

§ 136

Dnr KFKS 2015/342-224

Beslut om fortsatt planering av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station

Stadsbyggnadsprojekt 9241

Beslut




Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige fatta följande beslut.

1. Den fortsatta planeringen i området kring Nacka station ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna i området.
2. En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda fastighetsägare inom området. Kommunfullmäktige noterar att kostnaderna för den studerade lösningen har bedömts till cirka 360 miljoner kr med station och cirka 280 miljoner kr utan station.
3. Kommunen motsätter sig inte att den slutliga utformningen av Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station tas bort. En diskussion med Stockholms läns landsting ska inledas kring detta.
4. Ambitionen ska vara att Saltsjöbanans upphöjning planeras och genomförs tillsammans med utbyggnaden av tunnelbanan i detta område.
5. Befintlig stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.

Ärende

En förstudie har genomförts avseende en upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station för att skapa en koppling mellan Värmdövägen och Planiavägen. Förstudien visar att det går att skapa en lösning med goda stadsmässiga kvaliteter, med en koppling för fordon, cyklar och fotgängare vid Planiavägen samt en koppling för cyklar och fotgängare vid Simbagatan.

Föreslagen lösning har studerats översiktligt ur miljö- risk- och säkerhetsperspektiv. Sammantaget bedöms en god lösning kunna uppnås med vidtagna skydds- och säkerhetsåtgärder.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

Samordning med utbyggnaden av tunnelbanan under byggskedet bedöms vara den mest kritiska frågan för upphöjningen. Det är därför av stor vikt att en upphöjning av Saltsjöbanan samordnas med planeringen för utbyggnaden av tunnelbanan, både med avseende på den slutliga utformningen och utifrån byggskedet. Beslut om fortsatt inriktning för planeringen behövs för att samordna tidplanen för upphöjningen med tunnelbanans tidplan. Beslutet behövs även för att planeringen inom detaljplaneprogrammet för Planiaområdet inklusive förhandling om ramavtal med Atrium Ljungberg ska kunna slutföras.

Kostnaden för den studerade lösningen har bedömts till cirka 360 miljoner kr. Delar av kostnaderna för upphöjningen förutsätts medfinansieras av berörda fastighetsägare.

En fördjupning kring behovet av Nacka station har utförts. Den visar att det saknas starka motiv för att behålla stationen efter en upphöjning av Saltsjöbanan. En lösning utan Nacka station bedöms innebära en minskad kostnad med cirka 80 miljoner kr, vilket innebär en bedömd bruttokostnad på cirka 280 miljoner kr.

I nästa steg behöver följande ske:

- Detaljerad samordning med utbyggnaden av tunnelbanan
 - Framtagande av detaljplan och järnvägsplan
 - Detaljprojektering inklusive framtagande av åtgärder för de frågor som har lyfts under förstudien
 - Framtagande av avtal för medfinansiering
1. Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station, teknisk utredning 2015-03-26
 2. Tillägg till Teknisk utredning - Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station Fördjupning kring behovet av Nacka Station 2015-04-27
 3. Underlag för beslut om fortsatt planering av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station. Bortvalda alternativ koppling Värmdövägen – Planiavägen vid Nacka station 2015-05-21.

Handlingar i ärendet

Exploateringsenhetens tjänsteskrivelse den 29 april 2015, rev 21 maj 2015




Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station, teknisk utredning 2015-03-26

Tillägg till Teknisk utredning - Upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka Station Fördjupning kring behovet av Nacka Station 2015-04-27

Ärendets tidigare behandling

Beslut i kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 12 maj 2015 § 89

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutade att överlämna ärendet till kommunstyrelsen utan eget ställningstagande, men med uppdrag att komplettera ärendet

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

25 maj 2015

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

med dels en redovisning av möjliga alternativa lösningar för att åstadkomma en korsning Planiavägen-Värmdövägen och dels en riskbedömning av projektet. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott uttalade att stationshuset vid Nacka station bör bevaras och flyttas till annan plats i området eller längs med Saltsjöbanan.

Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Hans Peters (C), Gunilla Grudevall-Steen (FP) och Khashayar Farmanbar (S), bifall till exploateringsenhetens förslag med följande justering av punkt 3 i beslutet.

”Kommunen motsätter sig inte att den slutliga utformningen av Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station tas bort. En diskussion med Stockholms läns landsting ska inledas kring detta.”

Jan-Eric Jansson (KD) yrkade att ärendet återremitteras för att utreda alternativ +17, vad avser ekonomin i förhållande till alternativ +11. Hur blir jämförelsen mellan +11 och +17 om man räknar med:

- de ytterligare 150 bostäder som +17 ger på kommunal mark.
- kommande kostnader för dagvattenhanteringen i Sicklaområdet. Och är då den enklaste lösningen av dagvattenreningen god nog från ett förorenat markområde?
- intäkter från de parkeringsplatser som erhålls om man höjer marknivån, som kan bli bostadsparkeringar och infartsparkeringar.
- tillkommande möjligheter till verksamheter under markplanet (exempelvis åt Olofssons bil, som kunde utveckla sin affärsverksamhet på rejäla ytor under mark).

Christina Ståldal (NL) meddelade att hon ej deltar i beslutet.

Beslutsgång




Kommunstyrelsen beslutade avslå Jan-Eric Janssons återremissyrkande.

Kommunstyrelsen beslutade i enlighet med Mats Gerdaus yrkande.

Protokollsanteckningar

Jan-Eric Jansson (KD) lät anteckna följande för Kristdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

”Kristdemokraterna noterar med förvåning att kommunstyrelsen varit redo att på så svagt underlag fatta beslut att redan nu ta ett inriktningsbeslut av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station. En åtgärd som kan komma att kosta Nacka kommuns skattebetalare 280–

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

550 miljoner kronor, en kostnad som endast till en obetydlig del kan förväntas bestridas av någon annan än just skattebetalarna. Det är kostnader i paritet med vad tunnelbaneavtalet kostar Nacka kommun.



Kristdemokraterna hävdar inte att detta är dåligt använda pengar, men att alternativen är mycket dåligt utredda, såväl ekonomiskt som vad avser de fördelar som den alternativa lösningen innehåller, men som den valda lösningen inte ger.

- Den rudimentära utredning som gjorts, men som inte ens finns med i beslutshandlingarna, innehåller exempelvis en notering om 150 fler bostäder i det alternativa förslaget (varav hälften på kommunal mark). Redan intäkten från dessa bostäder skulle kunna göra det alternativa förslaget ekonomiskt betydligt mer fördelaktigt.
- Beslutsunderlaget ger ingen förklaring till vart infartsparkeringen om drygt 100 p-platser, ska flyttas. Den bara försvinner. I den ovan nämnda rudimentära utredningen, (som inte finns med i beslutsunderlaget) placeras infartsparkeringen i garage i bergrum, till en kostnad om 103 miljoner kronor. Denna kostnad räknas dock inte med i den nu beslutade kostnaden för att höja upp Saltsjöbanan. Det alternativa förslaget innehåller en lösning på detta.
- Beslutsunderlaget ger ingen antydning till någon alternativ infart för varutransporterna till Sicklagallerian. Varubilar går i förslaget precis framför den viktigaste T-baneuppgången. Alternativförslaget har en lösning på detta.
- Beslutsunderlaget innehåller inga beräkningar av kostnaderna för dagvattenhanteringen från det förorenade Sicklaområdet. Visserligen ingår det inte i planen, men det alternativa förslaget innehåller möjliga, och kanske ekonomiskt fördelaktiga, lösningar på dagvattenhanteringen. Men inte heller detta anses intressant att utreda i detta projekt på minst en kvarts miljard kronor.
- Kostnaden för upphöjningen av Saltsjöbanan anges i ett spann på 360–550 miljoner kronor. Incitamenten för SL att delta i detta arbete torde vara noll. För SL skulle detta arbete lätt kunna bli såväl dyrare som ta längre tid. Upphöjningen av Saltsjöbanan kan snarare bli till nackdel för SL, eftersom bullerproblemen torde öka. SL är redan hårt kritiserat för buller från Saltsjöbanan. Detta buller försvinner längs denna sträcka i det alternativa förslaget.

Det är med stor förvåning vi kristdemokrater noterar att kommunstyrelsen är beredd att på så svagt underlag ta detta beslut, på kanske en halv miljard kronor.”

Sidney Holm (MP) lät anteckna följande för Miljöpartiets kommunstyrelsegrupp.

”Eftersom de kommersiella ytor som kan byggas under den planerade upphöjningen av Saltsjöbanan förmodligen kommer betinga ett ganska högt värde, är det viktigt att kommunen drar nytta av detta vid projektets finansiering.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
	KR	

Rolf Wasteson (V) lät anteckna följande.

”Vänsterpartiet har sedan många år drivit att Planiavägen ska ges en anslutning till Värmdövägen. Det ger många fördelar, bl. a. att det möjliggör att Järlaleden längs Kyrkviken kan läggas igen.”

Den tekniska lösningen för anslutningen kräver antingen att Saltsjöbanan höjs upp, så som i detta förslag, eller att Saltsjöbanan sänks och Planiavägen höjs.




En nedgrävning av Saltsjöbanan skulle ge stora fördelar särskilt om nedgrävningen sträcks ända bort mot Järta station. Då skulle det hinder som Saltsjöbanan innebär för passage försvinna och det skulle vara möjligt att verkligen göra Värmdövägen på den sträckningen till en stadsgata med bebyggelse på nuvarande banvall. Kostnaden för nedgrävning är säkert hög men det skulle samtidigt ge tillgång till byggbar mark vilket till stora delar skulle kunna täcka dessa kostnader.”

Christina Ståldal lät anteckna följande för Nackalistans kommunstyrelsegrupp.

”Nackalistan avstår från deltagande i beslutet pga en annan syn på Nackas utveckling med en mer måttlig expansion i en takt som invånare, trafik, miljö, infrastruktur och ekonomi tillåter. Frågor kring detta projekt, som i delar kan vara positiva, kunde inte besvaras. Det gäller bl a andra alternativ till upphöjningen som inte har redovisats på samma detaljningsnivå som den föreslagna upphöjningen. Vad som oroar är ekonomin för projektet som enligt tjänstemäns uppgift kommer att bli mycket dyrt eller ännu dyrare. Andra orosmoln är dels buller med gamla vagnar som kommer att finnas kvar och spridas via upphöjningen och att det viktigaste av allt, en tätare trafik av Saltsjöbanan med dubbelspår på några ställen inte blir av.”

Khashayar Farmanbar (S) lät anteckna följande för Socialdemokraternas kommunstyrelsegrupp.

”Socialdemokraterna har länge förespråket en öppning för trafiken mellan Planiavägen och Värmdövägen, som en helt avgörande förutsättning för att kunna fullfölja den omfattande utbyggnaden av bostäder söder om järnvägen. En höjning av Saltsjöbanan vid Nacka station får den önskade effekten. Trots att vi inte äger marken kommer nytt utrymme för lokaler att skapas under den höjda banan och i takt med att Värmdövägen får stadskaraktär blir dessa utrymmen attraktiva lokaler för handel och verksamhet. Vi vill att Nacka kommun försäkras sig om att tillgodogöra sig det skapade värdet för dessa lokaler, även om kommunen inte är ägare till tomt. Vidare ser vi gärna även att även kultur- och föreningsverksamheten får bra med utrymme i kommunen och någon av dessa tillkommande lokaler kan passa bra för exempelvis replokal eller liknande.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
		

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsen

Mats Gerdau lät anteckna följande för Moderaternas kommunstyrelsegrupp.

”En utveckling av Planiaområdet förutsätter att man öppnar upp korsningen Planiavägen-Värmdövägen. Av de olika alternativen för att lösa detta är en upphöjning av Saltsjöbanan den mest fördelaktiga, som ger goda förutsättningar att skapa en attraktiv och stadsmässig miljö i området. Den kommer också att underlätta för att kunna skapa en trevlig stadspark vid Kyrkviken. De alternativa förslagen ser vi som sämre, dyrare och tar längre tid att genomföra.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
