

Kommunstyrelsen

Tilläggsavtal till principöverenskommelse avseende Mötesplats Nacka med överdäckning och bussterminal

Exploateringsbeten

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen att besluta följande.
Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att fatta följande beslut.

Kommunfullmäktige beslutar att Nacka kommun ingår föreslaget Tilläggsavtal till Principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka med AB Storstockholms lokaltrafik och Region Stockholm enligt tjänsteskrivelsen daterad den 7 april 2022.

Sammanfattning

Den 6 februari 2017 § 23 ingick kommunfullmäktige principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka med Trafikverket och Stockholm läns landsting, idag Region Stockholm, (vidare benämnd Regionen), avseende planering och finansiering av åtgärderna Överdäckning, Bussterminal, Flytt av väg 222 samt Trafikplatser inom projektet Mötesplats Nacka med överdäckning och bussterminal.

Principöverenskommelsen tecknades i ett tidigt skede i projektet med många osäkra förutsättningar. I det fortsatta arbetet i enlighet med principöverenskommelsen och inför kommande beslut och avtal i projektet har kommunen och Regionen funnit behov av att närmare precisera de gemensamma åtaganden som framgår av principöverenskommelsen. Det sker genom föreslaget tilläggsavtal i vilket parterna har förtydligat och enats om åtgärdernas innehåll, omfattning och kostnadsfördelning samt hanterat ett riskpåslag och eventuella fördyringar.

Projektets totala kostnad bedömdes enligt tidiga kalkyler 2016 uppgå till 2–2,3 miljarder kronor. I samband med detta tilläggsavtal bedöms projektets totala kostnad uppgå till 3,5 miljarder kronor, i 2018 års penningvärde, inklusive ett riskpåslag om 30 procent. Kommunens andel av projektets totala kostnad, givet föreslagna fördelningsnycklar samt baserat på uppskattade kostnader enligt tidig kalkyl, motsvarar cirka 83 procent, det vill säga 2,9 miljarder kronor. Kommunens intäkter bedöms uppgå till cirka 0,9–1,2 miljarder kronor. Detta ger ett negativt investeringsnetto för kommunen om cirka 1,7–2 miljarder kronor. Merparten projektet skall vara färdigställt i takt med att tunnelbanan tas i drift 2030.

Ärendet

Bakgrund

Kommunfullmäktige ingick den 3 februari 2014 § 28 avtal avseende tunnelbanans utbyggnad och finansiering i enighet med Stockholmsförhandlingen. Vidare ingick kommunfullmäktige den 22 september 2014 § 157 Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn, en överenskommelse mellan bland annat Nacka kommun och tidigare Stockholms läns landsting, idag Region Stockholm. Båda avtalen gör gällande att Nacka kommun och Region Stockholm ska dela lika på investeringen av en bussterminallösning i Nacka.

Som följd av ovan avtal, antaget planprogram för Centrala Nacka samt Förstudie om överdäckning av Värmdöleden och bussterminal Nacka C, ingick kommunfullmäktige den 6 februari 2017 § 23 Principöverenskommelse avseende Nacka centrums bytespunkt samt resultat av genomförd åtgärdsvalsstudie för samordnad trafikplanering centrala Nacka, vidare benämnd Principöverenskommelsen. Principöverenskommelsen ingicks mellan Nacka kommun, vidare benämnd Kommunen, Trafikverket och tidigare Stockholms läns landsting, vidare benämnd Regionen, och reglerar parternas ansvar för planering och finansiering av åtgärderna Överdäckning, Bussterminal, Flytt av väg 222 samt Trafikplatser inom projektet Mötesplats Nacka med överdäckning och bussterminal.

Principöverenskommelsen medger att tecknandet sker baserat på antaganden och förutsättningar i ett tidigt skede, och därmed att bland annat underlagskalkylen är osäker, varför parterna är överens om att kalkylen i kommande arbete ska förtydligas och delas upp i olika åtgärds-kategorier. Vidare redogörs de övergripande principerna för finansieringen av åtgärderna samt att finansiering av åtgärderna ska regleras mer i detalj i samband med kommande finansierings- och genomförandeavtal.

Sedan det gemensamma projektet fortskridit har Kommunen och Regionen, vidare kallade parterna, sett ett behov av att redan nu i ett tidigt skede förtydliga åtgärderna samt tydliggöra parternas ansvar för finansieringen och eventuella fördyringar av åtgärderna, vilket nu görs med föreslaget tilläggsavtal till Principöverenskommelsen, nedan benämnt Tilläggsavtalet.



Parallellt med diskussionerna om Tilläggsavtalet har det även förts diskussioner mellan parterna om frågor i projektet Saltsjöbanans upphöjning, där förslag till ny avsiktsförklaring väntas ingås mellan parterna. Mötesplats Nacka gick in i en lugnare fas under del av 2019 och 2020. I slutet av 2020 inleddes diskussioner på högsta tjänstepersonsnivå mellan Regionen och Kommunen om både Mötesplats Nacka och Saltsjöbanans upphöjning. I detta ärende beskrivs förutsättningarna gällande förslag till Tilläggsavtal för projektet Mötesplats Nacka. Förslag till avsiktsförklaring avseende Saltsjöbanans upphöjning finns i ett separat ärende som hanteras samtidigt som ärendet om Tilläggsavtalet. För både Regionen och Kommunen har det varit mycket angeläget att få till avtal gällande båda projekten.

Mötesplats Nacka är ett mycket strategiskt viktigt projekt för Nackas stadsutveckling och tillväxt, både som del av utbygganden av tunnelbanan och de åtaganden som Kommunen har enligt Stockholmsförhandlingen men också för att utveckla en attraktiv stadsmiljö och kommunikationsnod för boende, näringsliv, besökare och resande i hela Nacka och Värmdö.

Merparten av projektet skall vara färdigställt i takt med att tunnelbanan tas i drift 2030. Tidplanen förutsätter att detaljplan och vägplan vinner laga kraft i slutet av 2024 med en efterföljande Flytt av väg 222 inklusive motorvägshållplatser, anslutande vägramper del av Överdäckningen med mera under 2025 – 2028. Överdäckningen med den underliggande bussterminalen genomförs under perioden 2028 – 2030. Tidplanen ska bearbetas och optimeras vidare i projektet.

Huvudsakligt innehåll i tilläggsavtalet

Föreslaget Tilläggsavtal med tillhörande bilagor syftar till att ytterligare definiera och förtydliga de åtgärder som anges i Principöverenskommelsen samt att precisera parternas kostnadsansvar för åtgärderna. Tilläggsavtalet innebär följande skillnader mot

Principöverenskommelsen:

- Redan uppställda åtgärder underkategoriseras för att förtydliga dess omfattning och innehåll.
- Tydligare precisering av fördelningsnycklar för kostnader inom respektive underkategori.
- Riskpåslag av kalkylerade kostnader och fördelning av eventuella fördyringar.
- Förtydligande om hantering av tillkommande krav och kostnadsökningar samt generell målbild att aktivt verka för att optimera projektet.

Tilläggsavtalet innebär att åtgärden *Bussterminal* får tre underkategorier för vilka kostnaderna delas lika mellan parterna inom varje underkategori. Åtgärd *Flytt av väg* får fyra underkategorier med olika kostnadsfördelningar mellan parterna, varav en majoritet av kostnaderna inom denna åtgärd åläggs Kommunen. Åtgärderna *Överdäckning* samt *Nackas exploatering* svarar Kommunen ensamt för och preciseras därmed inte i avtalstext utan

återfinns endast i bilagan. Kostnadsbedömningarna i bilaga till Tilläggsavtalet utgör enbart ett underlag för att redovisa hur den procentuella fördelningen räknats fram. Parterna är medvetna om att de faktiska kostnaderna kan komma att avvika från de bedömda och att detta inte kommer ändra den procentuella fördelningen. Kostnaderna är baserade på en tidig kalkyl och anges i 2018 års penningvärde. Vidare ska åtgärder och underkategorier definieras utifrån projektets slutliga produkt inför tecknandet av finansierings- och genomförandeavtal där nu preciserade fördelningsnycklar fortsatt ska gälla. Eventuella fördyringar ska delas mellan parterna enligt underkategoriernas fördelningsnycklar.

I övrigt ska Principöverenskommelsen fortsatt gälla.

Ekonomiska konsekvenser

I inriktningsbeslut fattat av kommunstyrelsen 9 maj 2016 avseende Nacka C Bussterminal, Överdäckning, Trafikplatser, bedömdes projektets totala kostnad uppgå till 2,0–2,3 miljarder kronor. I samband med detta Tilläggsavtal bedöms projektets totala kostnad nu uppgå till 3,5 miljarder kronor, i 2018 års penningvärde, inklusive ett riskpåslag om 30 procent.

Kommunens andel av projektets totala kostnad, givet föreslagna fördelningsnycklar samt baserat på uppskattade kostnader enligt tidig kalkyl, motsvarar cirka 83 procent, det vill säga 2,9 miljarder kronor. Grundprincipen i Principöverenskommelsen samt nu föreslaget Tilläggsavtal är att respektive part tar kostnaden för den funktion och anläggning parten har ansvar för.

Kommunens intäkter för försäljning av byggrätter inom projektet och möjliga stadsmiljöbidrag med mera bedöms uppgå till cirka 0,9–1,2 miljarder kronor. Detta ger ett negativt investeringsnetto för Kommunen om cirka 1,7–2 miljarder kronor. Intäkter från andra stadsutvecklingsprojekt i anslutning till Centrala Nacka kan bidra ytterligare men det påverkar möjligheterna för och när stadsutvecklingsekonomi för hela Nacka stad kan vara i balans. Projektets ekonomiska förutsättningar ska utredas vidare, inför parternas kommande ställningstagande och beslut av det finansierings- och genomförandeavtal som ska tecknas senast december 2023.

Den slutliga kostnaden när merparten av projektet planeras vara färdigställt 2030 är svår att bedöma då projektet fortfarande är i ett tidigt skede och förutsättningarna kan förändras under tiden. Erfarenhetsmässigt ökar den kalkylerade kostnaden när mer projekteringar och utredningar görs i olika faser. Därtill ses för närvarande betydande prisökningar inom entreprenadbranschen, på grund av dyrare materialkostnader och högre bränslepriser.

Risker

Mötesplats Nacka med överdäckning och bussterminal i anslutning till nya tunnelbanan är ett omfattande och komplext projekt som kommer påverka stora delar av centrala Nacka och framkomligheten för många under lång tid. Merparten av åtgärderna är dock nödvändiga att genomföra för att fullfölja Nackas åtaganden och satsning på en hållbar och kapacitetsstark kollektivtrafik inom ramen för Stockholmsförhandlingen.

De största riskerna för projektet är förseningar i tid, ökade kostnader, bristande samordning samt framkomlighetsproblem, vilket kommer att kräva rätt resurser och projektledning med stort fokus på riskhantering, optimering av kostnader och tidplan samt en god samverkan mellan alla involverade parter, Kommunen, Regionen och Trafikverket, genom hela projektet.

Utöver direkta beroenden mellan olika pågående och planerade projekt i centrala Nacka är projektet också beroende av andra infrastrukturprojekts framdrift, exempelvis ombyggnad av Värmdövägen, Saltsjöbanans upphöjning samt Tunnelbanan inklusive nya bussterminalen vid Slussen.

Konsekvenser för barn

Utbyggnad av bussterminalen innebär en positiv utveckling av kollektivtrafiken. En utökad kollektivtrafik är positivt för barn och ungdomar då det ökar tillgängligheten till olika målpunkter som till exempel skola och fritidsaktiviteter samt att utbyggnaden av kollektivtrafik är positiv för klimatet och därmed för barns livsmiljö.

Den planerade bebyggelsen bedöms även ha positiv effekt för barn då projektet möjliggör anläggande av gårdar samt parkmiljöer. Konsekvenser för barn kommer utredas närmare under detaljplanarbetet.

Bilagor

1. Förslag till Tilläggsavtal till Principöverenskommelse avseende Nacka centrum's bytespunkt samt genomför åtgärdsvalsstudie för trafikplanering centrala Nacka, inklusive bilagor.



Katarina Wählin Alm
Stadsutvecklingsdirektör
Stadsledningskontoret

Jan Eriksson
Projektchef
Exploateringsenheten

Mats Bohman
Trafik- och fastighetsdirektör
Stadsledningskontoret