

2024-10-03

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: KFKS-2018-00430

Reviderat genomförandebeslut och tilldelning av medel för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen, västra Sicklaön

Tilldelning av medel från gällande budgetram, reviderad utbyggnadspromemoria och beslut om utökad budgetram för genomförande

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kommunfullmäktige beviljar utökad budget för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen för år 2024 och framåt med -496 miljoner kronor netto. Detta fördelat på 70 miljoner kronor i investeringsinkomster och -566 miljoner kronor i investeringsutgifter. Kommunfullmäktige bemyndigar kommunstyrelsen att tilldela medel etappvis utifrån beviljad budget.

Under förutsättning av kommunfullmäktige beslut enligt punkten 1 beslutar kommunstyrelsen för egen del följande.

2. Kommunstyrelsen ersätter den av kommunstyrelsen den 21 mars 2022 beslutade utbyggnadspromemorian för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen samt fastställer densamma enligt bilaga 1 till tjänsteskrivelsen daterad den 19 september 2024 och ger exploateringsenheten i uppdrag att fortsätta genomförandet.
3. Under förutsättning av beslut enligt punkt 2 delegerar kommunstyrelsen till kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att tilldela medel etappvis utifrån beviljad budget -496 miljoner kronor netto. Detta fördelat på 70 miljoner kronor i investeringsinkomster och -566 miljoner kronor i investeringsutgifter.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslutar för egen del följande.

4. Under förutsättning av beslut enligt punkten 3 tilldelar kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott medel för etappvis utbyggnad av stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen med -25 miljoner kronor netto. Detta fördelat på 0 miljoner kronor i investeringsinkomster och -25 miljoner kronor i investeringsutgifter.
5. Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott tilldelar medel för etappvis utbyggnad av stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen med -285 miljoner kronor netto, vilket tas i anspråk av den av kommunfullmäktige beviljade budgetramen den 21 mars 2022. Detta fördelat på 161 miljoner kronor i investeringsinkomster och -446 miljoner kronor i investeringsutgifter.

Sammanfattning av ärendet

Värmdövägen utvecklas till en grön, trygg och trivsamt stadsgata som binder ihop Sickla med Centrala Nacka. Ett nödvändigt arbete för att säkra den tekniska försörjningen och klimatanpassa infrastrukturen för Nackaborna i framtiden. Genom ombyggnad av Värmdövägen säkerställs nödvändig ledningskapacitet som möjliggör tillkommande exploatering på västra Sicklaön. Vägen ska även rena dagvatten, exempelvis i nya växtbäddar, samt leda dagvatten och skyfall. Detta är en förutsättning för flera omkringliggande detaljplaner som har antagits och för att fler detaljplaner i området ska kunna antas och genomföras.

Ombyggnaden av Värmdövägen inleddes 2020 och genomförs etappvis fram till första halvåret 2029. Etapp 3 från Vikdalsvägen till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen har färdigställts. Sedan 2023 pågår ombyggnaden på en sträcka från Sickla bro till Alphyddan, etapp 1, samt från Saltsjö-Järsla till Finntorp, etapp 2.

Nästa etapp, 1b från Alphyddan till Finntorp, har fått nya förutsättningar efter kommunfullmäktiges beslut om att avbryta upphöjningen av Saltsjöbanan på en bro i höjd med Sickla köp kvarter. Bland annat innebär de nya förutsättningarna tillkommande arbeten i form av olika skyfallslösningar som annars hade genomförts i samband med upphöjningen av Saltsjöbanan.

Det har även skett förändringar inom projektets omfattning. Bland annat har det varit en större mängd förorenade massor än tidigare bedömt samt att det har tillkommit nödvändiga arbeten vid den norra delen av Sickla industriväg. Under pågående produktion av Värmdövägen har det även skett stora förändringar på världsmarknaden med kraftigt stigande kostnader som följd. Detta reviderade genomförandebeslut med förslag till reviderat utbyggnads-PM har tagits fram för att tydliggöra Värmdövägens nya tidplan och omfattning samt nya slutkostnadsprognos med en begäran om utökad budgetram för att slutföra projektet.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har genom beslut av kommunstyrelsen den 7 mars 2022 samt beslut i kommunfullmäktige den 21 mars 2022 bemyndigats att tilldela medel etappvis för genomförande av Värmdövägen utifrån beviljad budgetram.

För att fortsätta pågående utbyggnad, av etapp 1 och 2, och projekteringen för nästa etapp 1b, föreslås tilldelning av mer medel motsvarande -285 miljoner kronor netto från denna redan beslutade budgetram. Detta fördelat på 160 miljoner kronor i investeringsinkomster och -446 miljoner kronor i investeringsutgifter.

Utöver ovan föreslås projektet tilldelas en utökad budgetram, motsvarande -496 miljoner kronor netto fördelat på 70 miljoner kronor i investeringsinkomster och -566 miljoner kronor i investeringsutgifter

Fortsatt planering och genomförande av nästa etapp 1b från Alphyddan till Finntorp förutsätter förberedande arbeten. Arbetena bedöms starta vintern 2024/2025 och omfattar arbete med att iordningsställa en ny del av Saltsjöbanans banvall till en temporär väg. Detta för att tillfälligt leda om trafik från Värmdövägen så som redan skett från 2023 på en annan sträcka. Arbetena är tidskritiska varför medel om -25 miljoner kronor netto, fördelat på 0 miljoner kronor i investeringsinkomster och -25 miljoner kronor i investeringsutgifter, föreslås tilldelas stadsbyggnadsprojektet från den föreslagna utökade budgetramen. Beslut om denna etappvisa tilldelning av medel är villkorad av att kommunfullmäktige tilldelar projektet en utökad budgetram.

Uteblir, eller försenas, investeringen får det stora konsekvenser för pågående och planerad utbyggnad av Värmdövägen och för den pågående och planerade stadsutvecklingen på västra Sicklaön. Utebliven, eller försenad, investering medför även risker med ekonomiska och juridiska konsekvenser för kommunen bland annat med hänsyn till risker vid skyfall.

Kommunens totala kostnad för Värmdövägens utbyggnad, inklusive redan upparbetade kostnader, bedöms uppgå till cirka -1,87 miljarder kronor. Den totala intäkten, inklusive redan erhållna intäkter från vidarefakturerings till ledningsägare samt statliga bidrag, bedöms uppgå till 264 miljoner kronor.

Till detta ärende har en fördjupad analys genomförts om risker i projektet med hänsyn till externa beroenden, och osäkerheter på grund av ändrad omfattning i etapp 1b. Slutsatsen är att det finns risk för kostnadsökningar motsvarande 320 miljoner kronor, varav 120 miljoner kronor avser tillkommande åtgärder i etapp 1b. Bedömningen är utförd i nuläget vilket betyder att det även fortsättningsvis går att arbeta med åtgärder för att minimera utfallet av alla dessa risker. I samband med detta ärende ansöker projektet därför inte om budget för ett eventuellt framtida utfall av dessa risker.

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 samt genom intäkter från försäljning av omkringliggande kommunal mark.

Genom utbyggnaden av allmänna anläggningar får kommunen nya anläggningstillgångar. Den tillkommande årliga driftskostnaden bedöms uppgå till cirka 2,8 miljoner kronor. Kapitalkostnaden, ränta och avskrivning, för de nya anläggningstillgångarna beräknas uppgå till 46 miljoner kronor det första året.

Bakgrund

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, genom AB Storstockholms Lokaltrafik, berörs samt en mindre del privatägd mark i angränsande stadsutvecklingsprojekt. Ombyggnaden av Värmdövägen inleddes 2020 och genomförs etappvis fram till första halvåret 2029.

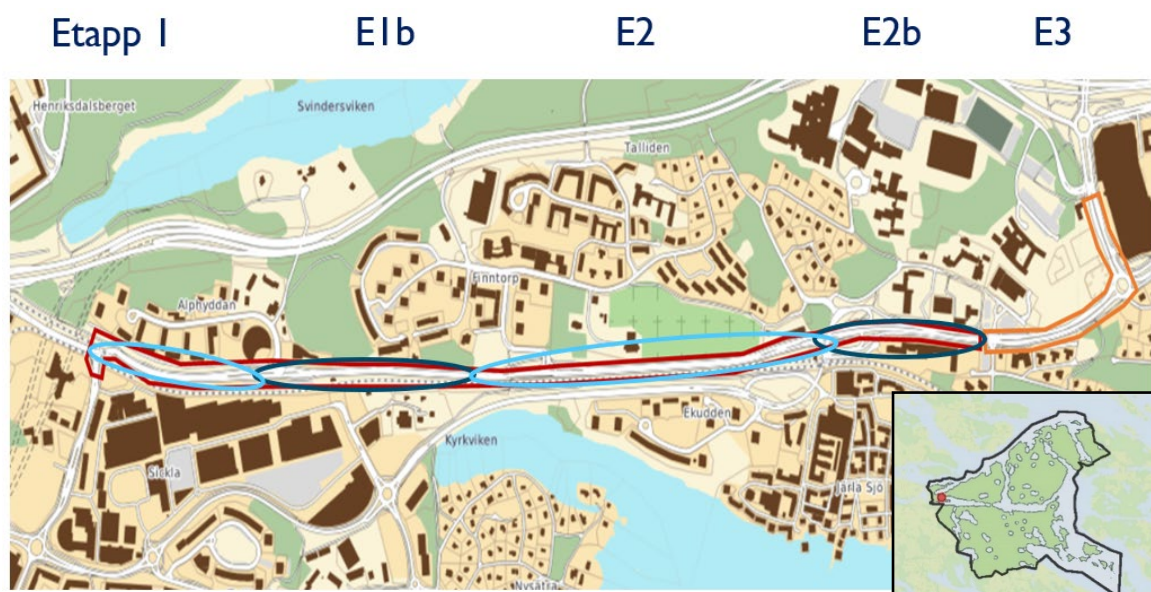


Bild 1: Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägens ungefärliga omfattning och aktuell etappindelning. Den lilla kartan till höger i nedre hörnet visar var i Nacka kommun som projektområdet är beläget.

Från genomfartsled till levande stadsgata

Värmdövägen utvecklas till en grön, trygg och trivsamt stadsgata som binder ihop Sickla med Centrala Nacka. Ett nödvändigt arbete för att säkra den tekniska försörjningen och klimatanpassa infrastrukturen för Nackaborna i framtiden.

Genom ombyggnaden av Värmdövägen säkerställs nödvändig ledningskapacitet som möjliggör tillkommande exploatering på västra Sicklaön, läs mer i bilaga 1 *Utbyggnads-PM*. Kapaciteten förstärks för el, fjärrvärme, vatten, spill- och dagvatten.

Vägen ska även hantera och rena dagvatten, exempelvis i nya växtbäddar och trädplanteringar, samt leda dagvatten och skyfall vidare på ett kontrollerat sätt för fortsatt rening och fördröjning. Detta är en förutsättning för flera omkringliggande detaljplaner som har antagits och för att fler detaljplaner i området ska kunna antas och genomföras.

Stadsbyggnadsprojektets syfte, i enlighet med antaget start-PM från 2018 och efterföljande utbyggnads-PM från 2022, är även att skapa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning av Värmdövägen där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.

Pågående ombyggnad av Värmdövägen har stöd i kommunens översiktsplan och framtagna detaljplaneprogram för Centrala Nacka och Planiaområdet samt utvecklad strukturplan och genomförandeplanen för västra Sicklaön.

En systemhandling för hela sträckan ligger till grund för fortsatt arbete

2019 togs en systemhandling fram för alla utbyggnadsetapper av Värmdövägen. Detta för att säkerställa utrymme för planerade funktioner och nödvändig teknisk försörjning såsom ledningar med mera. Systemhandlingen har sedan legat till grund för den fortsatta detaljprojekteringen inom Värmdövägen och för angränsande stadsutvecklings- och byggprojekt längs med Värmdövägen. Omgivande projekt har påverkat Värmdövägens utformning, exempelvis flyttas vägen söderut i höjd med Sickla köpkvarter för att göra plats åt tunnelbaneuppgången vid Alphydevägen.

Ettapp 3 genomfördes först och var klar sommaren 2023

I maj 2020 antog kommunstyrelsen ett utbyggnads-PM för ettapp 3 som avser sträckan från del av Vikdalsvägen till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen, den del som ligger intill nya Stadshuskvarteren och Nya gatan som byggts ut med bostäder. Utbyggnaden färdigställdes sommaren 2023 och genomfördes i huvudsak inom ramen för beslutade projektmål samt inom beslutad tidplan och budget. Cirka 1 år av garantiskötsel kvarstår inom ettappen. Därefter kan en slutredovisning skrivas fram till kommunstyrelsen.

Fortsatt produktion planeras i fler delar med hänsyn till intilliggande byggprojekt och stadsutveckling

Beslut om utbyggnads-PM för ettapp 1 och 2 fattades av kommunstyrelsen i mars 2022. Beslutet anger bland annat att planerat genomförande förutsatte att:

- Saltsjöbanan flyttas eller höjs upp i angränsande stadsbyggnadsprojekt.
- arbeten för att leda skyfall under eller över spårområdet (Saltsjöbanans järnväg) inte ingår i projektet.
- Nacka stationshus flyttas eller rivs.

Exempel på andra centrala förutsättningar var att:

- mark som i huvudsak ägs av Region Stockholm överläts eller upplåts till kommunen. Även annan privatägd mark behövs för genomförandet.
- produktionsplaneringen och tidplanen är beroende av yttre omständigheter på grund av omgivande byggprojekt. Planeringen anpassas därför till yttre omständigheter för att minimera risken för förseningar.
- särskilt samordna anläggandet av anslutningen av alla ledningar till Kyrkviksparken. Detta för att minska risken för djupa schaktarbeten på samma sträcka vid flera olika tillfällen.

Av utbyggnads-PM från mars 2022 framgår vidare att de risker som projektet särskilt behöver hantera, utöver risker kopplade till ovan förutsättningar, bland annat var:

- sent ändrade förutsättningar i angränsande projekt, exempelvis lägen för servisledningar.
- kostnadsdrivande hantering av förorenade massor.
- brist på etableringsytor.

Givet de geografiskt och tekniskt komplexa sambanden delades sedan etapp 1 och 2 upp i ytterligare två deletapper, se bild 2 nedan. Etappindelningen är framtagen för att minimera mängden provisoriska ledningsdragningar och för att tillse tillräcklig ledningskapacitet samt med hänsyn till tidplaner för angränsande stadsbyggnadsprojekt.



Bild 2: Aktuell etappindelning för pågående produktion av etapp 1 och 2 och planerat genomförande av etapp 1b och 2b.

Saltsjöbanan stängs av och trafiken leds om på en tillfällig väg för att säkerställa framkomlighet för allmänheten samtidigt som arbeten kan utföras säkert och tryggt

Arbetsområdet för Värmdövägens utbyggnad är kraftigt begränsat av befintlig bebyggelse och pågående byggprojekt, så som Sickla stationshus och tunnelbaneutbyggnaden till Sickla och Järla samt ombyggnad av Sickla bro. Det är därför brist på såväl etableringsytor som arbetsytor samtidigt som vägen är ett huvudstråk för bil- och kollektivtrafikresenärer samt gång- och cykeltrafikanter.

I dialog med Region Stockholm (nedan kallad Regionen), genom Trafikförvaltningen, nådde kommunen och Regionen en överenskommelse som innebar att kommunen fick rätt att använda del av Saltsjöbanans spårområde för att tillfälligt leda om biltrafik. Detta i enlighet med redovisad planering vid genomförandebeslutet i mars 2022.

Parterna tecknade därför en Avsiktsförklaring, beslutad av kommunfullmäktige i maj 2022, följt av ett genomförande- och nyttjanderättsavtal i december 2022. Tecknat nyttjanderättsavtal för nu aktuell del av Saltsjöbanans spårområde har förlängts och gäller till den 30 juni 2025.

I början av 2023 färdigställdes den temporära vägen på Saltsjöbanans spårområde och utbyggnaden av etapp 1 och 2 inleddes, läs mer om pågående och planerad utbyggnad i bilaga 1 *Utbyggnads-PM*. Bild 3 nedanför visar schematiskt hur trafiken tillfälligt leds om på Saltsjöbanans spårområde idag.

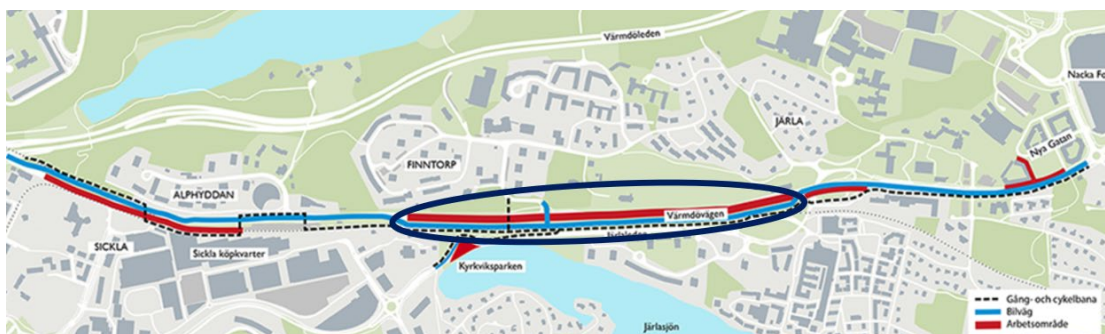


Bild 3: översiktskartan ovanför visar hur trafiken leds om på spårområdet idag, inringat med heldragen linje, i samband med pågående ombyggnad av Värmdövägen i etapp 2.

Förändringar sedan genomförandebeslut 2022

Sedan genomförandebeslutet i mars 2022 redovisar projektet kostnads- och intäktsökningar. Dessa förändringar exemplifieras och sammanfattas övergripande nedan. Samtida utbyggnad inom det geografiska området har bland annat medfört att:

- tvärbanans bytespunkt tillfälligt flyttats från Sickla station till Uddvägen. Detta har säkerställt tillräckliga ytor, och möjliggjorde planerad framdrift, för Atrium Ljungberg AB:s utbyggnad av Sickla stationshus. Detta samtidigt som ytor

frigjorts för Värmdövägens arbeten i etapp 1 med stödkonstruktioner invid Sickla bro och nya ledningar i vägen intill tvärbanans spårområde.

- kostnader för den norra delen av Sickla industriväg har tillkommit i Värmdövägen etapp 1. Den norra delen av Sickla industriväg är del av en avtalad etableringsyta för Atrium Ljungberg AB i samband med deras utbyggnad av Sickla stationshus. Den norra delen var på grund av projektens olika tidplaner inte möjlig att slutföra som tidigare planerat vid ombyggnaden av Sickla industriväg, och blev i stället en del av Värmdövägens projekt i samband med genomförandebeslutet 2022. Kostnaderna för norra delen av Sickla Industriväg är dock inte medtagna i gällande budgetram.

Därutöver har projektet under pågående produktion haft högre kostnader jämfört med tidigare antagna i genomförandebeslutet från mars 2022. Det avser bland annat:

- mer massor som måste lämnas till deponi med anledning av föroreningar och sulfidförande berg.
- nedlagd tid för Regionens arbete med anledning av kommunens påverkan på deras anläggning och verksamhet.
- utökat utredningsarbete och tillkommande arbeten på grund av fler tilläggsbeställningar från berörda ledningsägare.

Stora förändringar på världsmarknaden med kraftigt stigande priser som följd

Perioden efter genomförandebeslutet i mars 2022 till byggstarten av etapp 1 och 2 i början av 2023 präglades av en instabil världsmarknad. Detta mot bakgrund av coronapandemin och att Ryssland sedan inledde anfallskrig mot Ukraina i februari 2022. Det medförde kraftigt stigande priser som följd på vanligt förekommande arbeten, varor och tjänster inom byggbranschen. Läs mer under rubriken *Kostnadsbedömning* nedan.

Nya projektförutsättningar för etapp 1b när Saltsjöbanans upphöjning avbröts

I april 2024 beslutade kommunfullmäktige att avbryta upphöjningen av Saltsjöbanan på en bro i höjd med Sickla köpkvarter. Beslutet fick konsekvenser för pågående projektering som förutsatt upphöjningen, läs mer under rubriken ovan *Fortsatt produktion planeras i fler deletapper med hänsyn till intilliggande byggprojekt och stadsutveckling*.

Projekteringen av en bygghandling för etapp 1b, se bild 4 som övergripande redovisar etappens omfattning, pausades fram till kommunstyrelsens beslut den 18 juni 2024. Beslutet omfattade en fördjupad redovisning av konsekvenserna, bland annat för stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen, och beslut om fortsatt arbete med ett så kallat ”nollalternativ”. Det har övergripande påverkat Värmdövägen enligt nedan:

- Etapp 1b är försenad. Etappen skulle starta med förberedande arbeten sommaren 2024 samordnat med genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning.

- Utredningsarbete har utförts för att undersöka och minimera negativa konsekvenser efter att Saltsjöbanans upphöjning avbrutits. Man har bland annat konstaterat att Nacka stationshus fortfarande måste flyttas och att alternativa skyfallslösningar kräver fördjupat utredningsarbete. Alternativa skyfallslösningar utreds nu och föreslås ingå i Värmdövägen, se bilaga 1 *Utbyggnads-PM*.
- Förutsättningarna för att tillskapa en mer tillgänglig gång- och cykeltunnel vid Nacka station behöver utredas. Utredning pågår, se bilaga 1 *Utbyggnads-PM*.



Bild 4: Ungefärlig omfattning etapp 1b.

Ökade intäkter från bidrag och vidarefakturerings till ledningsägare

Pågående, och planerad, ombyggnad av Värmdövägen medför bland annat bättre gång- och cykelbanor. Projektet har mot bakgrund av det sökt och beviljats statliga bidrag från Trafikverket för standardhöjningen i etapp 1 och 2.

Projektet har även sökt och beviljats bidrag från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap mot bakgrund av planerade och utförda skyfallsåtgärder för att förebygga naturolyckor i etapp 2 och 1b. Bidraget har betalats ut till 50 procent för redan utförda åtgärder för att leda skyfall på ett säkert och kontrollerat sätt. Resterande 50 procent betalas ut när åtgärder planerade i etapp 1b har genomförts.

Ledningsägarnas tilläggsbeställningar har även medfört högre intäkter.

Ärendet

Detta reviderade genomförandebeslut med förslag till reviderat utbyggnads-PM har tagits fram för att tydliggöra Värmdövägens nya omfattning och ny slutkostnadsprognos med en begäran om utökad budgetram för att kunna slutföra projektet.

Beslutet omfattar en reviderad utbyggnadspromemoria för etapp 1, 1b, 2 och 2b som beskriver ombyggnaden av Värmdövägen från Sickla bro i väster till korsningen Lillängsvägen/Värmdövägen i öster, se bild 2 ovan. Beslutet innehåller även tilldelning av medel från redan beviljad budgetram, en begäran om utökad budgetram för stadsbyggnadsprojektet samt från den utökade budgetramen ytterligare tilldelning av medel, läs mer under rubrikerna *Ny budgetram*, *Tilldelning av medel från tidigare beslutad budgetram* och *Tilldelning av medel från ny föreslagen budgetram*.

Reviderat utbyggnads-PM

Föreslaget reviderat utbyggnads-PM enligt bilaga 1 överensstämmer i sin helhet med utbyggnads-PM från 2022 avseende tidigare beslutat syfte, projektmål och mål för hållbart byggande. Förslaget enligt bilaga 1 ersätter tidigare antaget utbyggnads-PM i sin helhet efter beslut och är anpassat till dagens produktionsförutsättningar för Värmdövägen. Förändringarna sammanfattas nedan.

Saltsjöbanans upphöjning är inte längre en förutsättning vid genomförandet av Värmdövägen. En följd av ändrade förutsättningar är behov av fördjupad utredning och omprojektering med en försenad byggstart av etapp 1b. Tillkommande arbeten beskrivs översiktligt och avser exempelvis skyfallslösningar där utredning fortfarande pågår.

Tillhörande föreslaget utbyggnads-PM har en bilaga PM Risk tagits fram. Detta PM sammanfattar projektets externa beroenden och beskriver vilken påverkan externa aktörer kan medföra projektet. Därutöver har utbyggnads-PM kompletterats med:

- Aktuell information med förtydliganden i bland annat bakgrundstexter och under avsnitt om utförande, tidplan och ekonomi med hänsyn till aktuell status.
- Fördjupad redovisning av aktuell kostnadsbedömning samt tidplaner per deletapp.
- Förtydligande av slutkostnadsprognoser per deletapp.
- Ämnet *Konsten att skapa stad* har utvecklats med hänsyn till planerade åtgärder för konstnärlig utsmyckning.

I förslaget till utbyggnads-PM i bilaga 1 beskrivs den pågående och planerade ombyggnaden av etapp 1, 1b, 2 och 2b. Bland annat förutsätter pågående ombyggnad av etapp 1 och 2 att Saltsjöbanans spårområde även fortsättningsvis kan användas för att tillfälligt leda om trafik fram till första halvåret 2026. Detta på grund av nödvändiga arbeten med murar vilka förutsätter åtkomst från Saltsjöbanans spårområde.

Vidare förutsätter föreslaget genomförande av nästa etapp 1b att ytterligare en del av Saltsjöbanans spårområde iordningsställs för att tillfälligt leda om trafik från Värmdövägen till och med första halvåret 2027, se bild 5.

Dessa åtgärder förutsätter även avtal och samordning med Regionen.

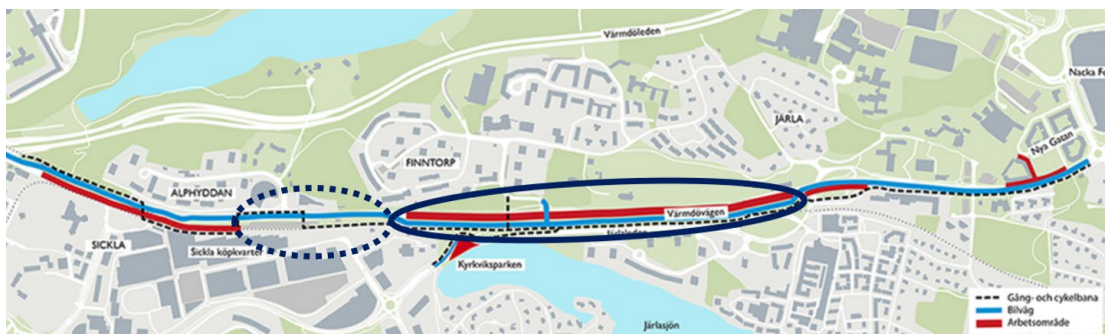
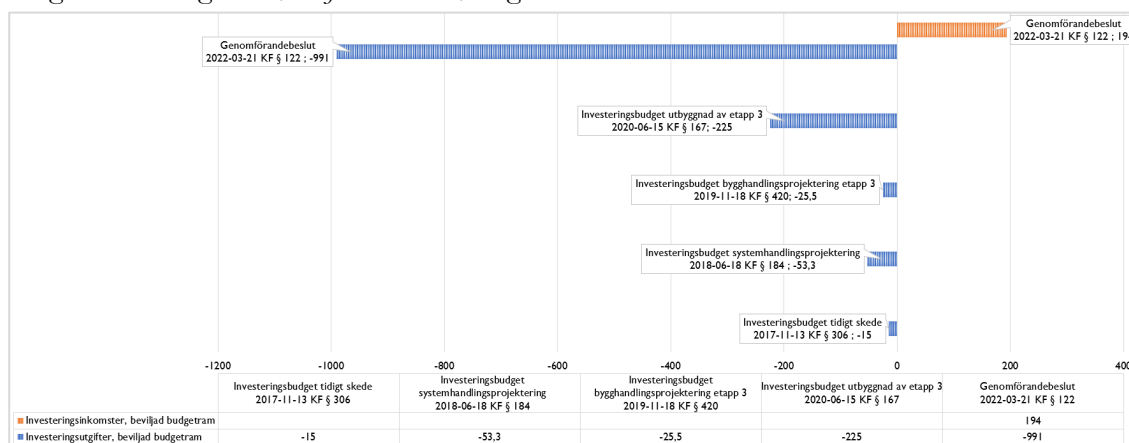


Bild 5: Översiktskartan ovanför visar hur trafiken leds om på spårområdet idag, inringat med heldragen linje, i samband med pågående ombyggnad av Värmdövägen i etapp 2. Inringat med streckad linje visar den del som projektet avser nyttja i samband med ombyggnaden av etapp 1b.

Ny budgettram

Stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen tilldelades senast efter beslut av kommunfullmäktige den 21 mars 2022, KF § 122 en budgettram om totalt -1 310 miljoner kronor för investeringsutgifter och 194 miljoner kronor för investeringsinkomster. Av diagram 1 nedan framgår tidigare tagna investeringsbeslut, se även bilaga 2 *Ärendeöversikt*.

Tidigare investeringsbeslut, miljoner kronor, diagram 1



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 en ny budgetram för resterande etapper, med tillhörande beslut om etappvis tilldelning av medel från denna budgetram, i samband med genomförandebeslut i mars 2022. Läs mer under rubriken *Tilldelning av medel från tidigare beslutad budgetram*.

Genomförandebeslutet från mars 2022 innebar att stadsbyggnadsprojektet fick en utökad investeringsbudget motsvarande -991 miljoner kronor i investeringsutgifter och 194 miljoner kronor i investeringsinkomster. Den utökade investeringsbudgeten bedömdes vid tidpunkten för beslutet möjliggöra framtagandet av bygghandlingar och utbyggnad av etapp 1, 1b, 2 och 2b samt för att omhänderta intäkter i alla etapper, även etapp 3.

Sedan genomförandebeslutet i mars 2022 redovisar projektet kostnads- och intäktsökningar. Läs mer under rubrikerna *Förändringar efter genomförandebeslut 2022* ovan och *Kostnadsbedömning* nedan. Sammanfattat förklaras kostnadsökningarna av stora förändringar på världsmarknaden med kraftigt stigande priser som följd och av förändringar inom projektets omfattning samt att nödvändiga arbeten har tillkommit under produktionen. Intäktsökningar förklaras av sökta bidrag som projektet erhållit, vilka inte inkluderas i senaste budgetansökan. Intäktsökningen förklaras även av ökade intäkter från vidarefakturerings av avtalade arbeten för ledningsägarnas räkning.

Projektet ansöker nu om utökad budgetram för fortsatt genomförande år 2024 och framåt, se tabell 1 nedan. Den utökade budgetramen söks för att slutföra pågående utbyggnad av etapp 1 och 2 som beräknas vara färdigställda första halvåret 2026. Utökad budgetram söks även för att slutföra bygghandlingen för etapp 1b och för att ta fram en bygghandling för etapp 2b samt för utbyggnad av dessa etapper fram till första halvåret 2029.

Föreslagen ny budgetram omfattar även projektledning och administrativt arbete fram till slutredovisning av stadsbyggnadsprojektet. Slutredovisning och projektavslut är möjligt när garantiskötsel inte längre belastar projektets ekonomi vilket preliminärt beräknas till år 2031. Läs mer om föreslagen budgetram under rubriken *Kostnadsbedömning* nedan.

Av tabell 1 nedan framgår den föreslagna utökade budgetramen som projektet söker för att möjliggöra fortsatt arbete från 2024 och framåt.

Tillkommande medel, miljoner kronor, tabell 1

Projekt	Tidigare beslutad projektbudget			Förslag nytt beslut			Ny projektbudget			
	Prio	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto
Värmdövägen		194	-1 310	-1 116	70,3	-565,6	-495,3	264,3	-1 875,6	-1 611,3

Projektet bedömer att ytterligare -565,6 miljoner kronor i investeringsutgifter och 70,3 miljoner kronor i investeringsinkomster krävs för att möjliggöra projektets genomförande fram till och med år 2031. Av tabell 2 nedan framgår hur den föreslagna budgetramen preliminärt fördelas per år.

Medel per år, miljoner kronor, tabell 2

	=>2023			2024			2025			2026			2027=>									
	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto							
Senast beviljad budgetram	129,4	-619,6	-490,2	64,6	-355,6	-291,0										194,0	-1 310,0	-1 116,0	KF	2022-03-21, § 122		
Reviderat genomförandebeslut				4,5		4,5				-10,0	-10,0	49,4	-288,2	-238,8	16,4	-267,4	-251,0	70,3	-565,6	-495,3	KF	aktuellt ärende
Total	129,4	-619,6	-490,2	69,1	-355,6	-286,5	0,0	-344,8	-344,8	49,4	-288,2	-238,8	16,4	-267,4	-251,0	264,3	-1 875,6	-1 611,3				

Projektet bedömer att beviljad budgetram behöver utökas med 4,5 miljoner kronor i investeringsinkomster 2024 och -10 miljoner kronor i investeringsutgifter 2025. Resterande utökning om 65,8 miljoner kronor i investeringsinkomster och -556,6 miljoner kronor i investeringsutgifter bedöms falla ut från 2026 och framåt.

Av tabell 3 nedan framgår vilka driftskostnader som genomförande av projektet innebär. De driftskostnader som uppstår i projektet omfattar ersättningstrafik, rivning, markarbeten, med mera.

Driftsposter för projektet, miljoner kronor, tabell 3

Värmdövägen	2024	2025	2026	2027=>	Totalt
Detaljplanekostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ledningsarbeten	-31,3	-2,3	0,0	0,0	-33,6
Provisorier	-59,0	-36,0	-41,0	-20,5	-156,5
Sanering	-19,0	0,0	0,0	0,0	-19,0
Rivning	-1,3	-6,0	0,0	-5,5	-12,8
Restvärde	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övr driftskostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Detaljplaneintäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vidarefakturering ledningsarbeten	67,6	0,0	0,0	0,0	67,6
Exploateringsersättning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Gatukostnadsersättning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Övr driftsintäkter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Summa	-43,0	-44,3	-41,0	-26,0	-154,3

Tilldelning av medel från tidigare beslutad budgetram

I samband med kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskotts beredning av förslaget reviderat genomförandebeslut begär stadsbyggnadsprojektet tilldelning av medel inom av kommunfullmäktige redan beslutad budgetram.

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott har, genom beslut av kommunstyrelsen den 7 mars 2022 samt beslut i kommunfullmäktige den 21 mars 2022, bemyndigats att tilldela medel etappvis för fortsatt genomförande av Värmdövägen utifrån beviljad budgetram i mars 2022.

Från den beslutade budgetramen, om totalt 1 310 miljoner kronor i investeringsutgifter och 194 miljoner kronor i investeringsinkomster, har stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen tidigare tilldelats medel motsvarande totalt cirka -864 miljoner kronor för investeringsutgifter och cirka 33 miljoner kronor för investeringsinkomster.

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 vid tidpunkten för beslutet i maj 2022 möjliggöra bygghandlingsprojektering av etapp 1, 1b, 2 och 2b samt utbyggnaden av etapp 1 och 2. Tilldelade medel omfattade även intäkter redovisade i etapp 3.

Nästa avrop skulle sedan genomföras inför byggstart av nästa etapp 1b och var planerat att tas upp för beslut sommaren 2024 men sköts framåt i tiden mot bakgrund av ändrade förutsättningar för etappen. Läs mer under rubriken *Nya projektförutsättningar för etapp 1b när Saltsjöbanans upphöjning avbryts* ovan.

Sedan beslutet om tilldelning av medel i maj 2022 redovisar projektet kostnads- och intäktsökningar vilka innebär att projektet nu begär utökad tilldelning för pågående etapp 1 och 2. Läs mer under rubrikerna *Förändringar efter genomförandebeslut 2022* ovan och *Kostnadsbedömning* nedan.

Projektet begär tilldelning av kvarvarande medel motsvarande cirka -446 miljoner kronor för investeringsutgifter och cirka 161 miljoner kronor för investeringsinkomster. Detta för att säkerställa medel för pågående entreprenad i etapp 1 och 2 från 2024 och framåt samt medel för fortsatt utredning och projektering av bygghandling i etapp 1b till och med årsskiftet 2024/2025. Läs mer i bilaga 1 *Utbyggnads-PM*.

Föreslagen tilldelning avser även redovisade intäkter i etapp 1 och 2 fram till 2023 och prognosticerade intäkter 2024. En mindre del, 4,5 miljoner kronor, av den prognosticerade intäkten förutsätter beslut om ny budgetram. Läs mer under rubriken ovan *Ny budgetram*.

Av tabell 4 framgår tidigare investeringsbeslut, se även bilaga 2 *Ärendöversikt*, och föreslagen tilldelning av medel från redan beslutad budgetram från den 21 mars 2022.

Tilldelning av medel från beslutad budgettram, miljoner kronor, tabell 4

Värmdövägen	Budget =>2023			2024			Årsbudget 2025			2026			Årsbudget 2027=>			Totalt	Beslutsinstans	Datum	
	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto				
Tilldelade medel från beviljad budgettram	33,4	-619,6	-586,2	-244,6	-244,6			0,0			0,0		0,0	33,4	-864,2	-830,8	KSSU	Senaste beslut 2022-05-31, § 98. Se även bilaga 2 Ärendöversikt	
Tilldelning av medel från beslutad budgettram	96,0		96,0	64,6	-111,0	-46,4		-334,8	-334,8		0,0		0,0	160,6	-445,8	-285,2	KSSU	aktuellt ärende	
Total	129,4	-619,6	-490,2	64,6	-355,6	-291,0	0,0	-334,8	-334,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	194,0	-1 310,0	-1 116,0		

Tilldelning av medel från ny föreslagen budgettram

Under förutsättning att kommunfullmäktige tilldelar ny budgettram, och att kommunstyrelsen bemyndigar kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott att tilldela den nya beviljade budgettramen etappvis, begär stadsbyggnadsprojektet även medel från den nya utökade budgettramen. Detta för att inleda förberedande arbeten i nästa etapp 1b.

De förberedande arbetena bedöms starta vintern 2024/2025 och omfattar framför allt arbete med att iordningsställa en ny del av Saltsjöbanans banvall till en temporär väg. Dessa arbeten är tidskritiska eftersom de har beroende till tidpunkten för Slussens öppnande, varför medel om -25 miljoner kronor netto, fördelat på 0 miljoner kronor i investeringsinkomster och -25 miljoner kronor i investeringsutgifter, föreslås tilldelas stadsbyggnadsprojektet från ny föreslagen budgettram.

I enlighet med förslaget om fortsatt etappvis tilldelning av medel kommer projektet sedan att begära medel för att inleda ombyggnaden av etapp 1b. Detta är möjligt när en bygghandling är upprättad, och omfattningen därmed är klarlagd, preliminärt våren 2025.

Kostnadsbedömning

Framtagen kostnadsbedömning fört projektet som helhet sammanfattas här nedan, för en mer utförlig beskrivning se bilaga 1 *Utbyggnads-PM*. 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. Påslagets storlek är beroende av vilka handlingar som finns idag. Aktuell kostnadsbedömning är baserad på framtagna bygghandlingar för etapp 1 och 2 och sedan tidigare framtagna systemhandlingar från 2019 för etapp 1b och 2b. Det betyder att kostnadsbedömningen för detta beslut är framtagna på mer detaljerade handlingar jämförd med beslutet i mars 2022. Projektet har även genomfört en fördjupad analys om projektets externa beroenden samt osäkerheter i etapp 1b vilket resulterat i slutsatsen att kostnadsbedömningen totalt sett ligger på en väl avvägd nivå.

Den nya kostnadsbedömningen är 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 påverkats. Noterbart är att etapp 3, 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 projekttiden. 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 beltal miljoner kronor, tabell 5

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. I samband med detta ärende ansöker projektet därför inte om medel för ett eventuellt framtida utfall av dessa risker.

*** **Osäkerheter med anledning av tillkommande åtgärder i etapp 1b**, bedömda osäkerheter, med hänsyn till ändrad omfattning i projektet efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024, indikerar en potentiell kostnadsökning om cirka 120 miljoner kronor. I samband med detta ärende ansöker projektet inte om medel för dessa åtgärder eftersom omfattningen ännu inte är klarlagd i en bygghandling.

Tidplan

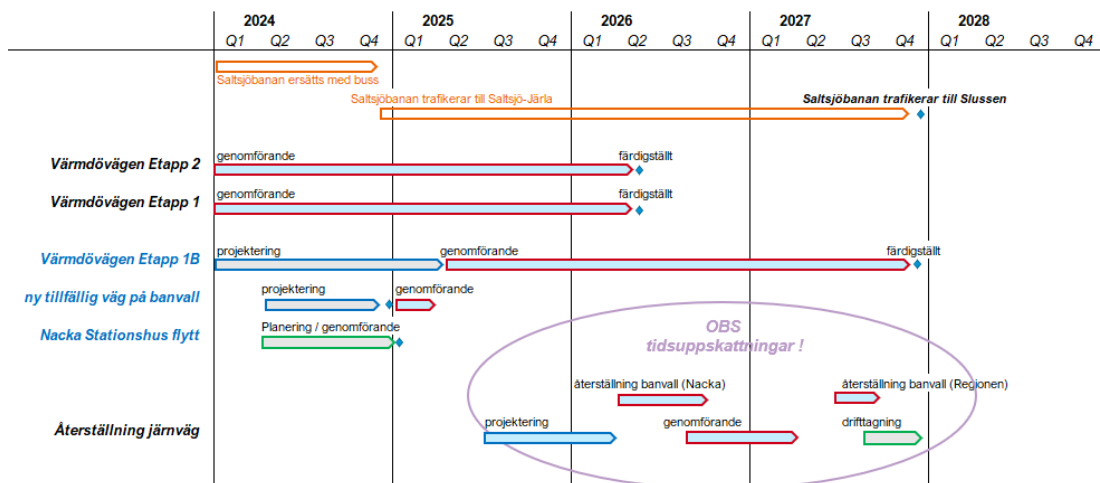
Genomförandet av Värmdövägen innebär att hänsyn behöver tas till parallella tidplaner för angränsande utbyggnadsprojekt. Detta i syfte att hitta den mest effektiva planeringen för alla ingående projekt inom det berörda geografiska området avseende tid, kostnad och miljö samt omgivningspåverkan i stort. Samtidigt behöver projektet se till att nödvändig teknisk försörjning är utbyggd i sin helhet till 2029 för att säkerställa tillräckligt med ledningskapacitet. Vidare förutsätter tidplanen för genomförande att trafiken från Värmdövägen leds om tillfälligt till Saltsjöbanans spårområde. Redovisat genomförande enligt bilaga 1 *Utbyggnads-PM* innebär även nödvändiga åtgärder inom Saltsjöbanans spårområde bland annat för skyfallslösningar.

Tabell 6 nedan redovisar övergripande projektets tidplan, av diagram 2 framgår idag kända tider för arbeten som behöver samordnas med Regionen. Tidplanen behöver samordnas ytterligare med Regionen så att Saltsjöbanans järnvägsanläggning kan återställas i rätt tid inför planerad trafikstart till Slussen vid årsskiftet 2027/2028.

Övergripande tidplan/planerade aktiviteter, tabell 6

Aktivitet	Kvartal och år (preliminärt)
Förberedande arbeten etapp 1b startar	Kvartal 1 2025
Byggstart etapp 1b	Kvartal 2 2025
Byggstart etapp 2b	Kvartal 2 2026
Färdigställd utbyggnad alla etapper, godkänd slutbesiktning	Kvartal 1 2029
Slutredovisning etapp 1, 1b, 2, 2b och projektavslut stadsbyggnadsprojektet	Kvartal 4 2031

Övergripande tidplan, diagram 2



Tidigare och kommande beslut i stadsbyggnadsprojektet

Se bilagd ärendeöversikt, bilaga 2.

Ekonomiska konsekvenser

Kommunens totala kostnad för Värmdövägens utbyggnad, inklusive redan upparbetade kostnader, bedöms uppgå till cirka 1,87 miljarder kronor. Den totala intäkten, inklusive redan erhållna intäkter från vidarefakturerings till ledningsägare samt statliga bidrag, bedöms uppgå till 264 miljoner kronor, läs mer under avsnittet *Kostnadsbedömning* ovan.

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

Exempel på stadsbyggnadsprojekt där ersättningsnivån är avtalad och har eller ska erläggas är Nya Gatan och Järta stationsområde norr. Pågående planering i Sickla och Centrala Nacka är exempelvis Norra Nobelberget och Svinderberg. Andra projekt i tidigt skede så som Bakaxeln och Rotorfabriken förväntas i sin tur generera intäkter från både exploateringsersättning och försäljning 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 genomförandavtal tecknas med respektive ledningsägare.

Risker vid utebliven investering eller försenad investering

Risker om beslut om tilldelning från redan beslutad budgetram uteblir eller försenas
Syftet med föreslagen tilldelning är att säkerställa medel till pågående entreprenad i etapp 1 och 2. Tilldelningen möjliggör även fortsatt utredning och projektering för etapp 1b. Uteblir eller försenas kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott beslut om tilldelning från beviljad budgetram från mars 2022 får det stora konsekvenser för pågående entreprenadarbeten. Det skulle innebära en omfattande inbromsning av pågående arbeten med negativa följd effekter på både kostnader och tidplanen. Framför allt eftersom det innebär överhängande risk för stillestånd i entreprenaden som pågår, vilket kan leda till krav på ersättning för kommunen från kontrakterad entreprenör.

Risker om beslut om ny budgetram uteblir eller försenas

Syftet med förslagen ny budgetram är att säkerställa tillräckligt med medel för att slutföra etapp 1 och 2 samt genomföra kommande etapper 1b och 2b. Konsekvenserna vid ett försenat beslut påverkar projektet, och kommunen, mindre än om beslutet helt uteblir. Konsekvenserna sammanfattas övergripande här nedan.

Risker om beslut om ny budgetram försenas

Förutsatt att projektet tilldelas medel från kvarvarande budgetram enligt förslaget till kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott bedöms projektet kunna fortsätta pågående arbeten i etapp 1 och 2 fram till 2026 enligt aktuella kostnadsprognoser. För att slutföra etapp 1 och 2 behöver budgetramen även utökas. Bedömd intäktsprognos visar att projektet kommer att överskrida tilldelade medel redan 2024 även om projektet tilldelas kvarvarande medel inom redan beslutad budgetram från 2022.

Nästa etapp 1b förutsätter att ramen utökas och att beslut om att inleda denna etapp fattas i enlighet med etappvis tilldelning av medel från ny budgetram. Försenas tilldelning av ny budgetram avsevärt får det konsekvenser för planerad framdrift av etapp 1b, läs mer nedan under *Risker om beslut om tilldelning av medel från ny föreslagen budgetram uteblir eller försenas*.

Risker om beslut om ny budgetram uteblir

Föreslaget genomförande av Värmdövägen med ny utökad budgetram syftar till att säkerställa genomförande av strategiska åtgärder i enlighet med tidigare tagna beslut. Uteblir investeringen helt, och följd effekt blir att projektet behöver avslutas, innebär det att kommunen drabbas av stora negativa ekonomiska och juridiska konsekvenser både på kort och lång sikt. Medel kommer att krävas för att omhänderta de risker som förväntas infalla om projektet avbryts. Den totala riskbilden är komplex och därför utmanande att kvantifiera varför ett urval väsentliga risker sammanfattas övergripande här nedanför.

Kommunens kontrakterade entreprenör, Skanska, har pågående uppdrag. Vid en avbeställning av arbete har Skanska rätt att erhålla ersättning för nedlagda kostnader samt skälig ersättning för avvecklingskostnader. Vidare ska ersättning utgå enligt den i kontraktet särskilt framtagna ersättningsmodellen. Detta kan innebära att Skanska också har rätt till entreprenörsarvode beräknat på bolagets kostnader.

Kommunen har även ingått avtal med ledningsägare för etapp 1 och 2. Av dessa avtal följer att kommunen ska ersätta ledningsägarna för ledningsägars förgäveskostnader. En avbeställning, av någon av etapperna 1 och 2, kan därför innebära att kommunen riskerar att åläggas ett ansvar för ledningsägarnas investeringskostnader. Det krävs en teknisk redogörelse från varje ledningsägare för att kommunen närmare ska kunna underbygga vad förgäveskostnaderna, och således det kostnadsansvar kommunen kan drabbas av, kan komma att uppgå till.

Vidare har kommunen i antagna detaljplaner i Sickla och Centrala Nacka, så som Ryssbergen, Järsla stationsområde norr och Nya gatan, baserat hela eller delar av respektive detaljplans dagvatten- och skyfallslösning på planerade åtgärder i Värmdövägen, vilka huvudsakligen genomförs i etapp 1b. Åtgärderna i Värmdövägen är även en förutsättning för flera stadsbyggnadsprojekt som är i pågående planprocess eller i ett vilande skede i väntan på att planläggning ska starta. Exempelvis Svindersberg, Bakaxeln, Rotorfabriken och Birkaområdet.

Om Värmdövägens lågpunkter, där vatten samlas vid skyfall, inte flyttas och nödvändiga tekniska anslutningar inte genomförs medför det risk för översvämning vid skyfall. Vid ett skyfall finns därför bland annat risk för att vatten rinner ner i tunnelbanestationen som byggs vid Alphyddevägen byggs mitt i Värmdövägens befintliga sträckning. Värmdövägen är planerad att flyttas söderut förbi den nya tunnelbaneentrén i etapp 1b.

Genomförs inte planerade dagvatten- och skyfallslösningar riskerar det i sin tur stora ekonomiska konsekvenser för kommunen utifrån både ersättningsanspråk från fastighetsägare och återställanden av skador på infrastruktur, och i värsta fall även risk för människors liv och hälsa. Sammantaget medför det risk för att kommunen dras in i rättsprocesser med ersättningsanspråk. Hur stora dessa ersättningsanspråk kan bli är oklart, men det finns risk för att de blir omfattande.

Vidare finns det risk för att vattenkvaliteten i recipienten Järslasjön försämras om föreslagna reningsåtgärder inte genomförs. Det skulle kunna innebära ett stopp för kommande planering för områden med recipienten Järslasjön och i de områden som bidrar till eventuell översvämning längs med Värmdövägen.

Genomförs inte etapp 1b som planerat utblir även potentiella markintäkter, och exploateringsersättning, i stadsbyggnadsprojekten Svindersberg och Bakaxeln som förutsätter en ändrad sträckning av Värmdövägen enligt föreslagen bebyggelseutveckling i strukturplanen för västra Sicklaön.

Risker om beslut om tilldelning av medel från ny föreslagen budgetram utblir eller försenas

Syftet med föreslagen tilldelning av medel från ny föreslagen budgetram är att säkerställa tidplanen för genomförande av nästa etapp 1b. Fortsatt planering och genomförande förutsätter förberedande arbeten. Arbetena bedöms starta vintern 2024/2025 och omfattar framför allt arbete med att iordningsställa delar av Saltsjöbanans banvall till en temporär väg. Detta för att tillfälligt leda om trafik från Värmdövägen så som redan skett från 2023 på en annan sträcka.

Den tillfälliga åtkomsten till spårområdet möjliggör även samordning med åtgärder under Saltsjöbanans järnväg som förutsätter att Saltsjöbanan är avstängd. Uteblir, eller försenas,

tilldelning av medel saknar projektet förutsättningar för en rationell framdrift med hänsyn till en god framkomlighet på Värmdövägen under tiden som arbeten pågår.

Projektet har bedömt att ett alternativt produktionssätt där banvallen inte kan nyttjas medför omfattande spontkonstruktioner, omprojektering samt ökad komplexitet kring framkomlighet som kommer påverka tidplanen och slutkostnaden negativt.

Alternativ till tilldelning av budget

Möjligheterna för effektiviseringar, åtgärder för att sänka kostnaderna i projektet som helhet, är ytterst begränsade givet beslutade mål för projektet samt att entreprenadarbeten pågår. I pågående entreprenad i etapp 1 och 2 saknas möjligheten helt, utom en mindre kostnadsbesparing avseende permanent utsmyckning. I etapp 1 har de större murarna norr om Värmdövägen pekats ut som en strategisk plats för att jobba med *Konsten att skapa stad*. Detta är ett, för Nackaborna, publikt element. Utgår planerad utsmyckning bedöms det ge en kostnadsbesparing om 1 miljon kronor i etapp 1 och 3 miljoner kronor för projektet totalt.

Samtidigt ger vald entreprenadform möjligheter att löpande, och tillsammans med entreprenören, undersöka till exempel samordningsvinster som är till gagn för projektet särskilt och kommunen i stort. Under 2024 kommer projektet exempelvis avyttra etableringen vid Nacka forum med hänsyn till beläggningen på etableringen. Kommunen äger byggbodarna, vilket i sig var en besparing då inköpet gick netto 0 redan år 3 jämfört med om kommunen hade hyrt denna. Byggbodarna kommer nu att övertas av stadsbyggnadsprojektet Sydöstra Boo som är i behov av etablering.

Vidare är projektets bedömning att effektiviseringar redan är genomförda i etapp 1b efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts. Projektets samlade bedömning är därför att det saknas möjlighet att ytterligare minska omfattningen av etapp 1b. Detta särskilt med hänsyn till höjdsättning av vägen för att hantera skyfall, linjeföring för att möjliggöra en trafiksäker miljö samt planerade ledningar som förutsätter ett visst utrymme under mark.

Alternativ tilldelning av föreslagen ny budgetram med ändrad omfattning

Inför detta beslut har projektet analyserat alternativ till föreslaget genomförande. Slutsatsen från denna analys är att en möjlig hantering är att pausa den sista etappen, 2b, på obestämd tid. Det betyder att etapp 2b förläggs tas bort från Värmdövägen omfattning. Konsekvenserna av en sådan hantering beskrivs övergripande här nedan.

Arbeten som inte färdigställs är i huvudsak kapacitetshöjningen av den tekniska infrastrukturen vilket ger en "flaskhals" för infrastrukturen på sträckan mellan Järla bro och Lillängskorset. Det betyder att ledningskapaciteten kommer att begränsas av det befintliga nätet som inte åtgärdas.

I förlängningen kan det innebära att ledningsägare behöver utföra dessa kapacitetshöjningar i egen regi. Vilket i sin tur leder till risk för ökade störningar, och sämre framkomlighet på Värmdövägen, om kapaciteten förstärks stegvis av olika ledningsägare vid olika tillfällen.

Utöver utebliven kapacitetshöjning innebär det även att projektet inte kan leverera den standardhöjning av Värmdövägen som idag ligger i projektets omfattning. Nya tekniska lösningar behöver projekteras fram för att ansluta den nya anläggningen till den befintliga.

Samtidigt bedöms ett alternativt utförande medföra att projektet fortsatt kan färdigställa de arbeten som krävs för att säkerställa en tillfredsställande teknisk lösning för skyfallshanteringen och de anpassningar och förändringar på den planerade anläggningen som behöver hanteras efter att Saltsjöbanans upphöjning avbröts våren 2024.

Utgår etapp 2b från Värmdövägens omfattning minskar projektets bedömda kostnad med omkring 200 miljoner kronor. Däremot förväntas kommunens investering totalt sett bli högre. Detta med hänsyn till att ett genomförande som skjuts framåt i tiden påverkas mer av kostnadsutveckling, men även på grund av att en ny process med upphandling av en organisation som projekterar och bygger ut behöver genomföras.

Projektet bedömer att ytterligare -355,1 miljoner kronor i investeringsutgifter och 70,3 miljoner kronor i investeringsinkomster krävs för att möjliggöra projektets genomförande fram till och med år 2029, se tabell 7.

Tillkommande medel för alternativ tilldelning av ny budgetram, miljoner kronor, tabell 7

Projekt	Prio	Tidigare beslutad projektbudget			Förslag nytt beslut			Ny projektbudget		
		Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto
Värmdövägen		194	-1 310	-1 116	70,3	-355,1	-284,8	264,3	-1 665,1	-1 400,8

Av tabell 8 nedan framgår hur den alternativa budgetramen preliminärt fördelas per år.

Medel per år för alternativ tilldelning av föreslagen ny budgetram, miljoner kronor, tabell 8

Värmdövägen	Budget =>2023			2024			Årsbudget 2025			2026			Årsbudget 2027=>			Totalt	Besluts -instans	Datum	
	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto				
Senast beviljad budgetram	129,4	-619,6	-490,2	64,6	-355,6	-291,0	-313,9	-313,9	-20,9						194,0	-1 310,0	-1 116,0	KF 2022-03-21, § 122	
Reviderat genomförandebeslut				4,5	4,5		0,0	49,4	-205,1	-155,7	16,4	-150,1	-133,7	70,3		-355,1	-284,8	KF aktuellt ärende	
Total	129,4	-619,6	-490,2	69,1	-355,6	-286,5	0,0	-313,9	-313,9	49,4	-226,0	-155,7	16,4	-150,1	-133,7	264,3	-1 665,1	-1 400,8	

Påverkan på annan nämnd

Investeringar i stadsbyggnadsprocessen påverkar i förlängningen med kapital- eller driftkostnader på natur- och trafikinämnden. 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 9

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

Tabell 9 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 9.

Konsekvenser för barn

Ombyggnaden av Värmdövägen bedöms medföra positiva konsekvenser för barn och unga i kommunen. En central uppgift för projektet är att bygga om Värmdövägen till ett gaturum med stadsmässig karaktär och säkerställa gatornas funktioner med bredare gång- och cykelbana. Därtill ingår ett aktivt arbete med trafiksäkerhet, belysning och tydlighet vad gäller uppdelning av funktioner. Detta är viktiga aspekter för alla men kanske främst för barn och unga i olika åldrar och med olika förutsättningar och behov.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse 2024-10-03

Bilaga 1 Utbyggnads-PM inklusive bilagor

Bilaga 2 Ärendeöversikt

Anna-Carin Mattsson
Tillförordnad Enhetschef
Exploateringsenheten

Sandra Henze
Projektledare
Exploateringsenheten

Jessica Hjerpe
Enhetschef
Anläggningsenheten

William Bluum
Byggprojektledare
Anläggningsenheten