

2024-09-19

UTBYGGNADS-PM

Dnr KFKS-2018-00430

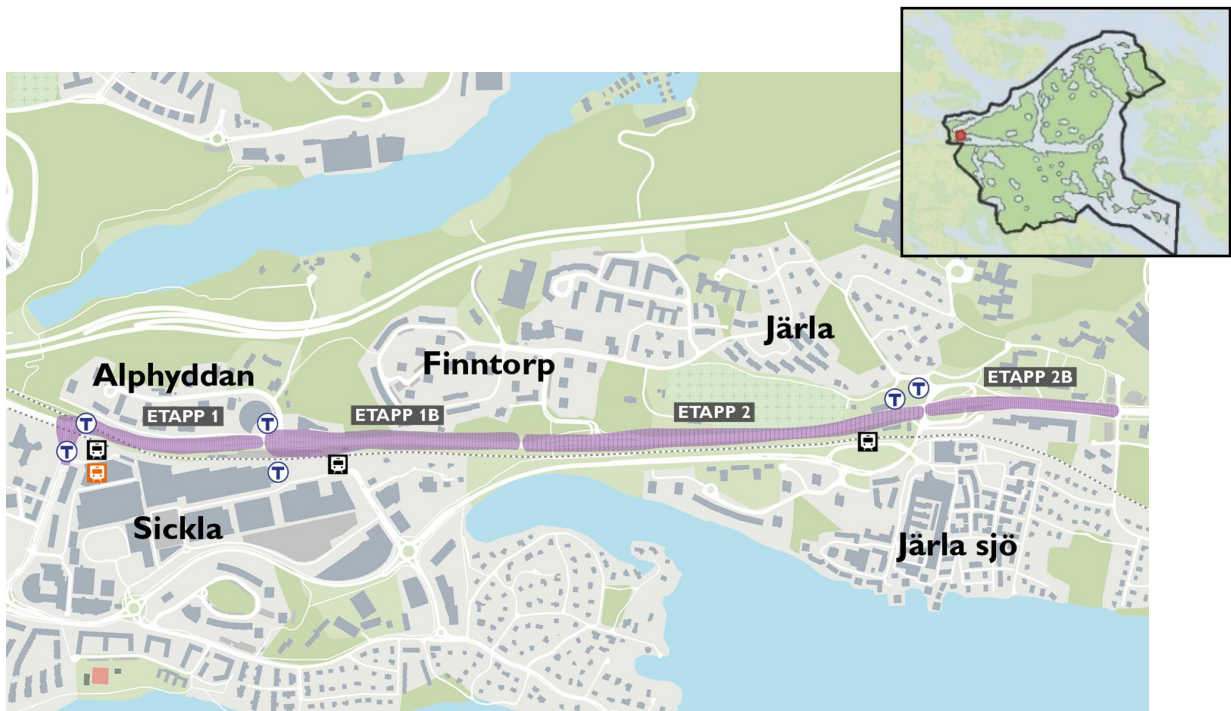
Projekt 93101896

Nacka stad

Ingår i tunnelbaneavtalet

Utbyggnads-PM Värmdövägen etapp 1, 1b, 2 och 2b

Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen i Nacka stad,
i kommundelen Sicklaön, Nacka kommun



Kartan ovanför visar stadsbyggnadsprojekt Värmdövägens ungefärliga omfattning enligt detta utbyggnads-PM. Den lilla kartan till höger i övre hörnet visar var i Nacka kommun som projektområdet är beläget.

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund.....	4
3	Syfte och mål	5
3.1	Syfte.....	5
3.2	Mål.....	5
4	Förutsättningar.....	7
4.1	Område och avgränsningar.....	7
4.2	Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala	8
5	Utförande.....	10
5.1	Detaljplaner.....	10
5.2	Markägoförhållanden.....	10
5.3	Utbyggnad	11
5.4	Konsekvenser för fastighetsägare och boende	16
5.5	Rättsligt genomförande	17
5.6	Konsten att skapa stad.....	18
6	Tidplan	18
7	Ekonomi	19
7.1	Budget.....	19
7.2	Kostnadsbedömning.....	20
7.3	Finansiering.....	23
7.4	Driftskostnader för allmänna anläggningar	24
8	Risker	25
9	Kommunikation.....	25
10	Rapportering.....	25
10.1	Avslut och överlämnande	25
11	Bilagor.....	25

I Sammanfattning

Den här utbyggnadspromemorian omfattar etapp 1, 1b, 2 och 2b och utgör sträckan från Sickla bro i väster till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen i öster. Etapp 3 är utbyggt med stöd av ett eget utbyggnads-PM (2020) och beskrivs därför inte här. Sedan 2023 pågår ombyggnaden på en sträcka från Sickla bro till Alphyddevägen, etapp 1, samt från Saltsjö-Järla till Finntorp, etapp 2 med stöd av tidigare utbyggnads-PM för etapp 1 och 2 (2022). Ombyggnaden pågår etappvis till och med första halvåret 2029 följt av två år garantiskötsel till och med 2031. Därefter kan slutredovisning av stadsbyggnadsprojektet genomföras.

Under slutet av 2023 och början 2024 redovisade stadsbyggnadsprojektet flera större förändringar avseende tid, mål och kostnad varför den här utbyggnadspromemorian har tagits fram och ersätter tidigare utbyggnads-PM. Den nya omfattningen förklaras bland annat av förändringar på världsmarknaden med kraftigt stigande priser som följd och att nödvändiga arbeten har tillkommit under produktionen. Projektet fick även helt nya förutsättningar efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024.

Stadsbyggnadsprojektet innebär att Värmdövägen byggs om från en genomfartsled till en grön, trygg och trivsamt stadsgata som binder ihop Sickla med Centrala Nacka. Genom ombyggnaden säkerställs nödvändig förstärkning av ledningskapacitet som möjliggör tillkommande exploatering på västra Sicklaön. Kapaciteten förstärks för el, fjärrvärme, vatten, spill- och dagvatten. Projektets syfte är även att skapa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.

Vägen ska även hantera och rena dagvatten samt leda dagvatten och skyfall vidare på ett kontrollerat sätt för fortsatt rening och fördröjning. Värmdövägens höjdsättning är en viktig del i den planerade skyfallshanteringen i Sickla och Centrala Nacka. Detta tillsammans med möjlighet att rena dagvatten i gatumiljön är en förutsättning för flera omkringliggande detaljplaner som har antagits och för att fler detaljplaner i området ska kunna antas och genomföras. Värmdövägens omvandling är en förutsättning för stadsutvecklingen och har stöd i översiktsplanen, detaljplaneprogram för Centrala Nacka och Planiaområdet samt utvecklad strukturplan och i genomförandeplanen för västra Sicklaön.

Tidplanen för genomförande av etapp 1, 1b och 2 förutsätter att trafiken från Värmdövägen leds om tillfälligt till Saltsjöbanans spårområde. Sedan 2023 leds trafiken om på en del av sträckan i samband med ombyggnaden av etapp 1 och 2. Uteblir, eller förändras, förutsättningen påverkar det framkomligheten, tidplanen och kostnaderna. Alla deletapper har beroenden mot omkringliggande bygg- och stadsutvecklingsprojekt så som Sickla stationshus, tunnelbanestationen i Sickla och Järla, Järla stationsområde och Rotorfabriken. Samordning med olika aktörer i närområdet, så som Trafikförvaltningen och Förvaltning Utbyggt Tunnelbana, är därför även fortsättningsvis av största vikt för planerad framdrift.

Givet platsens särskilda förutsättningar med en komplex geografisk miljö, angränsande byggprojekt, stadsbyggnadsprojekt i tidigt skede och tekniskt utmanade arbeten kommer kommunen att fortsätta genomförandet av kommande etapper 1b och 2b genom sedan tidigare upphandlad totalentreprenad i samverkan med Skanska. Den valda entreprenadformen ger bland annat förutsättningar att på ett effektivt sätt kunna tillgodose eventuellt tillkommande förändringar i pågående entreprenad.

2 Bakgrund

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen ingår. Stadsbyggnadsprojektet är strategiskt viktigt för stadsutvecklingen i Sickla och Centrala Nacka genom att projektet skapar förutsättningar för utvecklingen av en sammanhängande tät och blandad stadsmiljö.

Värmdövägens omvandling till stadsgata finns nämnd i översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka*, antagen 2012, samt i den reviderade versionen från 2018. Det anges där som en åtgärd för att genomföra strategin om en tät och mer blandad stad på västra Sicklaön. Kommunen har därefter ingått avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka i och med 2013 års Stockholmsförhandling och åtagit sig att låta bygga 11 300 bostäder innan år 2035 och ytterligare 2 200 till år 2040. För att skapa förutsättningar för fortsatt planering och utveckling antogs sedan ett detaljplaneprogram för Centrala Nacka av kommunstyrelsen 2015 och ett för Planiaområdet 2016. Därefter antogs ett start-PM för Värmdövägen 2018.

I enlighet med antaget start-PM togs sedan en systemhandling fram för hela ombyggnaden av Värmdövägen 2019. Detta för att säkerställa utrymme för planerade funktioner och nödvändig teknisk försörjning. Systemhandlingen har sedan legat till grund för den fortsatta detaljprojekteringen inom Värmdövägen och för angränsande projekt längs med Värmdövägen. Omgivande projekt har påverkat vägens nya utformning, exempelvis flyttas vägen söderut i höjd med Sickla köp kvarter för att göra plats åt tunnelbaneuppgången vid Alphyddevägen och vägens lågpunkter flyttas för att omhänderta risker vid skyfall för befintlig och tillkommande bebyggelse i Sickla och Centrala Nacka.

Därefter har utbyggnads-PM för etapp 3 (2020) och etapp 1 och 2 (2022) antagits. Ombyggnaden av Värmdövägen inleddes 2020 och genomförs etappvis fram till första halvåret 2029. Den är indelad i tre huvudetapper varav etapp 1 och 2 har delats upp i ytterligare två delatapper 1b och 2b, se bild 1 under avsnitt 4.1 *Område och avgränsningar*.

Etapp 3 från Vikdalsvägen till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen har färdigställts. Sedan 2023 pågår ombyggnaden på en sträcka från Sickla bro till Alphyddevägen, etapp 1, samt från Saltsjö-Järla till Finntorp, etapp 2 med stöd av framtagna bygghandlingar och beslut i maj 2022 om tilldelning av medel för att inleda utbyggnaden.

Under slutet av 2023 och början på 2024 redovisade stadsbyggnadsprojektet flera större förändringar avseende tid, mål och kostnad i etapp 1, 1b, 2 och 2b. Den nya omfattningen förklaras bland annat av förändringar på världsmarknaden med kraftigt stigande priser som följd och att nödvändiga arbeten har tillkommit under produktionen.

Projektet fick även helt nya förutsättningar efter att stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024. Upphöjningen var en förutsättning i tidigare framtagen systemhandling från 2019 vilket även framgick av utbyggnads-PM från 2022. Jämfört med tidigare planering enligt utbyggnads-PM från 2022 ingår nu åtgärder inom spårområdet avseende skyfallslösningar, bland annat dykarledning, i Värmdövägens omfattning. Den nya omfattningen redovisas närmare i kommande avsnitt. Se särskilt avsnitt 4 *Förutsättningar*, 5 *Utförande*, 6 *Tidplan*, och 7 *Ekonomi*.

3 Syfte och mål

Projektets syfte, projektmål och mål för hållbart byggande har inte justerats jämfört med tidigare antaget utbyggnads-PM från 2022.

3.1 Syfte

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning av den framtida Värmdövägens sträckning genom Nacka stad. Syftet är att aktuella delar av Värmdövägen ska utvecklas från genomfartsled till levande och trafiksäker stadsgata som bidrar till att uppnå översiktsplanens strategier om stadsmiljö samt ett effektivt och klimatanpassat transportsystem med tunnelbana. Värmdövägen ska även fortsättningsvis utgöra ett viktigt stråk för teknisk försörjning för befintlig och kommande bebyggelse som huvudstråk för vatten, avlopp, dagvatten, el, värme, tele och fiber, vilket är en förutsättning för fortsatt utbyggnad i enlighet med genomförandeplaneringen för Nacka stad. Gatan är en av Nacka stads huvudgator och den ska anpassas till den nya stadsmiljön som växer fram i Nacka stad. Framkomligheten ska vara god, med prioritering för gående, cyklisterna och kollektivtrafik och stadsrummet ska utformas attraktivt för att fler ska vilja röra sig och uppehålla sig längs gatorna.

3.2 Mål

3.2.1 Projektmål

Projektets mål är:

- En attraktiv utformning av Värmdövägen som tar stöd i visionen om en tät och blandad stad och stadsbyggnadsprinciperna i Fundamenta.
- Värmdövägen ska utformas som en stadsgata 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 som huvudsakligen ansluter mot gatan för stadsliv.
- Funktionell och framkomlig gata 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.
- 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.

3.2.2 Hållbart byggande

Detta är ett projekt som startats upp innan miljö- och klimatambitionerna fanns framtagna och har därför i stället arbetat med "Hållbart byggande" i enlighet med då gällande arbetssätt. 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 stadsbyggnadet 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. Värmdövägens och Vikdalsvägens ombyggnad ska stödja den inriktningen. Projektet innehåller ingen planerad bebyggelse. Gatans utformning med angoringsmöjligheter och gångbanor påverkar möjligheterna att förverkliga intilliggande bebyggelsens önskade stadskvaliteter.

Anpassning till framtida klimat

Värmdövägen ligger i eller i nära anslutning till lågpunkter vilka anges som kritiska vid intensiva regn i genomförda skyfallsanalyser. 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 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 och rening och fördröjning av vatten. Dessutom bidrar växtligheten starkt till att bilda attraktiva gaturum.

3.2.3 Uppföljning av mål

Uppföljning av uppsatta mål i projektet genomförs löpande i samband med projektering och genomförande samt vid avslutad entreprenad och efter avslutad garantiskötsel. Här nedanför är en övergripande beskrivning om hur målarbetet bedrivs och fungerar i nuläget.

- Projektet förhåller sig till framtagna bygg- och systemhandlingar. Framtagna handlingar omhändertar kommunens kravställning i frågor om exempelvis gestaltning och dagvatten- och skyfallshantering.
- Projektet arbetar aktivt med, och prioriterar fortsatt högt, frågor om framkomlighet. Del av Saltsjöbanans banvall används exempelvis för att tillfälligt leda om trafik och planerat genomförande av nästa etapp 1b innebär att ytterligare en del av banvallen tas i anspråk tillfälligt.
- Projektet arbetar aktivt för att uppnå efterfrågad kapacitetsökning för alla ledningsslag enligt aktuell tidplan. Efterfrågad kapacitet uppnås när alla etapper har byggts ut.
- Projektet arbetar aktivt, och i nära dialog med angränsande byggprojekt, i syfte att säkerställa en lämplig etappindelning. Aktuell etappindelning är framtagen med hänsyn till ett så rationellt genomförande som möjligt givet aktuella tidplaner för Värmdövägen och omgivande projekt.
- Projektet har en kontinuerlig samordning med omgivande projekt och aktiva aktörer inom samma geografi. Exempelvis Trafikförvaltningen, Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbana, Atrium Ljungberg AB och alla ledningsägare.

4 Förutsättningar

Genomförandet av projektet förutsätter bland annat permanent markåtkomst från privata fastighetsägare och Region Stockholm, avtal med berörda ledningsägare och att trafiken på Värmdövägen tillfälligt leds om till Saltsjöbanans spårområde. Detta för att säkerställa framdrift enligt tidplanen. Projektet behöver även åtkomst till Saltsjöbanans spårområde för vissa arbeten varför projektets tidplan är direkt beroende av tidpunkten för när Saltsjöbanan åter ska trafikera hela vägen till Slussen. Dessa arbeten behöver utföras medan Saltsjöbanan är avstängd. Tidplanen förhåller sig även till tidpunkter för när kapacitetshöjande åtgärder krävs på ledningssystemen i Värmdövägen. Pågående och planerad ombyggnad av Värmdövägen är inom ett geografiskt komplext område med flera stora byggprojekt i nära och direkt anslutning som utförs av andra aktörer utöver kommunen. Sammantaget ställer det stora krav på samverkan mellan olika aktörer och en löpande riskhantering, läs mer under avsnitt 5 *Utförande*.

4.1 Område och avgränsningar

Projektområdet Värmdövägen är cirka 3 kilometer långt och omfattar i huvudsak del av de kommunala fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12. Även del av fastigheten Sicklaön 76:1 som ägs av Region Stockholm (nedan kallad Regionen), genom AB Storstockholms Lokaltrafik, berörs samt en mindre del privatägd mark. Den här utbyggnadspromemorian omfattar etapp 1, 1b, 2 och 2b och utgör sträckan från Sickla bro i väster till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen i öster. Etapp 3 är utbyggd med stöd av ett eget utbyggnads-PM (2020) och beskrivs därför inte här.

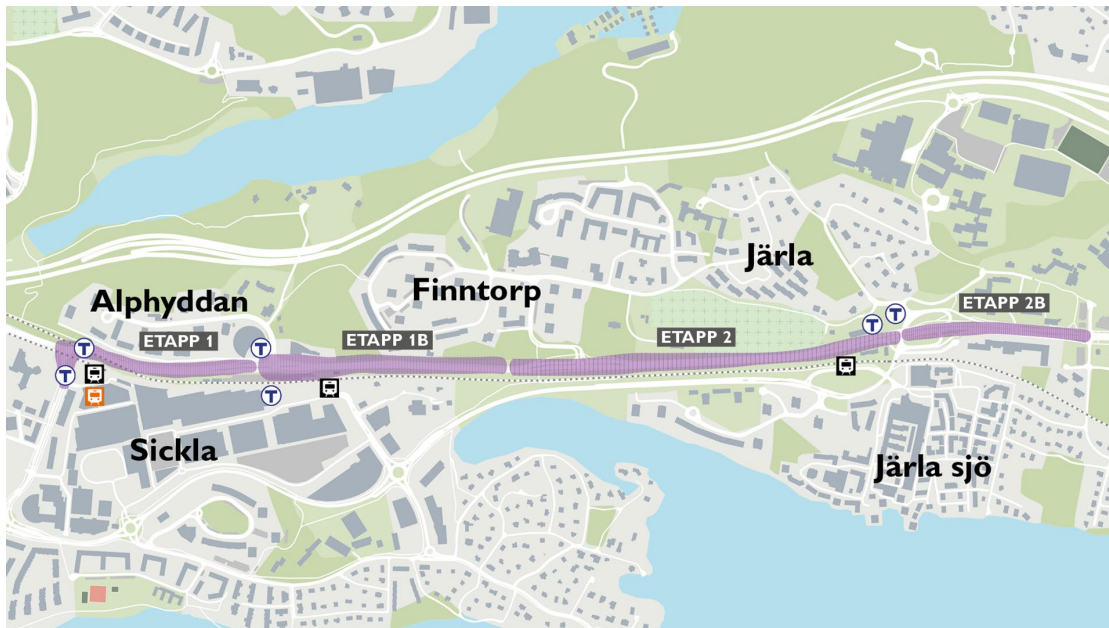


Bild 1: Kartan ovanför visar stadsbyggnadsprojektet Värmdövägens ungefärliga omfattning enligt detta utbyggnads-PM.

4.1.1 Avgränsningar

Exemplifierade åtgärder nedan hanteras inte inom stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen men utgör viktiga förutsättningar för genomförandet och ombyggnaden. Bland annat att:

- Nacka stationshus flyttas för att göra plats för nödvändig ledningsdragning under gatan i Värmdövägen samt utrymmen för gatan i etapp 1b.
- Kyrkviksparken byggs ut som planerat och därmed möjliggör att planerade dagvatten- och skyfallshantering i Värmdövägen kan ansluta till anläggningen i Kyrkviksparken. Det är en förutsättning för en fungerande dagvatten- och skyfallshantering i Sickla och Centrala Nacka.
- Regionen har, gemensamt med kommunen, planer på att bygga om Saltsjö/Järla till en vändstation för Saltsjöbanan under 2024. Detta för att kunna trafikera Saltsjöbanan mellan Fisksätra och Saltsjö/Järla från 2025 till när Saltsjöbanan åter ska trafikera hela vägen till Slussen 2027. Den partiella trafikeringen minskar behovet av ersättningstrafik och därmed Värmdövägens kostnader för densamma.

Utöver ovan punkter angränsar Värmdövägen till framtida stadsutveckling och flera beroenden finns. Läs mer i avsnitten närmast nedan.

4.2 Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala

Värmdövägens omvandling är en förutsättning för stadsutvecklingen i Sickla och Centrala Nacka och har stöd i översiktsplanen, detaljplaneprogram för Centrala Nacka och Planiaområdet samt utvecklad strukturplan och genomförandeplanen för Nacka stad/västra Sicklaön. Se mer i avsnitt 2 *Bakgrund* och avsnitt 3 *Syfte och mål*. Bild 2 och 3 nedan redovisar pågående och planerad stadsutveckling längs med Värmdövägen (uppdaterad 2024). Ny bebyggelse är schematiskt placerad och markerad med svart på kartorna samt utgår från ovan antagna kommunala styrdokument.

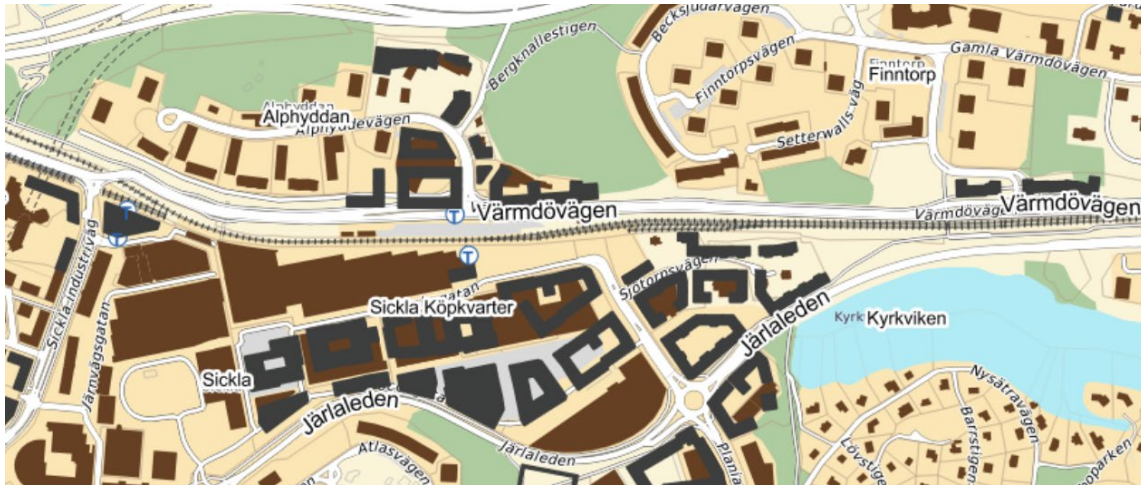


Bild 2: Planerad stadsutveckling längs med Värmdövägen från Sickla bro i väster till Finntorp i öster.

Planerad stadsutveckling längs med Värmdövägen från Sickla bro till Finntorp har ett beroende till etapperna 1 och 1b. Längs denna sträcka pågår just nu utbyggnaden av Sickla stationshus, Sickla bro och nya tunnelbanestationen i Sickla. Planerad stadsutveckling är bland annat Norra Nobelberget, Bakaxeln, Svindersberg, Tryckluftsfabriken och Finntorps entré. Omgivande stadsutveckling påverkar Värmdövägens utformning och läge. Bland annat flyttas vägen söderut här för att göra plats åt nya tunnelbaneuppgången vid Alphyddevägen som är under utbyggnad.



Bild 3: Planerad stadsutveckling längs med Värmdövägen från Finntorp i väster till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen i öster.

Planerad stadsutveckling längs med Värmdövägen från Finntorp till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen har ett beroende till etapperna 1b, 2 och 2b. Längs denna sträcka pågår utbyggnaden av tunnelbanestationen i Järta och vintern 2024/2025 inleder kommunen arbeten med allmänna anläggningar i Järta stationsområde norr i direkt anslutning till tunnelbanan i Järta. Arbeta med Järta stationsområde mitt och syd är sedan mars 2020 vilande. Regionen har, gemensamt med kommunen, planer på att bygga om Saltsjö/Järta till en vändstation för Saltsjöbanan under 2024. Öster om Järta bro finns projekt i tidigt skede däribland Rotorfabriken söder om Värmdövägen och Järta skolområde norr om vägen. Dessa projekt är vilande. Även Järta bro är planerad att byggas om.

Genomförande av projektet medverkar även till den utveckling som pekas ut i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2050).

Jämfört med tidigare utbyggnads-PM från 2022 omfattas inte längre Saltsjöbanan av riksintresse för kommunikationer. Särskild hänsyn behöver dock tas till Saltsjöbanan och dess anläggning. Genomförandet behöver särskilt beakta en planerad 220kV elkabel mellan Skanstull och Centrala Nacka, sträckningen har bedömts vara av riksintresse. Under planeringsfasen har ledningen inte bedömts hamna i konflikt med Värmdövägens ombyggnad. I området finns även andra riksintressen, dessa bedöms inte påverka genomförandet.

Under genomförandet av projektet ska, och har, även flertalet kommunala styrdokument beaktats. Exempelvis *Cykelstrategi i Nacka* (2023) och *Cykelprogram för Nacka kommun* (2023) och *Framkomlighet i Nacka* (2016). I cykelprogrammet pekas Värmdövägen ut som regionalt cykelstråk.

Huvuddelen av projektområdet är antingen planlagt som gata eller är planlöst område i kommunal ägo. Inom dessa områden bedöms utbyggnad kunna ske utan upprättande av ny detaljplan, se även nedan avsnitt 5.1 *Detaljplaner* som övergripande redovisar pågående och fortsatt hantering för att möjliggöra utbyggnaden samt avsnitt 5.5 *Rättsligt genomförande*.

5 Utförande

5.1 Detaljplaner

Värmdövägens nya lokalisering berör i viss utsträckning mark där detaljplaneläggning pågår. Det är inte tillåtet att bygga ut Värmdövägen i strid med gällande detaljplaner. För att genomföra byggnationen av Värmdövägen krävs att detaljplanerna anpassas med planbestämmelser som möjliggör utbyggnaden.

Vissa gällande detaljplaner längs sträckan är äldre planer med utgången genomförandetid och vid behov och under vissa förutsättningar finnas möjligheter att avvika från detaljplanen.

Där Värmdövägen angränsar till vilande eller framtida stadsbyggnadsprojekt, där visst markintrång behövs på privat mark, krävs en bedömning om markfrågan behöver lösas separat från angränsande stadsbyggnadsprojekt eller om gatan kan ges en provisorisk utformning i väntan på ny detaljplan.

5.2 Markägoförhållanden

Projektområdet omfattar i huvudsak del av de kommunala fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12. Även del av fastigheten Sicklaön 76:1 som ägs av Regionen berörs samt en mindre del privatägd mark. Läs mer under avsnitt 5.5 *Rättsligt genomförande*.

5.3 Utbyggnad

Kommunen är byggherre för utbyggnaden av alla allmänna anläggningar som behövs i samband med Värmdövägens ombyggnad. Kommunens arbeten omfattar bland annat ledningförläggning, stödkonstruktioner så som skyfallsmurar och andra murar, bättre och bredare gång- och cykelvägar samt gatuombyggnad med en ny höjdsättning. Detta för att kunna leda skyfall vidare på ett kontrollerat och säkert sätt samt nya dagvattenlösningar med exempelvis rening av dagvatten i nya växtbäddar. Här nedan följer en övergripande beskrivning utbyggnaden för berörda etapper och aktuell status per etapp.

5.3.1 Allmänna anläggningar

Skedesplanering för utbyggnaden av hela Värmdövägens projekt genomförs löpande för att säkerställa ett så rationellt genomförande som möjligt utifrån de förutsättningar projektet har idag. Jämfört med utbyggnads-PM (2022) har etapperna 1 och 2 delats upp i fler etapper vilket resulterat i att etapp 1b och 2b har tillkommit. Skedesplaneringen har tagits fram utifrån förutsättningen att minimera mängden provisoriska ledningsdragningar, och tillse tillräcklig ledningskapacitet, samtidigt som hänsyn tagits till omkringliggande projekt.

Vald entreprenadform är totalentreprenad i samverkan. Den fortsatta etappvisa utbyggnaden fortgår som en del av den redan upphandlade samverkansentreprenaden för Södra Centrala Nacka med Skanska Sverige AB som entreprenör för utbyggnad av allmänna anläggningar. Den valda entreprenadformen ger bland annat förutsättningar att på ett effektivt sätt kunna hantera tillkommande förändringar i pågående entreprenad med goda förutsättningar att samnyttja de resurser som finns på plats.

5.3.1.1 Etapp 1



Bild 4: Ungefärlig omfattning etapp 1.

Avser sträckan mellan Sickla bro och Alphyddevägen. I omfattningen ingår även den norra delen av Sickla industriväg från Smedjegatan till Sickla bro. Detta för att kunna binda samman nödvändig infrastruktur från Sickla industriväg med Värmdövägen.

Under 2024 har finplaneringen inletts, vilken fortgår parallellt med arbeten med murar och ledningsarbeten längs sträckan, vilka förutsätter åtkomst från Saltsjöbanans spårområde till och med våren 2026. Etapp 1 beräknas vara färdigställd 2026, följt av garantiskötsel i två år.



Bild 5: Visionsbilden (Tyréns, 2024) till vänster visar planerad utformning av etapp 1 efter färdigställd utbyggnad. Vy tagen från Sickla bro österut längs Värmdövägen med Alphyddan i bakgrunden och korsningen Värmdövägen/Sickla industriväg i förgrunden. Fotot (Nacka kommun, 2024) visar vy över Värmdövägen ner mot korsningen Alphyddvägen/Värmdövägen under pågående ombyggnad.

5.3.1.2 Etapp 1b

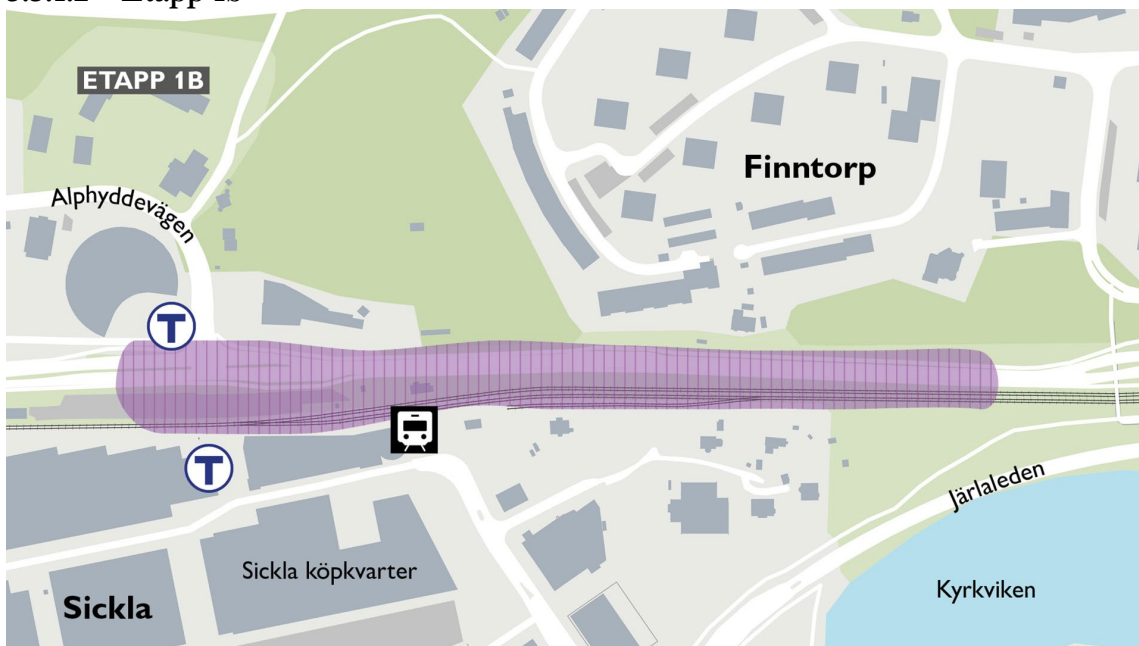


Bild 6: Ungefärlig omfattning etapp 1b.

Avser sträckan mellan Alphyddvägen och Finntorp. Under våren 2024 fick etappen nya förutsättningar efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts, se mer nedan. I etappen anläggs bland annat ledningsinfrastruktur, för alla ledningsslag, för att koppla samman systemen mellan etapp 1 och 2, däribland dagvattenledningar och skyfallsåtgärder under Saltsjöbanans spårområde, vilket förutsätter åtkomst till Saltsjöbanans spårområde. Byggstarten är planerad till 2025, se avsnitt 6 *Tidplan*.

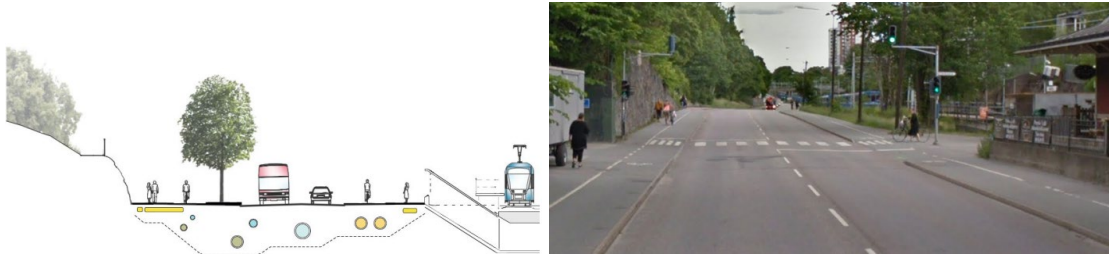


Bild 7: Illustrerad sektion för Värmdövägen till vänster i bild, i höjd med befintlig gångtunnel under Saltsjöbanan. Planerad utformning förutsätter att Nacka stationshus flyttas. Foto till höger i bild är i samma sträckning och visar hur det ser ut idag med del av Nacka stationshus i högra hörnet.

Tillkommande arbeten efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024

Upphöjningen var en förutsättning i tidigare framtagna systemhandling från 2019. Det betyder att etapp 1b har fått nya förutsättningar för bland annat linjeföring för alla trafikslag, ledningsförläggning och skyfallslösningar jämfört med tidigare framtagna lösningar i systemhandlingen. Status för tillkommande åtgärder redovisas nedan.

De nya förutsättningarna med tillkommande arbeten medför omfattande avvikelser mot tidigare framtagna handlingar och den kravställning som legat till grund för tidigare handlingar. Utredning pågår fortsatt och omfattningen av dessa tillkommande arbeten är därför inte klarlagd.

Omfattningen behöver klargöras innan bygghandlingsprojekteringen kan återupptas. Detta i syfte att minimera ytterligare förgävesprojektering. Sammantaget finns flera osäkerheter i den fortsatta planeringen vilket kan ge konsekvenser för projektets tidplan, mål och slutkostnad, se bilaga 1 *PM Risk*.

Fortsatt utredning av den nya dykarledningen/skyfallspassagen till Kyrkviksparken
Värmdövägens lågpunkt flyttas för att ta hand om skyfall från Centrala Nacka, se bild 3 som övergripande redovisar tillkommande bebyggelse i delar av Centrala Nacka. Den nya lågpunkten förutsätter genomförande av en dykarledning i höjd med Kyrkviksparken. Där ska vattnet sedan renas och fördröjas. Dykarledningen är därmed en central åtgärd som förutsätter att en konstruktion läggs under Saltsjöbanans järnväg, vilket i sin tur kräver att Saltsjöbanan är avstängd under produktionen. Utredning pågår, alternativa vägval utreds.

Fortsatt utredning av ny skyfallslösning för att omhänderta risker för skyfall i området i höjd med Sickla köpvarter och tunnelbanan i Sickla
I och med tunnelbanans placering i Sickla behöver lågpunkten i Värmdövägen flyttas österut. Detta för att omhänderta risk för översvämning av entrén till den nya tunnelbanan vid skyfall. Utredning pågår, alternativa vägval utreds.

Fortsatt utredning om ökad tillgänglighet till gångtunnel vid Nacka station
Möjligheterna att tillskapa ökad tillgänglighet behöver utredas tillsammans med Regionen. Eventuella lösningar kan komma att påverka utformningen av, och kostnaden för, etapp 1b.

5.3.1.3 Etapp 2

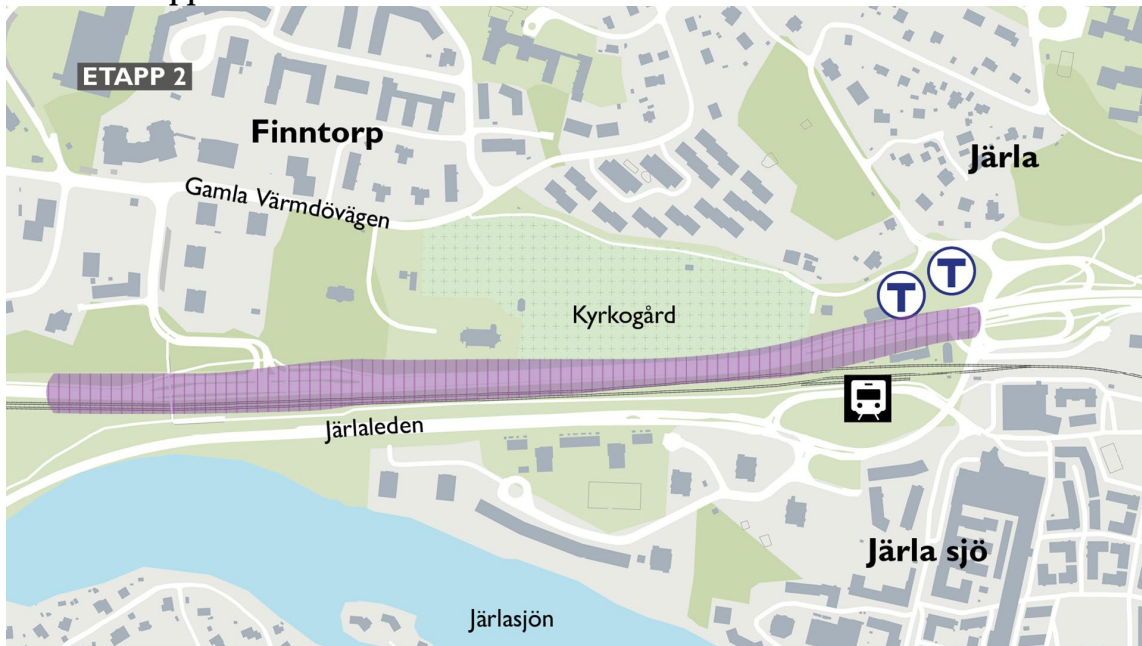


Bild 8: Ungefärlig omfattning etapp 2.

Etapp 2 avser sträckan mellan Finntorp och Järla. Under 2024 har finplaneringen inletts, vilken fortgår parallellt med arbeten med murar längs sträckan, vilka förutsätter åtkomst från Saltsjöbanans spårområde till och med våren 2026. Etapp 2 beräknas vara färdigställd i sin helhet 2026, följt av garantiskötsel i två år. Etappen är inte att möjlig att slutföra som planerat i sin helhet enligt framtagna handlingar. Markåtkomst saknas, se avsnitt 5.5.2 *Fastighetsrättsliga åtgärder*. En provisorisk lösning krävs på södra sidan till dess.

5.3.1.4 Etapp 2b

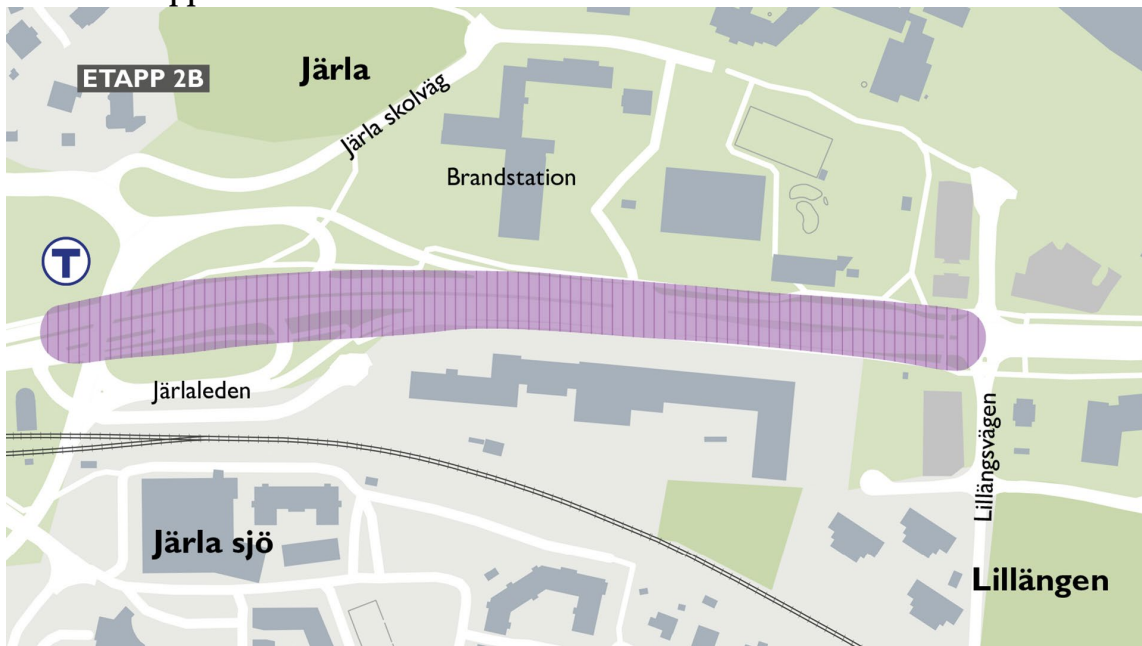


Bild 9: Ungefärlig omfattning etapp 2b.

Etapp 2b avser sträckan mellan Järla och korsningen Värmdövägen/Lillångsvägen. Det är den sista etappen för projektet och innebär att ombyggnaden av Värmdövägen färdigställs. Den tekniska försörjningen knyts ihop och gatan möter kommande bebyggelse.

Etappen angränsar till stadsbyggnadsprojekten Rotorfabriken och Järla skolområde vilka är i tidigt skede. Etappen har en planerad byggstart 2026, se avsnitt 6 *Tidplan*. Planerad utformning i systemhandlingen förutsätter åtgärder av trafikplatsen vid Järla bro vilket inte hanteras av stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen.

5.3.2 Samordning och övergripande produktionsförutsättningar

Arbetsområdet för Värmdövägens ombyggnad är kraftigt begränsat av befintlig bebyggelse och för tillfället pågående byggprojekt. Det är därför brist på såväl etableringsytor som arbetsytor samtidigt som vägen är ett huvudstråk för bil- och kollektivtrafikresenärer samt gång- och cykeltrafikanter.

Sedan 2023 leds därför trafiken från Värmdövägen tillfälligt om på del av spårområdet tillhörande Saltsjöbanan i enlighet med tidigare redovisning i utbyggnads-PM från 2022, se bild 10. Detta sker just nu i samband med ombyggnaden av etapp 2.

När trafiken leds om på detta sätt ger det förutsättningar för en trygg och säker arbetsmiljö för dem som arbetar med ombyggnaden samtidigt som framkomligheten kan säkerställas för alla trafikslag. Det ger även utrymme för framdrift i produktionen samtidigt som åtgärder som kräver åtkomst från spårområdet kan genomföras i rätt tid till när trafiken på Saltsjöbanan förväntas gå hela vägen in till Slussen igen vid årsskiftet 2027/2028.

Aktuell planering för nästa etapp 1b förutsätter att ytterligare delar av Saltsjöbanans banvall iordningsställs till en temporär väg för att tillfälligt leda om trafik från Värmdövägen. Om åtkomst till spårområdet uteblir bedöms det få negativa konsekvenser på tidplanen och produktionskostnaden, se bilaga 1 *PM Risk*. Bild 10 nedan visar vilken del av Saltsjöbanans spårområde som avses.

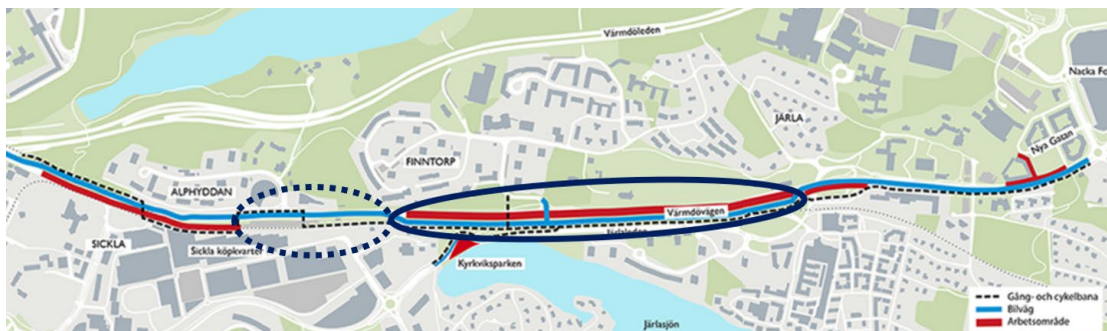


Bild 10: Översiktskartan ovanför visar hur trafiken leds om på spårområdet idag, inringat med heldragen linje, i samband med pågående ombyggnad av Värmdövägen i etapp 2. Inringat med streckad linje visar den del som projektet avser nyttja i samband med ombyggnaden av etapp 1b.

Vidare förhåller sig fortsatt planering och genomförande till tidplaner i angränsande stadsbyggnadsprojekt i tidigt skede och under genomförande. Projektens olika skeden innebär att stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen behöver förhålla sig till att förändringar kan tillkomma under pågående projektering och produktion. Det kan i sin tur kan påverka produktionsplaneringen och tidplanen eftersom den är beroende av yttre omständigheter.

Samordning av utbyggnaden med övriga projekt inom kommunen sker löpande och synergivinster försöker tillvaratas. Ledningsarbeten för aktuella ledningsägare samordnas och genomförs inom ramen för projektet i pågående etapp 1 och 2 vilket även är planen för kommande etapp 1b och 2b. Anslutning av Nacka Vatten och Avfall AB:s ledningar till ny anlagd park vid Kyrkviken kräver samordning och produktionsplanering då projektet arbetar för att undvika att gräva i Värmdövägen vid upprepade tillfällen på samma sträcka.

Inom projektet finns flertalet trånga sektioner där murar måste hanteras, antingen gentemot angränsande fastigheter eller Saltsjöbanan.

Genomförandet sker, och kommer även fortsättningsvis ske, i samverkan med Regionen då projektet har många och viktiga beröringspunkter med Regionens anläggningar. En samverkansgrupp mellan organisationerna finns sedan tidigare för att driva dessa frågor och se till att båda parter kan tillgodogöra sig de synergieffekter som finns för båda parter i en samordnad utbyggnad.

5.4 Konsekvenser för fastighetsägare och boende

Värmdövägen är en huvudgata genom Nacka och påverkar närboende, närliggande verksamhetsutövare och de som passerar på vägen. En central uppgift för projektet är att bygga om Värmdövägen till en gata med stadsmässig karaktär som prioriterar framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter.

Säkerheten kommer att höjas med bland annat bredare gång- och cykelbanor, olika materialval, belysning och skyltprogram som är anpassade för gående och cyklister. Omvandlingen från bilväg till stadsgata bedöms vara positivt för både barn och vuxna när utbyggnaden är klar.

Under utbyggnadstiden kommer det fortsatt att krävas tillfälliga trafikomläggningar. Projektet arbetar i samarbete med trafikenheten med en proaktiv hantering av trafikordningsplaner redan i projekteringsskedet. Syftet är att säkerställa en genomarbetad trafiklösning för tredje man samt en förutsägbarhet för entreprenören under utbyggnaden.

Projektet har även löpande dialog med Trafikförvaltningen för att möjliggöra en förutsägbar kollektivtrafik även under tiden för trafikomläggningar. Hänsyn tas till räddningstjänstens verksamheter då Nackas centrala brandstation ligger intill Värmdövägen och framkomlighet i området är viktig för samtliga invånare i Nacka, inte bara intilliggande fastigheter och boenden.

5.5 Rättsligt genomförande

5.5.1 Övergripande rättsliga åtgärder

Kommunen har tecknat övergripande markavtal med respektive ledningsägare som har ledningar markförlagda i kommunens mark. Avtalen reglerar kostnadsfördelning mellan kommunen och respektive ledningsägare övergripande vid ledningsomläggningar. För genomförande inom respektive etapp tecknas projektspecifika avtal för att tydliggöra bland annat kostnadsfördelningen mellan kommunen och berörd ledningsägare. Projektspecifika avtal har tecknats i etapp 1 och 2. Avtal återstår att teckna i kommande etapp 1b och 2b. Aktuella ledningsägare inom ramen för detta projekt är förutom kommunen även de kommunala bolagen Nacka Vatten och Avfall AB och Nacka Energi AB samt de externa bolagen Stockholm Exergi, Skanova och Stokab.

Det kan komma bli aktuellt med lov för vissa åtgärder framöver som exempelvis murar eller höjdförändringar. Detta hanteras löpande under projektets gång och utreds vidare under bygghandlingsprojekteringen.

I syfte att tydliggöra ansvars- och kostnadsfördelning för kommunen tillfälliga åtkomst till Saltsjöbanans spårområde för att leda om trafik från Värmdövägen har Regionen och kommunen tecknat en Avsiktsförklaring, beslutad av kommunfullmäktige i maj 2022. Avsiktsförklaringen har sedan följts av att ett genomförande- och nyttjanderättsavtal i tecknat i december 2022. Tecknat nyttjanderättsavtal för nu aktuell del av Saltsjöbanans spårområde har förlängts och gäller till den 30 juni 2025. Kommunen har fortsatt behov av att nyttja banvallen fram till första halvåret 2026 vilket förutsätter en ny överenskommelse om förlängning med Regionen. Aktuell planering för nästa etapp 1b förutsätter att ytterligare delar av Saltsjöbanans banvall iordningsställs till en temporär väg för att tillfälligt leda om trafik från Värmdövägen. Planerad åtgärd förutsätter att ytterligare ett genomförande- och nyttjanderättsavtal behöver tecknas mellan kommunen och Regionen.

5.5.2 Fastighetsrättsliga åtgärder

Genomförande av berörda etapper i etapp 1, 1b och 2 från Sickla bro fram till Saltsjö-Järla förutsätter överlåtelse, eller upplåtelse, av mark från Regionen till kommunen. Det omfattar markområden längs med Saltsjöbanan och tvärbanan i Sickla.

Kommunen och Regionen har haft samsyn och huvudsakligen varit överens om hur markområdena ska regleras mellan parterna med stöd av framtagna kartbilagor till avsiktsförklaringen som tecknades 2022. Avtal och överenskommelser behöver tecknas för kommunens permanenta markåtkomst. Dialog om markområdena pågår med hänsyn till att stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024.

Vidare förutsätter genomförandet av etapp 1 och 2 reglering, eller upplåtelse, av mark från angränsande stadsbyggnadsprojekt Norra Nobelberget, Järla stationsområde norr och Järla stationsområde mitt. I nuläget pågår dialog med berörda fastighetsägare om möjlig åtkomst. I Järla stationsområde norr, där detaljplanen vunnit laga kraft i augusti 2024, har markåtkomsten säkerställts i väntan på att marken reglerats till kommunen med stöd av den nya detaljplanen. I etapp 2b behöver åtkomst säkerställas från privata fastighetsägare söder om Värmdövägen inom stadsbyggnadsprojektet Rotorfabriken som är i tidigt skede.

5.6 Konsten att skapa stad

Konst på murar inom Etapp 1 utreds och är fortsatt i planeringsskedet. Vidare möjlig användning av konst inom de tillkommande delarna av projektet kommer fortsatt bevakas.

6 Tidplan

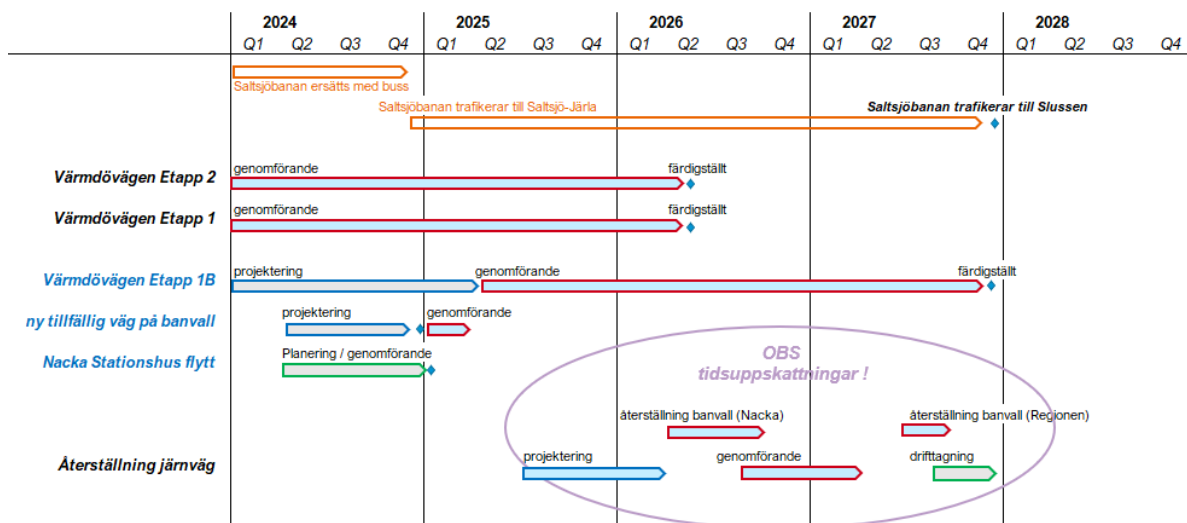
Planeringen och genomförandet av Värmdövägen innebär att hänsyn behöver tas till parallella tidplaner för angränsande utbyggnadsprojekt i syfte att hitta den mest effektiva planeringen för alla ingående projekt inom det berörda geografiska området avseende tid, kostnad och miljö samt omgivningspåverkan i stort. Samtidigt behöver projektet se till att nödvändig teknisk försörjning är utbyggd i sin helhet till 2029 för att säkerställa tillräcklig kapacitet, se tabell 1 nedan. Angivna årtal i tabell 1 är baserade på tidigare bostadsprognoser och kan komma att revideras efter översyn av genomförandetakten på västra Sicklaön.

Övergripande tider för behov av utökad kapacitet för samhällsviktig teknisk försörjning, **tabell 1**

Teknikslag	År
El	2028
Fjärrvärme	2026/2028
Spillvatten	2026/2028
Vatten	2026/2028
Dagvatten	2028

Tidplanen för genomförande förutsätter att trafiken från Värmdövägen leds om tillfälligt till Saltsjöbanans spårområde, läs mer i avsnitt 5.3.2 *Samordning och övergripande produktionsförutsättningar*, se även bilaga 1 *PM Risk* och diagram 1. Av diagram 1 framgår idag kända tider för arbeten som behöver samordnas med Regionen avseende Saltsjöbanans järnväg. Projektets övergripande planering framgår av tabell 2. Tidplanen behöver samordnas ytterligare med Regionen så att Saltsjöbanans järnvägsanläggning kan återställas i rätt tid inför planerad trafikstart till Slussen vid årsskiftet 2027/2028.

Tidigare investeringsbeslut, miljoner kronor, **diagram 1**



Planerade aktiviteter/ övergripande tidplan, tabell 2

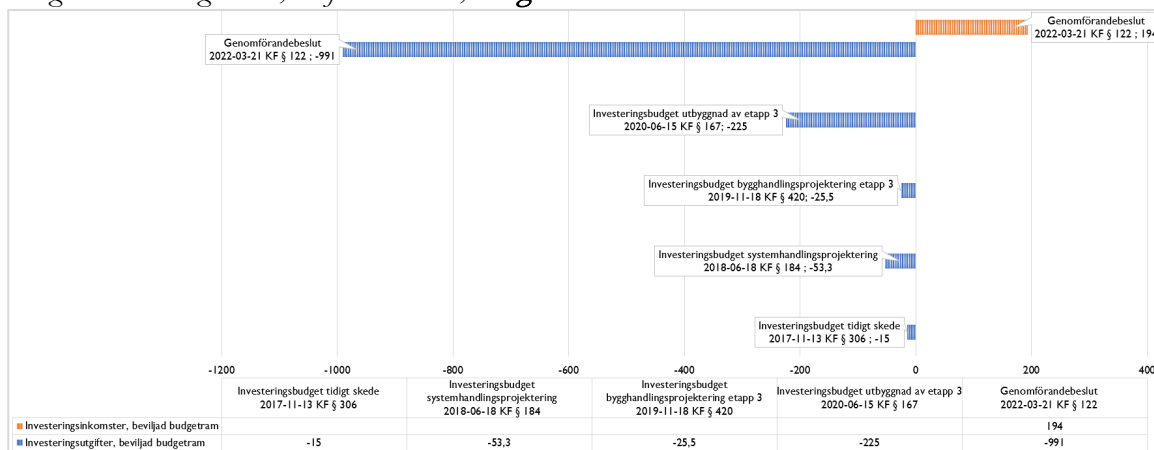
Planerade aktiviteter	Kvartal och år (preliminärt)
Projektering bygghandling etapp 1b avslutas	Kvartal 1 2025
Förberedande arbeten etapp 1b startar	Kvartal 1 2025
Byggstart etapp 1b	Kvartal 2 2025
Projektering bygghandling etapp 2b startar	Kvartal 2 2025
Förberedande arbeten etapp 2b startar	Kvartal 1 2026
Byggstart etapp 2b	Kvartal 2 2026
Färdig utbyggnad av etapp 1 och 2, godkänd slutbesiktning	Kvartal 2 2026
Färdig utbyggnad av etapp 1b, godkänd slutbesiktning	Kvartal 4 2027
Färdig utbyggnad av etapp 2b, godkänd slutbesiktning	Kvartal 1 2029
Slutredovisning av etapp 1, 1b, 2, 2b och projektavslut stadsbyggnadsprojektet	Kvartal 4 2031

7 Ekonomi

7.1 Budget

Värmdövägen tilldelades senast efter beslut av kommunfullmäktige den 21 mars 2022, KF § 122 en budgetram om totalt -1 310 miljoner kronor för investeringsutgifter och 194 miljoner kronor för investeringsinkomster, se diagram 2. Från beviljad budgetram har projektet medel om cirka -446 miljoner kronor för investeringsutgifter och cirka 161 miljoner kronor för investeringsinkomster kvar att ropa av.

Tidigare investeringsbeslut, miljoner kronor, diagram 2



Kommunfullmäktige har tilldelat stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen investeringsbudget vid fem tillfällen. Tidigare investeringsbeslut från 2017 och 2018 avsåg medel för tidigt skede och arbete med att ta fram en systemhandling för hela ombyggnaden. Investeringsbesluten från 2019 och 2020 avsåg arbete med etapp 3 och omfattade framtagandet av en bygghandling och utbyggnad.

Därefter tilldelades projektet ytterligare medel för resterande etapper i samband med genomförandebeslut i mars 2022. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har sedan, genom beslut av kommunstyrelsen den 7 mars 2022 samt beslut i kommunfullmäktige den 21 mars 2022, bemyndigats att tilldela medel etappvis utifrån beviljad budgetram.

Etappvis tilldelning från beviljad budgetram beslutades senast av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 31 maj 2022, § 98. Tilldelade medel om cirka -545 miljoner kronor i investeringsutgifter och cirka 33 miljoner kronor för investeringsinkomster bedömdes möjliggöra bygghandlingsprojektering av etapp 1, 1b, 2 och 2b samt utbyggnaden av etapp 1 och 2. De omfattade även intäkter i etapp 3.

Under slutet av 2023 och början 2024 redovisade projektet flera större förändringar. De förklaras bland annat av förändringar på världsmarknaden med kraftigt stigande priser som följd och att nödvändiga arbeten har tillkommit under produktionen. Projektet fick även nya förutsättningar efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024.

7.2 Kostnadsbedömning

Kommunens totala kostnad för Värmdövägens utbyggnad, inklusive redan upparbetade kostnader, bedöms uppgå till cirka 1 876 miljoner kronor. Den totala intäkten, inklusive redan erhållna intäkter från vidarefakturerings till ledningsägare samt statliga bidrag, bedöms uppgå till 264 miljoner kronor. Aktuella prognoser överstiger därmed tidigare beviljad budgetram. Tabell 3, 4 och 5 sammanfattar aktuell kostnadsbedömning och redogör för projektets behov av utökad tilldelning inom beslutad budgetram och utökad budgetram.

Jämfört med tidigare kostnadsbedömning i samband med genomförandebeslutet 2022 omfattar denna nya kostnadsbedömning prissatta risker för pågående etapper 1 och 2. För etapp 1b och 2b är riskerna mer utmanande att prissätta eftersom omfattningen inte är klarlagd. Omfattningen klarläggs i samband med att en bygghandling har upprättats. I syfte att omhänderta de osäkerheter som projektet identifierat, särskilt i etapp 1b och 2b, används detaljeringspåslag. Påslaget storlek är beroende av vilka handlingar som finns idag. Projektet har även genomfört en fördjupad analys om projektets externa beroenden samt osäkerheter i etapp 1b, se bilaga 1 *PM Risk*, vilket resulterat i slutsatsen att kostnadsbedömningen totalt sett ligger på en väl avvägd nivå

Aktuell kostnadsbedömning är baserad på framtagna bygghandlingar för etapp 1 och 2 och sedan tidigare framtagna systemhandling från 2019 för etapp 1b och 2b. Vid beslutet 2022 var bygghandlingar för etapp 1 och 2 fortsatt under framtagande, medan för etapp 1b och 2b var det även då framtagna systemhandling som gällde. Sammantaget betyder det att bedömningen för detta beslut är framtagna på mer detaljerade handlingar.

Den nya kostnadsbedömningen är även uppräknad till prisnivå i maj 2024. Detta jämfört med prisnivåer januari till juni 2021 som låg till grund för genomförandebeslutet i mars 2022. Mot bakgrund av en instabil världsmarknad har det varit exceptionellt stora prisökningar på vanligt förekommande arbeten, varor och tjänster inom byggbranschen. Exempelvis är prisökningen från januari 2021 till maj 2024 över 30 procent på bland annat spontningsarbeten och broarbeten samt asfaltsbeläggningar (gatuarbeten) varav den sistnämnda gruppen haft en prisökning på 50 procent.

Prisökningarna har gett betydande konsekvenser för pågående entreprenad i Värmdövägen samtidigt som prognoserna för kommande etapper påverkas av uppskrivningar. Noterbart är att etapp 3, se tabell 5, som delvis genomfördes under samma period som pågående etapp 1 och 2 inte påverkades negativt av omvärldsläget. Det förklaras framför allt av att det var möjligt att genomföra strategiska inköp när priserna började stiga. Strategiska inköp var i sin tur möjligt eftersom omfattningen var klarlagd i en bygghandling och att det fanns tillgängliga ytor för upplag. På det viset kunde material förvaras och mellanlagras till dess att de skulle användas i produktionen.

Aktuell kostnadsbedömningen tar även hänsyn till aktuell tidplan och idag kända planeringsförutsättningar samt innehåller bedömd kostnadsutveckling för hela projektet under projektiden. Projektets komplexitet och livslängd innebär dock att det fortsatt finns osäkerheter i prognoserna. Marknadsläget framåt kan påverka idag bedömda kostnader. Även eventuellt tillkommande åtgärder och ändrad omfattning i kommande bygghandlingar i etapp 1b och 2b kan påverka projektets kostnadsbild. Kunskapen om projektets kostnadsbild fördjupas därmed stegvis.

Övergripande kostnadsbedömning, totalprognos avrundat till heltal, tabell 3

Övergripande kostnadsbedömning alla etapper, utgifter i miljoner kronor	
Detaljprojektering och utbyggnad	- 1 423
Byggherrekostnader	- 183
Ersättningstrafik*	- 204
Prissatta risker i etapp 1 och 2**	- 28
Antagen kostnadsutveckling om 2,5 procent per år från 2025 och framåt	- 38
Summa kostnader	- 1 876

Externa beroenden, bedömda risker etapp 1, 1b, 2 och 2b (budget söks inte) ***	- 200
Osäkerheter för tillkommande åtgärder i etapp 1b efter Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024 och ny omfattning i etapp 1b (budget söks inte) ****	- 120
Summa kostnader inklusive bedömda risker & osäkerheter tillkommande åtgärder etapp 1b	- 2 196

* **Ersättningstrafik**, den aktuella kostnadsbedömningen indikerar en uppskattad totalkostnad om 204 miljoner kronor för ersättningstrafik. Jämfört med kostnadsbedömningen från genomförandebeslutet i mars 2022 har den bedömda kostnaden ökat med 74 miljoner kronor. Det förklaras av förlängd avstängningsperiod för detta projekt mot bakgrund av att Saltsjöbanans upphöjning avbröts.

Värmdövägens arbeten, med murar i etapp 1 och 2 samt djupa ledningsarbeten och murar i etapp 1b, skulle dra nytta av avstängningen i samband med Saltsjöbanans upphöjning 2025 och 2026. Kostnaden för ersättningstrafiken under den perioden var planerad att bekostas av projekt Saltsjöbanans upphöjning.

Prognosen omhändertar projektets behov av en avstängd Saltsjöbanan till och med sista juni 2027 samt förutsätter partiell trafikering till Saltsjö-Järla från januari 2025.

**** Prissatta risker i etapp 1 och 2**, avser risker som har identifierats i planerat genomförande i bygghandlingen och omfattar sådant som är osäkert baserat på erfarenhet om platsen. Det betyder inte att alla risker faller ut till den bedömda omfattningen. Exempelvis hantering av sponter om markförhållanden visar sig vara sämre än tidigare konstaterat eller hantering av ledningar som inte varit kända.

***** Externa beroenden, bedömda risker**, indikerar en potentiell risk för kostnadsökningar om cirka 200 miljoner kronor. Bedömningen är utförd i nuläget vilket betyder att det även fortsättningsvis finns möjligheter att arbeta med åtgärder för att minimera utfallet av alla risker, om de faller ut. I samband med detta ärende ansöker projektet därför inte om medel för ett eventuellt framtida utfall av dessa risker.

****** Osäkerheter tillkommande åtgärder i etapp 1b**, bedömda osäkerheter med hänsyn till ändrad omfattning i projektet efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024 indikerar kostnadsökning om cirka 120 miljoner kronor. I samband med detta ärende ansöker projektet inte om medel för dessa åtgärder. Kostnaden för etapp 1b beräknas på nytt när bygghandling finns framtagen och omfattningen också klarlagts. Läs mer under avsnittet 5.3.1.2 *Etapp 1b*.

7.2.1 Bedömning kostnader, prognos

Bedömning kostnader, totalprognos miljoner kronor, tabell 4

Etapp	Prognos	Upparbetat (bokförda kostnader till och med aug-24)	Beviljad budget 2022 med fördelning inom stadsbyggnadsprojektet
Värmdövägen etapp 1	-541	-242	-1 060 (budget inte fördelad då etappindelningen inte var fastslagen vid tidpunkten för beslutet i mars 2022)
Värmdövägen etapp 1b	-349	-15	
Värmdövägen etapp 2	-537	-285	
Värmdövägen etapp 2b	-228	-11	
Värmdövägen etapp 3	-221	-216	-250
Summa:	-1 876	-769	-1 310

Bedömd slutkostnad för 1, 1b, 2 och 2b uppgår till cirka 1 655 miljoner kronor, varav cirka 1 501 miljoner kronor avser investeringskostnader och cirka 154 miljoner kronor avser driftkostnader. Driftkostnaderna består av kostnader för ledningsarbeten, provisorier så som ersättningstrafik och sanering, se även tabell 6.

I bedömd slutkostnad, redovisad i tabell 4, ingår redan upparbetade kostnader så som förstudiefasen och systemhandlingskedet. Det förklarar varför etapp 2b som ännu inte har inlett bygghandlingsprojekteringen, och har en förväntad produktionsstart 2026, redovisar ett utfall. Av tabell 4 framgår även att budget i stadsbyggnadsprojektet för framtagande av bygghandling och genomförande av etapp 3 understiger den prognosticerade slutkostnaden.

7.2.2 Bedömning intäkter, prognos

Bedömning intäkter, totalprognos, tabell 5

Etapp	Prognos	Upparbetat (bokförda intäkter till och med aug-24)	Beviljad budget 2022
Värmdövägen etapp 1	49	23	160 (budget inte fördelad mellan etapperna då etappindelningen inte var fastslagen vid tidpunkten för beslutet i mars 2022)
Värmdövägen etapp 1b	33	16	
Värmdövägen etapp 2	140	76	
Värmdövägen etapp 2b	-	-	
Värmdövägen etapp 3	42	42	34
Summa:	264	157	194

Bedömda intäkter i projektet för etapp 1, 1b, 2 och 2b uppskattas till totalt 222 miljoner kronor. 148 miljoner kronor avser intäkter för avtalade arbeten till ledningsägare och 74 miljoner kronor avser intäkter från beviljade bidrag.

Projektet ska till viss del bekostas av ledningsägare som utökar sin kapacitet i Värmdövägen. Kostnadsfördelningen mellan kommunen och respektive ledningsägare fastställs först i genomförandeavtal, se avsnitt 5.5 *Rättsligt genomförande*. Intäkter från ledningsägarna prognosticeras därför först efter att genomförandeavtal tecknats varför det är troligt med högre intäkter än redovisade i tabell 5.

Projektet har erhållit bidrag från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap för förebyggande åtgärder mot naturolyckor i form av en skyfallsmur längs delar av Värmdövägen. Halva bidraget har kommit in till kommunen i samband med att ansökan beviljades och andra halvan betalas ut när åtgärden är genomförd inom etapp 1b. Beviljat bidrag uppgår totalt till 65,7 miljoner kronor.

Projektet har även sökt och beviljats statlig medfinansiering från Trafikverket avseende standardhöjning av regionalt cykelstråk och säkerhetshöjande åtgärder i två omgångar hittills. Detta uppgår sammantaget till 12 miljoner kronor.

Projektet har även erhållit bidrag motsvarande 14 miljoner kronor från Naturvårdsverket för dagvattenåtgärder inom etapp 3.

Vidare möjlighet att söka ytterligare medel för kommande etapper bevakas. Bidrag som projektet sökt, eller avser att söka, men som ännu inte har beviljats ingår inte i prognosen.

7.3 Finansiering

Målsättningen är att projektets nettokostnad, bedömd till cirka -1,6 miljarder kronor, till stor del finansieras genom uttag av exploateringsersättning från stadsutvecklingsprojekt inom Sickla och Centrala Nacka i enlighet med *Program för markanvändning (2021)* samt genom intäkter från försäljning av omkringliggande kommunal mark.

I vilken omfattning som exploateringsersättning från stadsutvecklingsprojekten och markförsäljningsintäkter kommer att finansiera Värmdövägens ombyggnad är beroende av vilka projekt inom ramen för strukturplanen för västra Sicklaön som faktiskt genomförs, vilken ersättningsnivå för exploateringsersättningen som kommunen kan avtala om med de

exploatörer som äger mark inom västra Sicklaön samt vilka markpriser som erhålls vid kommande markanvisning av kommunal mark.

I syfte att möjliggöra en god finansiering av ombyggnaden av Värmdövägen över tid är det fortsatt centralt att ombyggnaden genomförs med hänsyn till omkringliggande stadsbyggnadsprojekt och nödvändiga ledningsdragningar.

Ledningsdragningarna behöver i sin tur genomföras i rätt tid för att säkerställa kapacitetshöjande åtgärder som möjliggör planerad stadsutveckling. Det är även centralt att projekt som förväntas generera god avkastning, och därmed finansiering för Värmdövägens ombyggnad, prioriteras med hänsyn till tidplanen för genomförandet av pågående ombyggnad.

Ledningsomläggningarna i projektet kommer till stor del bekostas av ledningsägarna men provisorier och eventuella ledningsflyttar kommer att belasta kommunen. En fördelning av kostnader som uppkommer för ledningsarbeten arbetas fram etappvis inom projektet och projektspecifika genomförandeavtal tecknas med respektive ledningsägare.

Projektet uppdaterar löpande kostnadsbedömningen för projektet och under framtagandet av bygghandlingar tas en detaljerad kalkyl fram. Ledningsomläggningarna i projektet kommer till stor del bekostas av ledningsägarna men provisorier och eventuella ledningsflyttar kommer att belasta kommunen. En fördelning av kostnader som uppkommer för ledningsarbeten arbetas fram etappvis inom projektet och projektspecifika genomförandeavtal tecknas med respektive ledningsägare.

7.4 Driftkostnader för allmänna anläggningar

Investeringar i stadsbyggnadsprocessen påverkar i förlängningen med kapital- eller driftkostnader på natur- och trafiknämnden. En nära dialog med mottagande part är nödvändig för att minimera osäkerhet i framtida drift- och kapitalkostnader. Kommunen får genom ombyggnaden nya anläggningstillgångar i form av bland annat nya stödkonstruktioner och murar samt bättre gång- och cykelvägar.

Tillkommande årlig kapital- och driftkostnad, miljoner kronor, tabell 6

Projektname	Tillkommande kapitalkostnad år 1	Total kapitalkostnad år 1	Tillkommande årlig driftkostnad	Total årlig driftkostnad	Aktiveringsdatum (ÅÅÅÅMM)
Värmdövägen etapp 1, 1b, 2 & 2b	46	61	2,8	2,8	202812

Tabell 6 ovanför redovisar uppskattad årlig kapital- och driftkostnad givet den totala investeringsvolymen och de nya kommunala allmänna anläggningarna som byggs inom etapp 1, 1b, 2 och 2b. Projektet bedömer att kommunens årliga driftskostnad preliminärt uppgår till 2,8 miljoner kronor. Kapitalkostnaden, ränta och avskrivning, beräknas uppgå till 46 miljoner kronor det första året. Anläggningarna ianspråkats etappvis, varav anläggningar i avslutad etapp 3 har aktiverats och är därför inte redovisas i tabell 7.

8 Risker

Projektet har genom löpande systematiskt riskarbetet sammanställt identifierade risker i projektet och uppskattat kostnaden för riskerna, läs mer i avsnitt 7.2 *Kostnadsbedömning*. Externa beroenden, och osäkerheter på grund av ändrad omfattning i etapp 1b, har särskilt analyserats och sammanfattats i bilaga 1 *PM Risk*. Dessa risker avser sådant som exempelvis konkurrerande behov om etableringsytor och risker för projektet om angränsande projekt försenas. I etapp 1 och 2 har riskerna tagits fram utifrån erfarenheten i pågående entreprenad och på framtagna bygghandlingar. Dessa risker är därför av en högre detaljeringsgrad och omfattar sådant som hantering, och möjligt riskutfall, om markförhållanden visar sig vara sämre än konstaterat i tidigare utredning och risk för att det finns kvarlämnade ledningar som inte varit registrerade.

9 Kommunikation

Kommunikation kring projektets fortsatta utbyggnad är prioriterat och kommer vara nödvändig för att kunna genomföra projektet. Arbete med detta har pågått sedan den första etappen påbörjades och planen är att arbeta vidare med utveckling av detta för att takta med den kommande utbyggnaden. Många människor kommer beröras på olika sätt och det är viktigt att information kommer finnas tillgänglig för berörda.

Projektgruppen har under projektets gång tagit fram ett arbetssätt för att nå ut till både boende, verksamheter och övriga nackabor. Detta sker genom ett nära samarbete med entreprenören på plats och bland annat genom en blogg som uppdateras veckovis med information om pågående samt kommande arbeten och via nyheter på nacka.se. Riktade utskick till berörda verksamheter och boende i närområdet med information genomförs vid exempelvis större trafikomläggningar och andra påverkande arbeten. Proaktivt kommuniktionsarbete ska tillämpas för vidare utbyggnad och kommer kräva resurser inom projektet.

Kommunikationsplan finns framtagen och uppdateras löpande utifrån kommande arbeten. Stor vikt läggs på kommunikation till tredje man gällande trafikpåverkande åtgärder. Då produktionen kommer påverka kollektivtrafiken och Saltsjöbanans trafikering läggs mycket resurser på kommunikation och samordning med Regionen om exempelvis tider och framkomlighet.

10 Rapportering

10.1 Avslut och överlämnande

Projektavslut och slutredovisning är möjligt när godkänd slutbesiktning enligt gällande rutiner är genomförd och efter att garantiskötseln inte längre belastar projektet ekonomiskt.

11 Bilagor

Bilaga 1 PM Risk

Anna-Carin Mattsson

Jessica Hjerpe

Tillförordnad Enhetschef
Exploateringsenheten

Enhetschef
Anläggningsenheten

Sandra Henze

William Bluum

Projektledare
Exploateringsenheten

Byggprojektledare
Anläggningsenheten