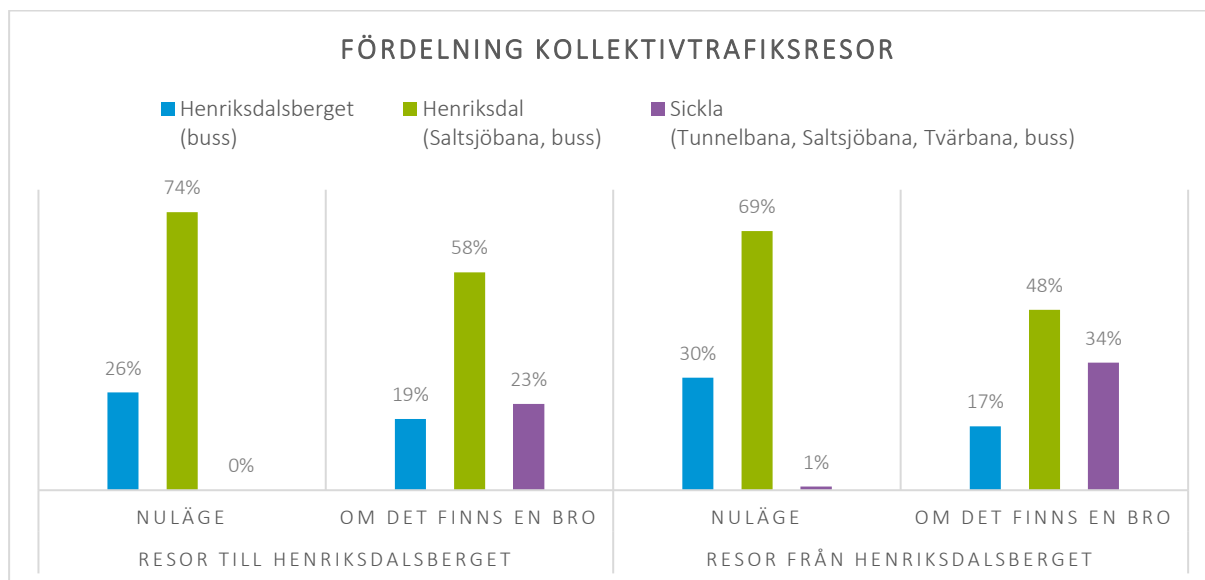


Bild 8: Stapeldiagram över de möjliga effekterna på fördelningen av kollektivtrafikresor till och från Henriksdalsberget för ett vardagsdygn prognosår 2030 om en bro skulle byggas, data från Trivector.

Med dagens kopplingar till kollektivtrafiken väljer majoriteten av de boende som reser kollektivt att ta sig till Henriksdals trafikplats nedanför området för att resa med antingen buss eller Saltsjöbanan. Resterande resenärer väljer att resa från hållplats Henriksdalsberget med buss.

Med nuvarande kopplingar då den upplevda restiden till och från Sickla tunnelbana blir längre väljer, enligt utredningen, ingen resenär att gå dit. I stället väljer ett fåtal att ta sig från Henriksdals trafikplats för att ta sig med buss alternativt Saltsjöbanan till kommande Sickla tunnelbana och fortsätta sin resa därifrån. Detta då tunnelbanan är ett attraktivt alternativ för vidare resa mot Nacka och centrala Stockholm.

Med en koppling i form av en ny gång- och cykelbro från Henriksdalsberget till Sickla reduceras gång- och cykeltiden och den förbättrade restiden ökar efterfrågan för boende i Henriksdalsberget att ta sig till Sickla för att därifrån resa vidare med tunnelbana. Enligt trafiksimuleringar skulle cirka 34 procent välja Sickla som startpunkt för kollektivtrafikresor från Henriksdalsberget. Se stapeldiagrammet i bild 8.

En grov uppskattning av antalet gående som skulle kunna använda gång- och cykelbron har gjorts av Trivector, baserad på en framtida befolkningsprognos för Henriksdalsberget om 3000 personer och antagandet att antalet gångresor per invånare på Henriksdalsberget är densamma som 2019. Dessa förutsättningar innebär totalt ca 1200 gångresor per dag till och från Henriksdalsberget, samt cirka 1800 gångresor till och från kollektivtrafiken. Om hälften av dessa

resor, en grov uppskattning, antas använda gång- och cykelbron innebär detta cirka 1500 personer under ett dygn.

Sammanfattningsvis konstaterar utredningen att en gång- och cykelbro över Svindersviken skulle ha positiva restids- och överflyttningseffekter, ge en ökad tillgänglighet för cyklister samt kopplar samman Henriksdalsberget med övriga Nacka. Överflyttningseffekter kan innebära att fler väljer att gå eller cykla i stället för att ta bilen.

Effekterna på tillgängligheten för personer med rörelsenedsättning av en gång- och cykelbro bedöms marginella. För äldre och personer med stora rörelsenedsättningar kan även korta gångavstånd vara svåra att klara av, vilket gör att den relativt långa gång- och cykelbron inte förbättrar tillgängligheten tillräckligt mycket.

Tryggheten bedöms i trafikutredningen vara den svåraste utmaningen, vilket har utretts vidare, se kapitel 4.5 Trygghet.

Trafikmätningar från broar i Nacka kommun

Ett par mätningar på tre broar i Nacka har genomförts under våren 2024. Det är viktigt att poängtera att dessa broar och den föreslagna bron mellan Henriksdal och Sickla är mycket olika, både i längd och utformning, men även till och från var broarna leder – mellan olika områden med olika befolkningsmängd samt olika målpunkter på respektive sida. Siffrorna nedan är en ögonblicksbild och broarna kan vara mer/mindre användna andra tider/dagar och perioder på året.



Bild 9: Jarlabergsbron över väg 222 markerat i rött, bron mellan Prästkragens väg och Telegramvägen över väg 222 markerat i blått, och bron vid Orminge Centrum markerat i lila.

- Gång- och cykelbro mellan Nacka forum och Jarlaberg över väg 222

Tid	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45
Gående	9	29	41	11	9	16
Cyklister	2	6	3	1	1	1
Totalt	11	35	44	12	10	17

Mätdatum för ovan tabell är 2024-01-23 med maxtimme 07:30-08:30.

Under maxtimmen uppgick antal passager till 101, vilket ger ett dygnsflöde på 1010.

Tid	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30
Gående	13	36	17	13	11
Cyklister	4	5	6	9	5
Totalt	18	41	23	22	16

Ovan mätning är genomförd 2024-04-23.

Under maxtimmen uppgick antal passager till 104, vilket ger ett dygnsflöde på 1040.

- Gång- och cykelbro öster om Orminge trafikplats mellan Prästkragens väg och Telegramvägen över väg 222

Tid	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45
Gående	2	6	3	7
Cyklister	3	8	4	9
Totalt	5	14	7	16

Ovan mätning är genomförd 2024-05-30.

Under maxtimmen uppgick antal passager till 42, vilket ger ett dygnsflöde på 420.

- Gång- och cykelbro i Orminge centrum

Tid	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30
Gående	16	12	9	12
Cyklister	4	2	1	2
Totalt	20	14	10	14

Ovan mätning är genomförd 2024-05-31

Under maxtimmen uppgick antal passager till 58 vilket ger ett dygnsflöde på 580.

Trygghet

Ett trygghetsutlåtande har tagits fram av stiftelsen Tryggare Sverige under 2024. Slutsatsen är att en GC-bro innebär ett positivt inslag på så sätt att den integrerar områden med varandra, ökar

tillgängligheten och de alternativa vägarna till och från Henriksdal. Bedömningen gäller under förutsättning att föreslagna rekommendationer följs. Rekommendationerna innebär bland annat att bron utformas tydlig, bred och med god belysning samt att platserna vid brofästena också utformas tryggt. Vidare kan bristen på social kontroll behöva kompenseras med formell kontroll, exempelvis övervakningskameror.

Utförande

Teknisk konsult ViHem har utfört en översiktlig utredning av en ny gång- och cykelbro mellan Henriksdalsberget och Sickla som visade att det är tekniskt möjligt att anlägga bron. BOSTEK har sedan vidare utrett frågan i rapporten ”GC-bro Henriksdalsberget Sickla - Förslag utformning samt kalkyl GC-bro”.

I BOSTEKs rapport redovisas ett förslag på sträckning för bron som ger den kortaste resvägen. Det återstår att titta på alternativa dragningar för bron och att fastställa hur anslutningen till kollektivtrafiknoden i Sickla ska utföras, exempelvis om en ramp från bronns södra landfäste ned till Värmdövägen ska anläggas eller om bron ska anläggas längre ned på berget vid Henriksdal för att få till en kortare och lägre bro.

Utformning

Brons exakta utformning är inte fastställd. Ett initialt förslag är att bron utformas som en kontinuerlig fackverksbro av stål i fem spann med fyra mellanstöd av armerad betong, sex stöd totalt med landfästen av armerad betong, se bild 10. Argumenten för en bro i stål är att det ger en förhållandevis lätt och samtidigt stark konstruktion med goda förutsättningar för tillverkning samt för ett väl fungerande korrosionsskydd.

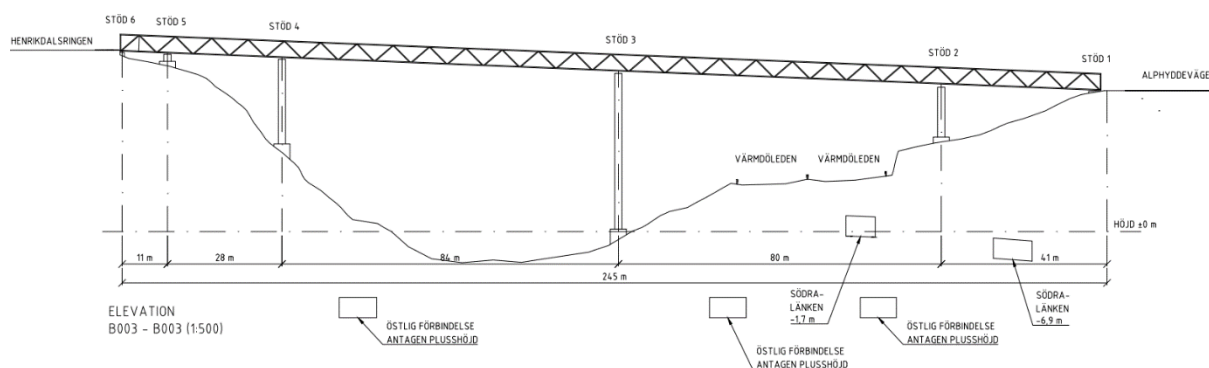


Bild 10: Illustration av fackverksbro, ett initialt förslag på utformning. Källa BOSTEK

BOSTEKs förslag på sträckning innebär att grundläggning i vatten med stålörspålar kan komma att krävas för att stöd 3 inte ska hamna inom vägområdet för Värmdöleden. En alternativ

sträckning skulle förhoppningsvis kunna undvika grundläggning i vatten vilket är positivt då det är ett tidskrävande och kostsamt moment.

Grundläggning på berg är aktuellt i alla sträckningsalternativ. Bergets kvalitet samt omgivande anläggningars exakta placering är inte utrett. Det kan finnas behov av omfattande förstärkning, i synnerhet vid anläggning ovanpå Södra länken och kommunala VA-anläggningar.

Bron kan av flera anledningar behöva förses med väderskydd. Med väderskydd kan snöröjning med stora maskiner undvikas vilket är positivt då stora maskiner förkortar brons livslängd. Väderskydd skapar dessutom en barriär för gående och cyklister. Beroende på hur hög bron utformas finns dessutom suicidalrisk om den är alltför öppen. Utformningen och behov av väderskydd ska studeras vidare med avseende på gestaltning, drift och trygghet.

Detaljplan

För projektet krävs ny detaljplan. Ett utökat förfarande bedöms vara lämpligt då detaljplanen är av betydande intresse för allmänheten. En undersökning om betydande miljöpåverkan ska göras tidigt i planprocessen.

Rättsligt genomförande

Vattenverksamhet

En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet till Mark- och miljödomstolen behöver upprättas för projektet. Det görs efter samråd med Länsstyrelsen, som avgör vattenverksamhetens omfattning och miljöpåverkan samt vilka handlingar som behöver tas fram. En ansökan om tillstånd för vattenverksamhet innebär ofta att miljöutredningar behöver utföras, exempelvis groddjursinventering. Ett undersökningssamråd kan behövas för att avgöra om projektet har betydande miljöpåverkan.

Strandskyddsdispens

Projektområdet berörs av strandskydd. Strandskyddsområdet är 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet. Strandskyddet har två syften; att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Inom strandskyddat område är det bland annat förbjudet att gräva och spränga.

Kommunen kan upphäva strandskyddet i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften. De särskilda skäl som kan anges finns angivna i miljöbalken, exempelvis ”7 kap. §18c, punkt 5: Mark behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området”. Bedömningen är att det finns särskilda skäl inom projektet och att

strandskyddet bör upphävas i den nya detaljplanen. Allmänhetens tillgång till strandområden bedöms inte påverkas negativt av en gång- och cykelbro i detta område.

Avtal

Samverkans- och genomförandeavtal

Ett bevakningsuppdragsavtal är tecknat med Trafikverket för projektet. I det framgår att Trafikverkets anläggningar ska beaktas i framtida projektering. Det gäller både Värmdöleden (väg 222), Södra länken (väg 75) samt även en framtida Östlig förbindelse. Ett genomförandeavtal ska tecknas med Trafikverket där produktionsplaneringen framgår och eventuella erforderliga trafikomläggningar redovisas.

Samverkans- och genomförandeavtal med ledningsägare vars ledningar berörs i samband med grundläggning av brons stöd kommer att behöva tecknas. Både Stockholm Vatten och Nacka Vatten och Avfall har ledningar och anläggningar inom projektområdet.

Stockholm Vattens anläggning bedöms kunna sträcka sig under brons norra landfäste. Bergtäckningen är troligtvis tillräcklig för att kunna hantera lasterna från bron men samråd med Stockholm Vatten krävs tidigt i projektet så att acceptabla områden och metoder för grundläggningen klargörs och dokumenteras innan vidare projektering utförs, detta kan beskrivas i samverkansavtal.

Nacka Vatten och Avfall har också anläggningar i området. Tidigt samråd krävs i samband med fortsatt projektering. Preliminärt bedöms dock inte Nacka Vatten och Avfalls anläggningar beröras nämnvärt av brons grundläggning.

Markåtkomstsavtal

Tillfällig markåtkomst för etableringsområden och upplagsytor bedöms kunna tillgodoses inom kommunens egna fastigheter i området. Nyttjanderättsavtal för byggvägar kan behöva upprättas.

För den permanenta markåtkomsten kommer servitutsavtal behöva upprättas för stöden som troligtvis kommer behöva placeras på Trafikverkets fastigheter. Innan anläggningen är färdigbyggd och servitutsavtal kan upprättas på relationshandlingar krävs nyttjanderättsavtal.

Det norra landfästet och stöd 4-6 placeras i BOSTEKs föreslagna utformning inom kommunens fastighet vilket innebär att det inte krävs något avtal för markåtkomst. Det södra landfästet, stöd 1, hamnar i anslutning till bostadsrättsföreningen Alphyddans Ros fastighet. Eftersom den angränsande fastigheten, Nacka Sicklaön 40:11, är i kommunalt ägo ska vidare projektering och utredning av broalternativen se över möjligheterna att hålla sig inom den fastigheten. Vid ett

eventuellt intrång krävs att en överenskommelse om fastighetsreglering tecknas med fastighetsägaren.

Förändringar i markägoförhållanden

Fortsatt utredning och projektering kommer att visa behovet av eventuell marköverlåtelse.

Konsekvenser för fastighetsägare och boende

Boende i Henriksdal får närmare till Sicklas utbud och kollektivtrafiknod med den nya tunnelbanan. Utsikten kommer påverkas för en del av invånarna på Henriksdalsberget och Alphyddan – de som har utsikt över Svindersviken idag. De boende vid Alphyddan och Henriksdal kommer att påverkas i någon mån under byggtiden. Byggnationen kommer att utföras ovanför Värmdöleden och metoder måste anpassas för att inte påverka framkomligheten.

Konsten att skapa stad

Invånare och andra som verkar i området ska kunna vara delaktiga när vi tillsammans utvecklar området. Med kommunikationsinsatser och andra aktiviteter vill kommunen uppmuntra engagemang, nyfikenhet och medskapande under projektets gång. Syftet är att skapa en attraktiv och levande plats där människor trivs och mår bra, både under byggtiden och när det är färdigbyggt. Kommunen arbetar också aktivt och medvetet med konst, kultur och konstnärlig kompetens som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser under namnet 'Konsten att skapa stad' och sådana aktiviteter planeras att genomföras inom ramen för detta stadsbyggnadsprojekt. Exempelvis kan de kortaste pelarna (stöd 3 och 4) ges en annan utformning än övriga pelare för att skapa en konstnärlig gestaltning av dessa framträdande byggnadselement. Om det ska genomföras behöver det kostnadsuppskattas och förankras i genomförandebeslut.

Fortsatt arbete

En första omgång utredningar har genomförts. Nästa steg är att genomföra en heltäckande förstudie som utreder sträckningen och utformningen för att ge underlag till samråd för detaljplanen. Förstudien ska särskilt beakta ekonomi, risksintresse för kulturmiljö och trygghet. Förstudien bör resultera i ett förslag till placering av brofästena och landfästena för att kunna utreda metodval och den förstärkning som behövs. Utformningen av gång- och cykelbron samt vägen från kollektivtrafiknoden i Sickla upp till bron behöver klarläggas av förstudien.

Tidplan

Nedan redovisas en preliminär tidplan för projektet.

Tidplanen är satt utifrån att bron ska vara på plats i samband med inflytt i den nya bebyggelsen i projekt Henriksdalsbacken.

Aktivitet	År och kvartal
Markanvisning, utskick	Ej relevant
Start av planarbete och förstudie	2024 Q3
Antagen detaljplan	2026 Q4
Byggstart allmänna anläggningar	2027 Q4
Byggstart byggnad kvartersmark (första spadtaget)	Ej relevant
Start inflyttning	Ej relevant
Godkänd slutbesiktning allmänna anläggningar	2029 Q4
Färdigställt (hela projektet klart för inflytt)	Ej relevant
Projektavslut	2030 Q2

Risker

Nedan redovisas de mest centrala riskerna som har identifierats i projektet hittills. Arbetet med att identifiera och hantera risker behöver vidareutvecklas i projektet framöver.

Kategori	Risk	Konsekvens	Åtgärd
Markåtkomst	Detaljplanen överklagas Avtal för markåtkomst	Förseningar och fördyringar	Bra kommunikation externt
Säkerhet	Bron blir otrygg Nedkastning av stenar eller dyl. från bron Suicidalrisken	Brott Olyckor på Väg 222	Attraktiv utformning Övervakningskameror Stängsel Skyddsnät
Teknik/ Byggnation	Grundläggning: föroreningar i vattnet Byggnation ovan trafikerade vägar Behov av förstärkningsåtgärder i Södra länken	Förseningar och fördyrningar Olyckor, tids- och tillståndskrävande	Förundersökningar Detaljerad genomförandeplan
Riksintressen	Landskapsbilden förändras för mycket Väg 222 eller 75 påverkas negativt	Ej kunna exploatera Gäddviken, Södra Finnberget och Hantverkshuset	Studera kumulativa effekter på riksintresset för kulturmiljö
Drift och användande	Snöröjning blir svårt		Utforma bron så att snöröjning med stora

	Bron används inte i den utsträckning som beräknat		maskiner inte krävs (tak, uppvärmning)
--	---	--	--

Kommunikation

En kommunikationsplan bör tas fram för projektet där det bland annat framgår:

- Att i samband med beslut om start-PM ska projektet läggas upp på kommunens webbsida
- Val av kommunikationskanaler för att informera om vad som händer i projektet och skapa dialog med medborgare
- Hur dialogen med närboende och intresserade ska kommuniceras
- Hur projektet ska samverka med övriga projekt inom Nacka stad
- Former för samarbete med bostadsrättsföreningarna Alphyddans Ros och Svindersvik i Nacka

Avslut och överlämnande

Det formella projektavslutet består av en slutrapport som behandlas av kommunstyrelsen för godkännande.

Nina Morling
Enhetschef
Exploateringsenheten

Susanne Werlinder
Enhetschef
Planenheten

Jessica Hjerpe
Enhetschef
Anläggningsenheten

Johan Rapping
Projektledare
Exploateringsenheter

Sofia Gregorsson
Planarkitekt
Planenheten

Jesper Westlin
Byggprojektledare
Anläggningsenheten