

STARTPROMEMORIA
Bytespunkt Nacka
inklusive överdäckning

Dnr KFKS 2016/285
Dnr KFKS 2016/783
Projekt 9245
samordnat förfarande

Nacka stad
Ingår i
Stockholmsöverenskommelsen

Stadsbyggnadsprojekt för bytespunkt Nacka inklusive överdäckningen inom centrala Nacka



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

I Sammanfattning

Stockholmsregionen växer och som ett viktigt led i arbetet att möta den efterfrågan som en växande region innebär har Nacka beslutat att bygga ett stort antal bostäder och skapa en tät bebyggelse på västra Sicklaön. Aktuellt projekt utgör en del av Stockholmsöverenskommelsen med deltagande från både staten, Landstinget samt kommunen och tecknades som ett led i att säkerställa trafikförsörjningen till den kraftiga bostadsutbyggnaden man står inför.

Stockholmsöverenskommelsen träffades mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm i januari 2014. För Nackas del innebär det att tunnelbanans blåa linje förlängs från Kungsträdgården till Nacka samt ett åtagande att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030.

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön, där projektet bytespunkt Nacka inklusive överdäckning ingår. Nacka kommun antog i april 2015 ett planprogram för centrala Nacka. För att det aktuella planområdet skall utvecklas till en attraktiv och hållbar stadsdel föreslås en bytespunkt i direkt anslutning till tunnelbanestationen Nacka.

För att skapa en sammanhängande struktur och möjliggöra för en levande stadsmiljö i centrala Nacka är överdäckning av Värmdöleden, som kopplar samman centrala Nacka med stadsdelarna norr om motorleden, central. Överdäckningen kopplar samman gatunätet och skulle även kunna bli en viktig offentlig plats och centrum med mycket stadsgrönka. Bussterminal anläggs i nivå med Värmdöleden och blir en viktig del i en bekväm och effektiv bytespunkt med direkt anslutning till tunnelbanan. Landstinget planerar byggstart för tunnelbanan 2018/19 och byggtiden beräknas till sju till åtta år, och bussterminalen ska vara färdig samtidigt.

Planmässigt är det flera pågående detaljplaner, järnvägsplan och vägplaner delvis på samma geografiska yta och direkt angränsande till varandra. Stor vikt behöver läggas på samordning med andra projekt och planer. För projektet bytespunkt Nacka krävs både en detaljplan och en vägplan samt järnvägsplan och detaljplan för tunnelbanan. Mycket talar för en samordnad planprocess där detaljplanen är ledande samt en gemensam miljökonsekvensbeskrivning både för detaljplan och vägplan.

Genomförandet av en överdäckning av Värmdöleden med fungerande trafiklösningar på det statliga och kommunala vägnätet, och att bygga en bussterminal som uppfyller behoven hos intressenter och finansörer är ett för kommunen ovanligt stort och komplicerat projekt vilket kräver ett projektpassat genomförande med gemensam projektorganisation med Stockholms läns landstings trafikförvaltning.

Total budget för projektet inklusive genomförande har i förstudiearbetet uppskattats till 2-2,3 miljarder kronor. Intäkter för försäljning har uppskattats till drygt 500 miljoner kronor.

2 Syfte och mål

2.1 Projektets syfte

Projektets övergripande syfte är att skapa förutsättningar för och bygga nya bostäder, en ny bussterminal, kontor och arbetsplatser samt en överdäckning över Värmdöleden för att binda samman de norra och södra delarna av centrala Nacka med naturliga mötesplatser i form av torg och parker, gena gång- och cykelstråk.

Dessa nya bostäder och arbetsplatser skapas i ett centralt läge och med en attraktiv bytespunkt mellan tunnelbanestation och bussterminal.

Projektets syfte är att:

- Planlägga och få nödvändiga tillstånd samt bygga nya bostäder, verksamheter, kontor, överdäckning och bussterminal
- Skapa attraktiva mötesplatser, sammanhängande kommundelar samt miljö för att understödja ett rikt stadsliv.
- Bidra till att skapa en tätare och mer blandad stad på västra Siklaön, samt binda samman Nacka strand och Jarlaberg med Järlahöjden, stadshusområdet och området vid Nacka Forum.
- Bidra till att skapa ett komplett transportsystem med en attraktiv kollektivtrafiknod för byte mellan buss och tunnelbana.

2.2 Projektets mål

Projektets mål är att:

Skapa yta och infrastruktur för en attraktiv stadskärna med 350 bostäder, 35 000 kvadratmeter bruttoarea verksamheter och en bytespunkt inklusive bussterminal med 15 platser till en total projektkostnad av 2-2,3 miljarder kronor.

Projektets mål för genomförandet är att:

- Arbetena genomförs så att bytespunkten är klar att ta emot de första passagerarna från bussar senast till invigning av tunnelbanans station Nacka.
- Arbetena genomförs så att budgeten kan innehållas
- Arbetena genomförs så att förväntad funktion innehålls
- Arbetena genomförs i nära samarbete med Trafikverket, trafikförvaltningen, förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

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 stadsbyggande och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden.

För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

- Hållbart resande. I detta projekt är det relevant att satsa extra på att arbeta med hela resvägen och underlätta att göra rätt, inga små hinder eller avbrott någonstans under resvägen. Det handlar också om att skapa attraktiva gång- och cykelvägar samt god

möjlighet till cykelparkering vid kollektivtrafikknutpunkten. Dock är inte bilparkering eller pendlarparkering inkluderat som ett mål i hållbarhetsmålet för detta projekt.

- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser. I den mest centrala knutpunkten är det nödvändigt att stadsmiljön blir blandad och intressant för alla människor som kommer passera här dagligen. Det är viktigt att arbeta med variation och med att skapa liv på årets och dygnets alla timmar.
- Dagvatten som renas och infiltreras. Dagvattnet är en svår fråga i projektet, då det inte kommer finnas någonstans att på ett naturligt sätt fördröja och ta hand om dagvattnet. Det är viktigt att arbeta aktivt för att skapa en bra lösning för dagvattenfördröjning och rening, framförallt för smutsigt dagvatten från motorvägen.

Vidare fordrar samarbetet med trafikförvaltningen att projektet utreder möjligheten att hållbarhetscertifiera bygget av bussterminalen

2.2.1 Uppföljning av projektmål

Projektmålen följs upp och rapporteras tertialvis och målområdena för hållbart byggande följs upp och rapporteras årligen i en projektrapport.

2.3 Projektets bakgrund & behov

I Stockholmsförhandlingens huvudavtal gällande finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling konstateras att:

I Stockholmsregionen finns nästan en tredjedel av Sveriges arbetsmarknad och länet har en dryg femtedel av Sveriges befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med drygt 35 000 personer per år och väntas nå 2,5 miljoner år 2022. Den höga befolkningstätheten möjliggör resurseffektiva lösningar och en effektiv arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet, kapacitet och tillförlitlighet är av central betydelse för regionens och näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin verksamhet i landet. Tillväxten i regionen ställer således krav på utbyggnad av transportinfrastrukturen och effektiva kollektivtrafiktransporter.

Stockholmsregionens sydöstra delar med Nacka och Värmdö har varit en av de snabbast växande kommunerna i Sverige. I Stockholmsregionen som helhet och i Nacka/Värmdö i synnerhet är bristen på bostäder stor. Som ett led i arbetet med att minska bostadsbristen och öka tillgängligheten i regionen har Staten, Landstinget, Järfälla kommun, Stockholms stad och Nacka kommun kommit överens om att både bygga nya bostäder och att tunnelbanan skall byggas ut till de berörda kommunerna. Tunnelbanans utbyggnad skall vara klar 2025 och bostäderna skall vara utbyggda 2030.

3 Förutsättningar

3.1 Projektområdets läge och markägoförhållanden

Projektet omfattar delar av fastigheterna Sicklaön 41:7 och 134:21 som ägs av Trafikverket samt delar av fastigheterna Sicklaön 14:1 och 40:14 som ägs av Nacka kommun. Sicklaön 41:7 utgörs till största delen av den befintliga Värmdöleden. Sicklaön 14:1 och 40:14 utgörs av den kommunala marken (lokalgator med mera) norr respektive söder om Värmdöleden. Projektet kan även komma att direkt eller indirekt påverka mindre delar av andra fastigheter.



Kartan visar områdets preliminära avgränsning med rött ovan i ett ortofoto.

3.2 Statliga och kommunala intressen samt kommunala planer

Flera aktörer har stora intressen och stor delaktighet i bytespunkt Nacka inklusive överdäckningen av centrala Nacka. Projektet är en del av Stockholmsöverenskommelsen (tunnelbana och bostäder) med deltagande från både staten, landstinget och kommunen. Statens intresse finns dels i bevakandet av Stockholmsöverenskommelsen och dels i arbetet med flytt av Värmdöleden för att ge plats åt bussterminalen. I arbetet med flytt av Värmdöleden deltar Trafikverket.

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. Nybyggnation av 13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Landstinget är med och finansierar både delar av tunnelbaneutbyggnaden som man även ansvarar för att bygga ut genom förvaltningen för utbyggd tunnelbana och den blivande bussterminalen i bytespunkt Nacka som kommer att förvaltas genom trafikförvaltningen. Landstinget har stora intressen i arbetet med bytespunkt Nacka genom sitt ansvar för både tunnelbanan och bussterminalen. Stockholmsöverenskommelsen och *Överenskommelsen om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn* sätter projektets ramar och tidplan.

För att kunna genomföra bytespunkt Nacka inklusive överdäckningen av Värmdöleden är det viktigt att skapa bra förutsättningar för ett långtgående samarbete mellan parterna.

Ett steg i arbetet med god samverkan är att ha ett eget projektkontor med plats för projektets möten och samverkansparternas medarbetare.

Arbetet inom förstudien stämmer överens med kommunens översiktsplan och planprogrammet för centrala Nacka.

Värmdöleden är av riksintresse för kommunikationer och är utpekad som primär transportled för farligt gods.

3.2.1 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen

Projektet med kollektivtrafikknutpunkt och överdäckning med bebyggelse stämmer mycket väl överens med målen och strategierna i gällande RUFSS 2010 och i samrådsversionen för RUFSS 2050 som är under framtagande. I den nyare RUFSS:en beskrivs än mer kollektivtrafiknätet och där framgår tydligt projektets roll i hela kollektivtrafiknätet.

3.2.2 Principöverenskommelse, Stockholmsöverenskommelsen

I januari 2014 träffades ett avtal om utbyggnad av tunnelbanan mellan staten, Stockholms läns landsting och kommunerna Järfälla, Nacka, Solna och Stockholm. För Nackas del innebär avtalet att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Nacka Centrum. Som en del av avtalet åtar sig Nacka kommun att bygga 13 500 bostäder på västra Sicklaön till år 2030. Tunnelbanans tidplan innebär att utbyggnaden ska påbörjas 2018 med en byggtid på sju till åtta år. Tunnelbanan byggs med stöd av en järnvägsplan och detaljplan, vilket tas fram med samordnat förfarande där järnvägsplanen är ledande. Järnvägsplanen har gått på samråd kvartal 4 år 2016, planeras gå på granskning kvartal 2 år 2017 och att fastställas årsskiftet 2017/2018, direkt efter att detaljplanen har antagits.

En principöverenskommelse avseende Nacka centrum's bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka har tagits fram mellan trafikförvaltningen, Trafikverket och Nacka kommun. Principöverenskommelsens syfte är att på en övergripande nivå reglera ansvar gällande planering och finansiering samt omfattning, funktion, gränssnitt och organisation.

3.2.3 Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn

En överenskommelse har tecknats mellan Stockholms läns landsting, Nacka kommun, Stockholms stad och Värmdö kommun om utbyggnad och finansiering av framtida bussterminallösning för Ostsektorn. Lösningen innebär att en bussterminal byggs vid Slussen i Katarinaberget samt att en bussterminal byggs vid Nacka. Bussterminalen vid Nacka ska enligt avtalet ha 15 platser. Bussterminalen ska finansieras till 50 % av landstinget och till 50 % av Nacka kommun.

3.2.4 Översiktsplan

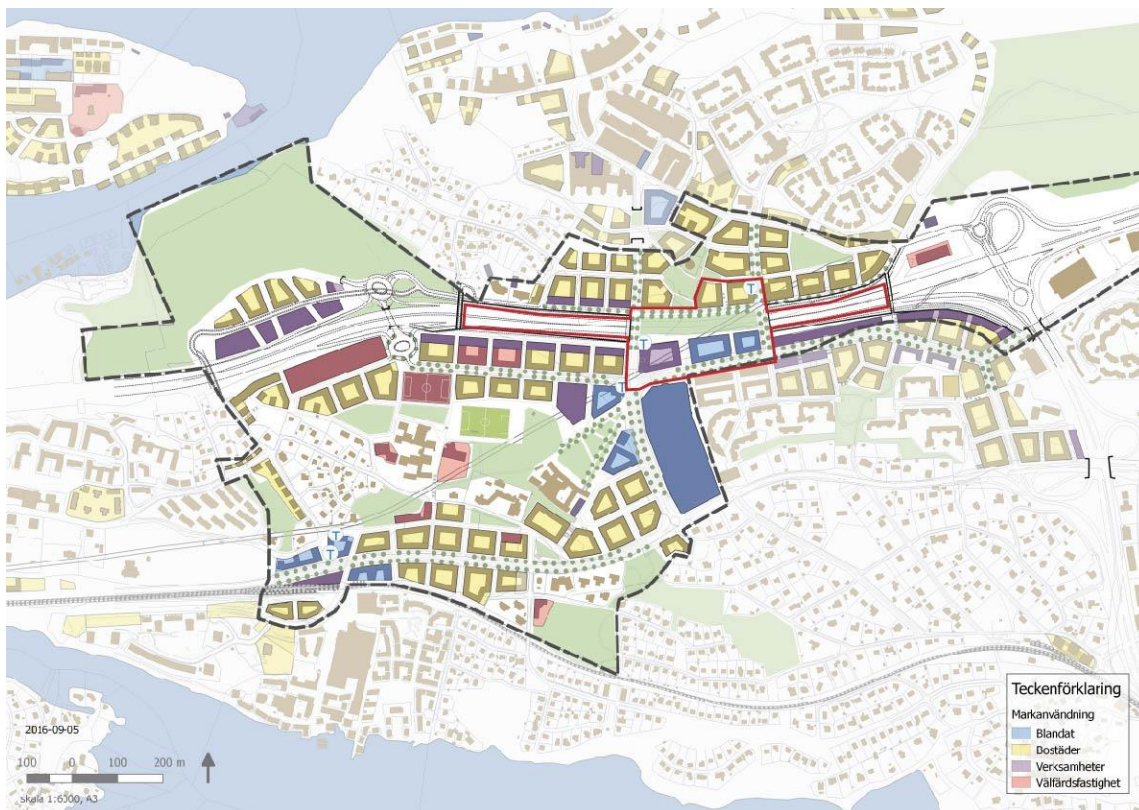
Kommunfullmäktige antog i juni 2012 en ny översiktsplan "Hållbar framtid i Nacka". Att skapa en tät och blandad stad på västra Sicklaön är en av översiktsplanens viktiga strategier. Eftersom Nacka, och även Värmdö, hör till de mest expansiva kommunerna i Stockholmsområdet är behovet av infrastruktursatsningar stort, och en fokusering på

transportfrågan nödvändig. I översiktsplanen finns därför stadsbyggnadsstrategin ”Komplett transportsystem med tunnelbana till Nacka”.

3.2.5 Strukturplan och detaljplaneprogram

En övergripande strukturplan för arbetet med att bygga den täta och blandade staden på västra Sicklaön beslutades av kommunstyrelsen den 13 januari 2014. Strukturplanen och den sedermera fördjupade strukturplanen, beslutad av kommunstyrelsen den 16 juni 2015, är utgångspunkter för den fortsatta stadsutvecklingen i området. Den utvecklade strukturplanen innehåller nybebyggelse i en omfattning som möjliggör en levande stad. Nacka avser att bygga cirka 14 000 bostäder och 10 000 arbetsplatser till 2030. Strukturplanen innehåller dock betydligt mer bebyggelse eftersom utbyggnaden av Nacka stad inte kommer att upphöra 2030 på västra Sicklaön.

För att konkretisera utvecklingen av de centrala delarna av Nacka stad antogs ett detaljplaneprogram 2015, samt en uppdaterad karta från 2016. Programmet innehåller 4600 bostäder och cirka 7000 arbetsplatser och anger inriktning för respektive område och detaljplan. För överdäckningen anges bland annat att överdäckningen skulle kunna bli en viktig offentlig plats med mycket stadsgrönska samt att ändarna på den 300 meter långa överdäckningen behöver gestaltas med omsorg för att minimera buller från Värmdöleden. Innehåller i kvarteren söder om överdäckningen, ovanpå bussterminalen anges som verksamheter och bostäder medan det norr om överdäckningen mestadels är bostäder.



Uppdaterad karta till programmet september 2016 med preliminär detaljplanegräns.

3.2.6 Gällande detaljplaner

För området finns flera gällande detaljplaner som reglerar dagens markanvändning, som till stora delar är vägar och naturmark i direkt anslutning till vägarna. Följande detaljplaner kommer släckas ut i delar; S242, S321, S353, S357, S298, DP4, DP272, DP348, DP405 och DP535.

4 Om projektet

Utifrån infrastruktur, stadsbyggnad, risk och en mängd andra ingående parametrar kommer utförandet att analyseras. Tekniska underlag kommer att ligga till grund för utformningen av överdäckning av Värmdöleden, bussterminal, park på överdäckning, kvartersmark ovan bussterminalen samt kommunala gator och anläggningar.

Den viktiga funktionen bytet mellan buss och tunnelbana ska säkerställas. Att utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv tillskapa en attraktiv bytespunkt utifrån de förutsättningar som tunnelbanans utbyggnad till Nacka ger är därför av central betydelse.

4.1 Projektorganisation

Arbetet kommer att bedrivas som ett projekt i Nacka kommun. Projektledningen svarar inför en styrgrupp och en samordningsgrupp. Projektledningen arbetar aktivt för att arbetet bedrivs i god och nära samverkan mellan berörda parter (Trafikverket, trafikförvaltningen, förvaltningen för utbyggd tunnelbana och Nacka kommun). Projektledningen planerar för egna projektloualer där det kommer att beredas plats för samverkansparterna att sitta. Samtliga gemensamma projektmöten kommer att hållas i de gemensamma lokalerna.

4.2 Avtal

För att säkra projektets framdrift kommer ett antal avtal behöva tecknas.

- Avtal om ekonomiska rutiner gällande bussterminalen
- Genomförandeval
- Exploateringsavtal
- Servitutsavtal
- Ledningsavtal
- Avtal med konsulter och entreprenörer

4.3 Detaljplaner, vägplan och järnvägsplan

För utbyggnad av tunnelbana pågår arbete med att ta fram järnvägsplan och detaljplan med samordnat planförfarande. Järnvägsplanen får inte strida mot gällande detaljplaner och detaljplanen behövs därför för att möjliggöra markanvändning under mark samt uppstigningsschakt, biljetthallar, ventilationer mm i markplan. Samråd för järnvägsplanen pågick kvartal 4 år 2016 och granskning för järnvägsplan och detaljplan planeras att ske kvartal 2 år 2017 för att nå ett antagande kvartal 4 år 2017.

För överdäckningen med park, bussterminal och intilliggande bebyggelse behövs en detaljplan och för flytt av Värmdöleden en vägplan. Dessa tas fram med samordnat förfarande där detaljplanen är ledande.

Samtliga ovannämnda detaljplaner, järnvägsplan och vägplan gäller delvis över samma geografiska yta vilket plantekniskt kan innebära svårigheter. Plantekniskt är det inte möjligt att bedriva två planprocesser samtidigt för samma geografiska yta. Utgångspunkten är därför att detaljplanen för tunnelbanan är antagen innan detaljplan för överdäckningen skickas ut på samråd. Det är därför ytterst viktigt att järnvägsplan och tillhörande detaljplanen håller tidsplanen, annars riskerar överdäckningsprojektet att försenas och därmed öppnandet av tunnelbanans uppgång till centrala Nacka försenas.

På ömse sidor om överdäckningsprojektet pågår arbetet med att planera för att förändra befintliga trafikplatser väster och öster om överdäckningen. Dessa förändringar planeras med vägplaner. Förändringarna av dessa trafikplatser är viktiga att samordna med bytespunkt Nacka då trafikplatsernas genomförande är en förutsättning för att inleda arbetet med överdäckningen. Intill kvarteren norr och söder om projektet finns pågående detaljplaner och detaljplaner som kommer starta under pågående projekt. Stor vikt behöver läggas på samordning mellan samtliga detaljplaner och projekt.

4.4 MKB

Genom en behovsbedömning ska kommunen samråda med Länsstyrelsen om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan vid genomförande av detaljplanen och vägplanen. Projektet är av den omfattningen att det förväntas medföra betydande miljöpåverkan och att Länsstyrelsen beslutar detta vilket bland annat innebär att en miljökonsekvensbeskrivning för projektet skall upprättas.

För detta projekt är det lämpligt att samordna miljöfrågorna för hela projektet i ett samlat dokument, en formell miljökonsekvensbeskrivning som täcker samtliga miljöfrågor kopplat till både detaljplanen (prövning mot plan- och bygglagen) och vägplanen (prövning mot miljöbalken). Bedömningskriterier som talar för att en miljökonsekvensbeskrivning är lämpligt att ta fram är projektets allmänna komplexitet och genomförande samt helhetsbedömning av riskfrågor kopplat till överdäckning och bussterminal med allmänna vistelseytor.

Projektet kan komma att medföra betydande miljöpåverkan gällande

- Komplexitet och allmänpåverkan
- Risk- konstruktion, primärled farligt gods och bussterminal

Andra miljöaspekter som behövs behandlas är:

- Riksintresse transporter
- Luftkvalité
- Dagvatten
- Landskapsbild
- Eventuella ekologiska samband
- Buller
- Sociala konsekvenser
- Barnkonsekvenser
- Tillgänglighet
- Eventuell markförorening från tidigare tipp under nuvarande väg
- Kulturmiljö

4.5 Markanvisning och markreglering

Byggandet av bostäder, kontor och ytor för verksamheter är en viktig del av bytespunkt Nacka. Kontor och verksamheter kommer att ligga över bussterminalen och vara beroende av bussterminalens utformning. För att förutsättningarna för kommande markanvisningar skall vara flexibla krävs att bussterminalens konstruktion görs med hänsyn till kommande ovanpåliggande bebyggelse.

Markanvisning planeras att ske senare i processen och eventuellt först efter antagen detaljplan i och med projektets komplexitet och att Nacka kommun, tillsammans med trafikförvaltningen och Trafikverket behöver bygga väg, tunnelbana, bussterminal och själva överdäckningen innan man anlägger bebyggelsen ovanpå. En detaljerad utredning kommer att genomföras tidigt i planeringsarbetet för att klargöra tidplan och förutsättningar för en kommande markanvisning. En utmaning ligger dock i behov av färdigställd tunnelbana med uppgångar i kvarter, vilket gör att en del byggnader kan komma att markanvisas tidigare.

Markreglering mellan Trafikverket, trafikförvaltningen för bussterminal, Nacka kommun för allmänna anläggningar, gator och park samt försäljning av kvartermark kommer vara en fråga att utreda under planarbetet i och med att det kräver relativt detaljerade 3D-regleringar, kompletterat med rättigheter och inskränkningar på varandras fastigheter.

4.6 Genomförande

För att lyckas med genomförande av bytespunkt Nacka är det av stor vikt att alla inblandade parter samverkar på ett konstruktivt sätt. Samverkan och att arbeta med varandra på ett förtroendefullt sätt i ett komplicerat projekt kräver mycket engagemang av de inblandade organisationerna för att det skall fungera.

I bytespunkt Nacka är det flera olika parter som måste hitta bra samverkansformer för att det skall fungera. För det första är det viktigt att beställarledet med trafikförvaltningen, Trafikverket, förvaltningen för utbyggd tunnelbana samt Nacka kommun etablerar en väl fungerande samverkan och lösningsinriktad attityd mellan parterna. Nacka har merparten av det ekonomiska ansvaret för bytespunkt Nacka men alla de uppräknade parterna är mycket viktiga för att arbetet skall gå smidigt och resultatet bli tillfredsställande. Projektet kommer att driva samverkansarbete mellan dessa parter tidigt i processen. Projektet kommer att ha egna projektlokaler där samarbetsparterna kommer att beredas plats för att underlätta samarbetet. I samverkansarbetet ingår det också att skapa bra och förtroendefulla relationer med berörda myndigheter och alla berörda inom den egna organisationen.

För att genomföra uppdraget kommer projektet att teckna avtal både med konsulter och entreprenörer. I arbetet med dessa avtal kommer projektet att lägga ner stor möda på att skapa förutsättningar för en god samverkan som skall kunna upprätthållas under hela genomförandetiden av avtalen.

Genomförandet av bytespunkt Nacka är en process som påbörjades i och med framtagande av förstudien. Inriktningsbeslutet fattades i maj 2016. Nästa steg i arbetet med att verkställa projektet är att handla upp resurser för planering, utredning och projektering. Projektet kommer att gå ut med en förfrågan till konsultmarknaden våren 2017 och räknar med att utredningsarbetet kan börja sommaren 2017. I planeringsarbetet ingår också att ta fram

underlag för alla planer och tillstånd, göra nödvändiga markundersökningar, göra en översiktlig projektering som är tillräckligt noggrann för att beskriva ett planunderlag samt att verka för att nödvändiga beslut erhålls i tid. Utrednings-, planerings- och projekteringsarbetet beräknas ta cirka 3 år, givet att nödvändiga beslut kommer utan försening. Den utredande konsulten kommer att kontrakteras på ett kontrakt där beställare och konsult gemensamt planerar vad som skall genomföras och konsulten ersätts löpande för nedlagt arbete. Kostnaden för projekteringsarbetet kommer att följas löpande för att garantera ett effektivt genomförande.

Byggandet av de olika delarna i projektet skall planeras tidigt i projekteringsskedet. Hur entreprenörerna för byggandet kontrakteras har stor betydelse för hur projekteringen skall bedrivas.

Möjliga entreprenadformer:

- Totalentreprenad (ABT) – Detta innebär att beställaren beskriver en funktion som entreprenören talar om hur han kan lösa. I en totalentreprenad svarar entreprenören för detaljprojekteringen och svarar för att utförd anläggning motsvarar beställarens funktionskrav.
- Utförande entreprenad (AB) – Detta innebär att beställaren (Nacka kommun) talar om exakt vad som skall göras dvs svarar för detaljprojektering och tar fullständigt ansvar för de föreslagna konstruktionerna.
- ECI (ABT/AB) early contractor involvement
- Allians

Inom ramen för dessa entreprenadformer finns flera olika ersättningsformer, upphandlingsförfaranden, utvärderingskriterier mm som måste beslutas innan en förfrågan skickas ut till entreprenadmarknaden. Vid val av entreprenadform och ersättningsform är det av stor betydelse hur väl genomförandet är känt och hur väl det går att beskriva. Stora osäkerheter innebär stora risker vilket beställaren måste ta hänsyn till när man anlitar en entreprenör. Det finns också fördelar i att beställaren tänker igenom behovet av att anlita en entreprenör tidigt medan projektering/utredning pågår. Fördelen med att anlita en entreprenör tidigt är att produktionssynpunkter hanteras i ett tidigt skede av projekteringen samt att förberedande arbeten kan bedrivas optimalt.

För bytespunkt Nacka inklusive överdäckning av Värmdöleden kommer en detaljerad entreprenadstrategi att utarbetas under andra halvåret 2017 när planerings- och utredningsarbetet startat och kommit en bit på väg.

Byggtid beräknas till (infrastruktur) 5-10 år beroende på entreprenadform.

De olika delarna av genomförandet är i dagsläget mycket grovt planerat och är skedesplanerat enligt nedan:

1. Anläggande av ny förbindelse mellan Korolvägen och Jarlabergsvägen
2. Rivning av Nacka trafikplats inklusive bron Vikdalsvägen
3. Anläggande av ny sträckning väg 222
4. Grundläggning och anläggande av överdäckning över Värmdöleden
5. Anläggande av bussterminal inklusive däck
6. Färdigställande av kommunala gator och busshållplatser i ytnätet
7. Markanvisa och sälja kvartermark

4.7 Konsten att skapa stad

Nacka kommun driver sen år 2013 "Konsten att skapa stad" där vi arbetar aktivt och medvetet med konst, kultur, konstnärlig kompetens och medskapande som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser. Konsten att skapa stad står för en inställning och ett förhållningssätt, och genomsyrar stadsutvecklingen i Nacka kommun. Det kan finnas flertalet anledningar och syften bakom en insats/aktivitet i Konsten att skapa stads anda.

För bytespunkt Nacka inklusive överdäckningen kommer det vara aktuellt att arbeta med Konsten att skapa stad både under planeringsskedet och genomförandeskedet. Det kan vara en god idé att uppmärksamma projektet och utveckla en identitet för platsen genom tidig insats. Under byggskedet kommer det vara stöktigt och arbetet kommer att synas samt sannolikt påverka många och även då finns god anledning att kunna ge en positiv uppmärksamhet kring projektet. Slutligen finns det även möjlighet att göra något permanent inom ramen för Konsten att skapa stad på de offentliga rummen som skapas uppe på överdäckningen eller i anslutning till kollektivtrafikplatserna.

Arbetet med Konsten att skapa stad och projektets övriga, planerade kommunikationsinsatser ska samordnas för bästa möjliga resultat

4.8 Kommunikation

En kommunikationsplan ska upprättas för att tydliggöra parternas syn på projektets planerade kommunikation och principerna för hur det kommunikativa arbetet ska bedrivas från projektet gentemot medborgarna och övriga intressenter. Planen ska utgå ifrån en gemensam intressentanalys och identifierade utmaningar. Den ska innehålla strategier för budskap, målgruppsanpassning, aktiviteter och val av kanaler.

Effektiv intern kommunikation kommer att vara av största vikt för projektet, såväl inom projektorganisationen som inom parternas egna organisationer.

Vidare innebär projektets omfattning och komplexitet att det kommer att spela en nyckelroll för parterna i deras övergripande externa kommunikation och varumärkesbyggande. Projektkommunikationen ska planeras med hänsyn till detta.

Kommunikationsplanen ska uppdateras kontinuerligt under projektets gång för att på bästa sätt möta och stötta projektmålen.

5 Risker

Projektet är komplext med flera inblandade parter som är vana att vara beställare och driva sina frågor. För genomförandet är det av största vikt att parterna kan samverka väl. En risk som skall beaktas är att samarbetet inte går smidigt.

Projektets tidplan är tigt, både för planskedet och genomförandeskedet, och utan utrymme för överklaganden, stillestånd eller oväntade fördröjningar. Vidare är projektet mycket komplext tekniskt så väl som logistiskt, med flytt och överdäckning av Värmdöleden, ny bussterminal och anslutningar till tunnelbanan.

Projektet kräver samordning med flera andra parter och deras processer, där olika projekts tidplaner är komplext sammanflätade och står i direkt beroende till varandra. Det finns därför risker för följdförseningar, och det finns även osäkerheter vad gäller kostnaderna.

Arbetet med att analysera och hantera risker kommer kontinuerligt pågå genom hela projekttiden, genom gemensamma analyser, löpande åtgärdsarbete och hantering av risker i prioritetsordning.

6 Ekonomi

Total budget för projektet inklusive genomförande har i förstudiearbetet uppskattats till 2-2,3 miljarder kronor. Entreprenaden förväntas vara igång från år 2020 och avslutas år 2025, det är under dessa år som de stora kostnaderna tas i projektet. Intäkter för försäljning har uppskattats till drygt 500 miljoner kronor.

En successivanalys avseende kostnader genomfördes i förstudieskedet och planeras att genomföras inom ramen för planarbetet för att identifiera risker och möjligheter, och ligger till grund för fortsatt kalkylarbete.

Inom ramen för fortsatt arbete ska de tekniska och ekonomiska förutsättningarna och konsekvenserna av en överdäckning och en ny bussterminal fortsatt utredas.

Tabell 1 Kostnader för aktuellt skede

Kostnadslag	Summa
Projektledning, inklusive konsulter	20 miljoner kronor
Projektering	150 miljoner kronor
Interna resurser	20 miljoner kronor
Oförutsett cirka 20 %	10 miljoner kronor
Totalt	200 miljoner kronor

7 Tidsplan

En successivanalys avseende tid är planerad att genomföras med projektets samarbetsparter och annan expertis för att identifiera risker och möjligheter, och kommer ligga till grund för fortsatt tidsplanering.

Detaljplanering och tillstånd	2017-2020
Projektering	2018-2020
Byggstart (infrastruktur)	2020
Överdäckning färdig	2023
Markanvisning, tilldelning	2024
Bussterminal färdig	2025
Invigning	2026 (då tunnelbanan invigs)
Tidigaste inflyttning	2027

Gunilla Glantz
Projektägare

Anna-Maria Erlandsson
Projektledare

Emma Castberg
Planarkitekt