

2024-03-12

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: KFKS-2016-00023

Genomförandebeslut för stadsbyggnadsprojekt Saltsjöbanans upphöjning, fastigheterna Sicklaön 76:1 med flera, Sickla

Utbyggnadspromemoria samt beslut om budget för genomförandet

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen fastställer utbyggnadspromemorian för stadsbyggnadsprojekt Saltsjöbanans upphöjning, 99924100, enligt bilaga 1 till detta ärende och ger exploateringsenheten Nacka i uppdrag att fortsätta genomförandet. Beslutet är villkorat av punkt 2 och 3 nedan.
2. Kommunstyrelsen beviljar budget för stadsbyggnadsprojekt Saltsjöbanans upphöjning, 99924100, med -643,3 miljoner kronor netto, vilket tas i anspråk av budgettram för stadsbyggnadsprojekt inom Nacka för år 2024-2026. Detta fördelat på 0 miljoner kronor i investeringsinkomster och 643,3 miljoner kronor i investeringsutgifter. Beslutet är villkorat av att kommunfullmäktige också beslutar att bevilja budget enligt punkt 3 nedan.
3. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beviljar budget för stadsbyggnadsprojekt Saltsjöbanans upphöjning, 99924100, med -463 miljoner kronor netto för år 2027 och framåt. Detta fördelat på 0 miljoner kronor i investeringsinkomster och 463 miljoner kronor i investeringsutgifter.

Sammanfattning av ärendet

Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning innebär att Saltsjöbanan höjs upp på en bro i höjd med Sickla köp kvarter för att stärka de urbana sambanden och minska barriäreffekten genom att nya funktioner och kopplingar tillskapas i nord-sydlig riktning då Planiavägen och Simbagatan kan anslutas till Värmdövägen, vilket ökar tillgängligheten och skapar förutsättningar för en smidigare och effektivare trafiklösning.

Under bron möjliggörs utrymmen för nya offentliga platser, bland annat en ny pendelparkering för cyklar, vilket är en viktig del i att utveckla Sickla till en kollektivtrafiknod. Jämnare trafikflöden skapas då Planiavägen ansluter till Värmdövägen under bron, dagvatten och skyfall kan på så vis ledas till Kyrkvikens reningsbassäng, vilket är en förutsättning för utvecklingen av Sickla. Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning är förenlig med översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka, utvecklad strukturplan för Nacka stad och detaljplaneprogram för Planiaområdet.

Planerad utbyggnad är inom ett geografiskt komplext område med framtida riksintresse för Östlig förbindelse och flera stora byggprojekt i nära anslutning. Detta ställer stora krav på samverkan mellan olika aktörer och en löpande riskhantering. Vidare förutsätter utbyggnaden att järnvägsplanen, som är under framtagande, fastställs av Trafikverket genom beslut som vinner laga kraft. Den nuvarande tidplanen förutsätter att erforderliga lov, tillstånd och markåtkomstavtal kommer på plats samt att förberedande arbeten inleds innan dess att järnvägsplanen fastställs och vinner laga kraft.

Budget för genomförandet föreslås tilldelas stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning med totalt -1 106,3 miljoner kronor netto. Detta fördelat på 0 miljoner kronor i investeringsinkomster och att 1 106,3 miljoner kronor i investeringsutgifter.

Kommunens totala kostnad, inklusive redan upparbetade kostnader, för vilka budget redan beviljats, samt den medfinansiering som kommunen ska erlagga till Region Stockholm för anläggningen av järnvägen på bron i enlighet med gällande avtal, bedöms uppgå till cirka 1,2 miljarder kronor.

Kommunens kostnader för stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning finansieras till en mindre del genom medfinansiering från byggaktörer i närområdet.

Kommunen får genom utbyggnaden av allmänna anläggningar nya anläggningstillgångar i form av en ny broanläggning och en dykarledning (skyfallspassage). Den tillkommande årliga driftskostnaden bedöms preliminärt uppgå till cirka 5,8 miljoner kronor. Kapitalkostnaden, ränta och avskrivning, för de nya anläggningstillgångarna beräknas uppgå till 10,1 miljoner kronor det första året. Kommunens kapitalkostnad för medfinansieringen till Region Stockholm, som är en infrastrukturell investering, beräknas uppgå till 7 miljoner kronor det första året.

Ärendet

Ett förslag till genomförandebeslut för stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning har tagits fram. Genomförandebeslutet innehåller en utbyggnadspromemoria som beskriver planerad utbyggnad och en begäran om budget för genomförandet fram till projektavslut.

Utbyggnaden omfattar i huvudsak kommunens arbete med att bygga en ny bro samt nödvändiga åtgärder i samband med detta och Region Stockholms, genom trafikförvaltningen, arbete med att anlägga järnvägen på den nya bron.

Den budget som söks omfattar arbeten fram till slutförd utbyggnad och slutredovisning. Arbetena omfattar bland annat entreprenadupphandling, projektering, utbyggnad av allmänna anläggningar och kommunens medfinansiering till Region Stockholm för deras arbeten.

Projektområdet omfattar framför allt del av fastigheten Sicklaön 76:1 som ägs av Region Stockholm, genom AB Storstockholms Lokaltrafik, och berör en del av Saltsjöbanan i Sickla parallellt med Värmdövägen. Söder om järnvägen ligger Sickla köp kvarter och norr om ligger bostadsområdena Finntorp och Alphyddan.

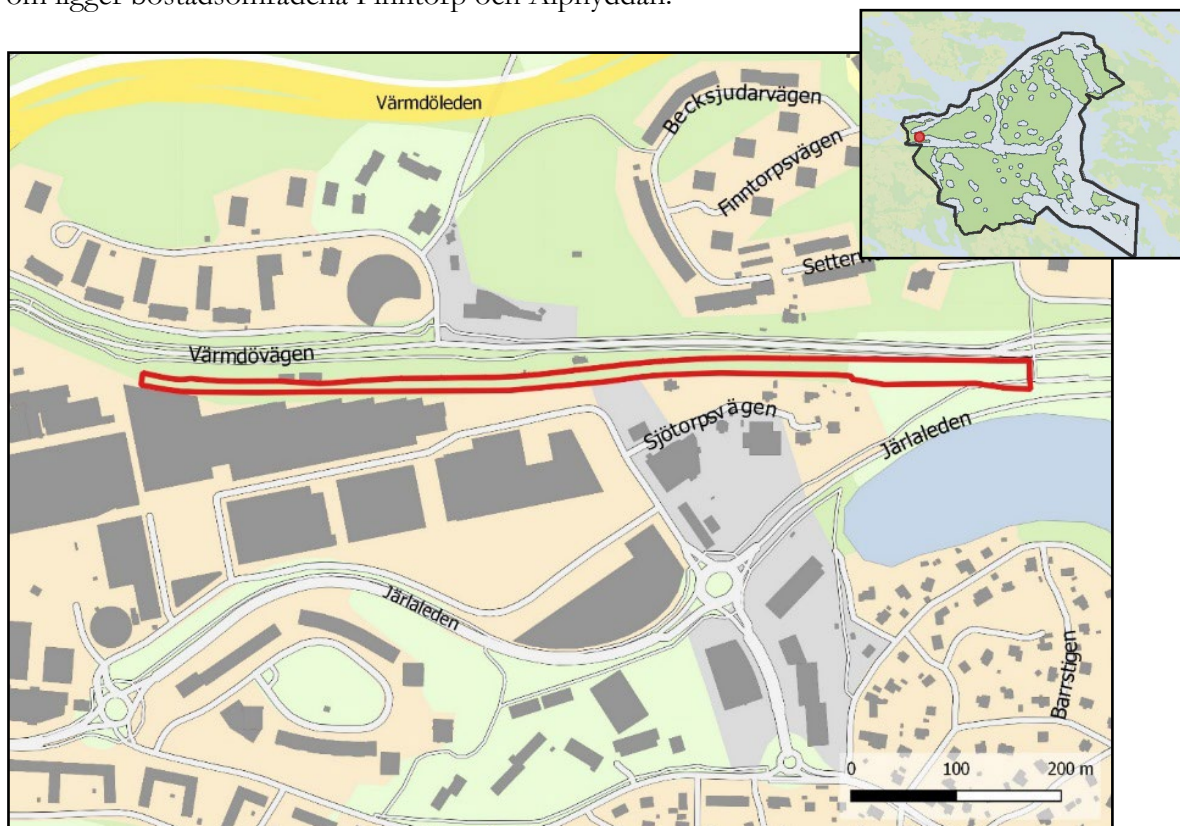


Bild 1: Kartan visar områdets ungefärliga avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

Bakgrund

Nacka stad växer fram i takt med nya tunnelbanan på västra Sicklaön där Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanas upphöjning ingår. Stadsbyggnadsprojektet är strategiskt viktigt för stadsutvecklingen i Sickla och skapar förutsättningar för utvecklingen av en sammanhängande tät och blandad stadsmiljö i Sickla med cirka 4500 nya bostäder och nya ytor för handel och kontor.

Pågående planering och utveckling i Sickla har sin utgångspunkt i det detaljplaneprogram för Planiaområdet som antogs av kommunstyrelsen den 24 oktober 2016, § 299.

Den 16 maj 2015, § 156, fattade kommunfullmäktige ett inriktningsbeslut för stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning vilket angav att, Saltsjöbanan som skär rakt igenom Sickla, skulle höjas upp på bro för att skapa en mer attraktiv stadsmiljö genom att minska barriäreffekten, bidra till ett mer flexibelt och robust trafiknät samt utrymme och teknisk försörjning för ny bebyggelse. Senare samma år antogs en startpromemoria av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott.

2016 genomfördes plansamråd för detaljplan Saltsjöbanans upphöjning. Syftet med detaljplanen var att möjliggöra lokaler för handel, service, teknikutrymmen och kulturverksamhet under upphöjningen. Under plansamrådet framkom det att projektet kräver ny järnvägsplan och en miljökonsekvensbeskrivning. Kommunen inledde därför ett samarbete med Region Stockholm, nedan kallad ”Regionen”, som är anläggningsägare till Saltsjöbanan.

2017 ingick kommunen och Regionen en avsiktsförklaring om en upphöjning av Saltsjöbanan. Avsiktsförklaringen var villkorad av att genomförandavtal skulle tecknas inom två år. 2018 genomförde Regionen i samverkan med kommunen ett samråd av ny järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning. Arbetet med den nya detaljplanen, järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen blev efter samråd vilande med anledning av pågående avtalsförhandlingar om ett genomförandavtal. Genomförandavtal tecknades inte inom angiven tidpunkt enligt avsiktsförklaringen vilket innebar att giltighetstiden löpte ut.

Under 2020 återupptogs förhandlingarna vilket resulterade i en ny avsiktsförklaring mellan Regionen och kommunen för en kapacitetsstark Saltsjöbana som antogs av kommunfullmäktige den 16 maj 2022, § 178. Genom avsiktsförklaringen är parterna överens om att kommunen ska etablera en planskild korsning mellan Planiavägen och Värmdövägen i form av upphöjning av Saltsjöbanan på en bro.

I samband med förberedelserna att återuppta planeringsarbetet framgick att det saknades marknadsförutsättningar och intresse för att uppföra, äga och driva lokaler för olika verksamheter på under bron. Detaljplanearbetet avbröts därför efter beslut av

kommunstyrelsen den 3 april 2023, § 125. Möjligheten att etablera lokaler på längre sikt och ta fram en detaljplan som stödjer den användningen kommer att utredas vidare.

Den 15 maj 2023, § 174, tog kommunfullmäktige även beslut om att ingå avtal med Regionen om ett helt och fungerande stationshus i Igelboda som innebär att Nacka stationshus ska flyttas dit. Avtalet är i linje med tidigare inriktningsbeslut från 2015 om att stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.

Genomförandeavtal har tecknats i enlighet med gällande avsiktsförklaring efter beslut av kommunfullmäktige den 19 juni 2023, § 215. I genomförandeavtalet åtar sig kommunen bland annat att ansvara för samordning och projektledning av Regionens och kommunens gemensamma projekt om att höja upp Saltsjöbanan på en bro i höjd med Sickla köpkvarter. I enlighet med avsiktsförklaringen åtar sig kommunen i genomförandeavtalet merparten av alla kostnader för projektet.

Järnvägsplanen med miljökonsekvensbeskrivning har därefter varit på förnyat samråd. Därefter har arbetet med att ta fram en systemhandling för byggnadsverket (bron), andra tekniska underlag och ett gestaltungsprogram pågått i syfte att säkerställa ett underlag för granskning av järnvägsplanen och detta genomförandebeslut.

Saltsjöbanans upphöjning skapar förutsättningar och mervärden för fortsatt planering och utveckling i Sickla

Saltsjöbanan skär i sitt befintliga läge rakt igenom Sicklaområdet. Genom att en del av Saltsjöbanans järnväg lyfts upp på en bro i höjd med Sickla köpkvarter stärks de urbana sambanden och barriäreffekten minskar genom nya funktioner och kopplingar i nord-sydlig riktning då Planiavägen och Simbagatan kan anslutas till Värmdövägen för att öka tillgängligheten och skapa förutsättningar för en smidigare och effektivare trafiklösning.

Saltsjöbanan kommer i samband med upphöjningen att flyttas söderut. Det nya läget på Saltsjöbanan skapar utrymme för Värmdövägens nya utformning som byggs om till en grön och trygg stadsgata med regionalt gång- och cykelstråk.

Den nya anslutningen, med tillhörande infrastruktur och ledningar, från Värmdövägen till Planiavägen under bron gör att dagvatten kan ledas vidare vilket ger förutsättningar för en fungerande dagvatten- och skyfallshantering för tillkommande bebyggelse i Sickla. Samtidigt minskar belastningen på kommunens befintliga vägnät och trafikflödet fördelas jämnare i och med att det kommer att vara möjligt för gång-, cykel-, buss- och biltrafik att ta sig under bron. Bättre trafikflöden möjliggör att trafik från Järlaleden kan ledas om till Värmdövägen och därmed bidra till att minska bilburen trafik på Järlaleden. Detta skapar också förutsättningar för att på längre sikt stänga av Järlaleden helt och skapa ett parkområde i Kyrkviken mellan Saltsjöbanans spår och de nya Kyrkviksbyggarna beroende på hur trafikflöden med mera utvecklas över tid.

En ny anslutning för gång- och cykeltrafik möjliggörs också från Simbagatan till Värmdövägen och nya offentliga rum kan skapas under bron i direkt anslutning till den nya tunnelbanan. Den nya tunnelbanestationen i Sickla är under utbyggnad och får en entré norr om Saltsjöbanan och en söder om. Passagen under bron längs med Simbagatan blir därför en viktig ny urban entré till Sickla.

De ytor som ska iordningsställas under bron i form av nya offentliga platser samt ny gång- och cykelanslutning under bron från Simbagatan till Värmdövägen ingår i kommunens stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen. Den nya väganslutningen från Planiovägen till Värmdövägen ingår i kommunens stadsbyggnadsprojektet Planiovägen-Järlaleden.

Saltsjöbanans upphöjning skapar tillsammans med ovan angränsande stadsbyggnadsprojekt en helhetslösning som är en viktig förutsättning för utvecklingen av en mer attraktiv och levande plats samt kollektivtrafiknod i Sickla bestående av busstrafik, Saltsjöbanan och tunnelbanan.

Utbyggnads-PM

De allmänna anläggningarna som kommunen är byggherre för och ska byggas genom stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning är en ny broanläggning med tillhörande avvattning och anslutningsarbeten samt en ny skyfallspassage öster om den nya bron under banvallen där Saltsjöbanans järnväg går i befintligt läge på markplan.

Utöver allmänna anläggningar som byggs av kommunen genom projektet är Regionen byggherre för Saltsjöbanans järnväg som förläggs på den nya bron.

Förslag till utbyggnadspromemorier bifogas denna tjänsteskrivelse, bilaga 1, och sammanfattas övergripande i den här tjänsteskrivelsen.

Ny allmän anläggning, broanläggning byggs inom Saltsjöbanans upphöjning

Den nya bron är planerad att vara cirka 480 meter lång. Bron har en föreslagen utformning som tar hänsyn till platsens identitet och syftar till att skapa ett starkt skulpturalt landmärke med ett nytt, attraktivt stadsrum, samtidigt som stor vikt läggs på en rationell byggbarhet och en förhållandevis kort konstruktionstid.

Möjlig utformning av bron med hänsyn till föreslagen gestaltning framgår av bild 2–5.



Bild 2. (Bjerking, & Rundquist, Anyviz och Nacka kommun 2024): möjlig utformning av upphöjningen med hänsyn till föreslagen gestaltning. Vy söderut från korsningen Alphyddvägen/ Värmdövägen mot Simbapassagen och Sickla köp kvarter.



Bild 3. (Bjerking, & Rundquist, Anyviz och Nacka kommun 2024): möjlig utformning av upphöjningen med hänsyn till föreslagen gestaltning. Vy norrut mot Simbapassagen med Värmdövägen samt möjlig framtida bebyggelse norr därom i bakgrunden. I förgrunden syns en av de nya entréerna till tunnelbanan.



Bild 4. (Bjerking, & Rundquist, Anyviz och Nacka kommun 2024): möjlig utformning av upphöjningen med hänsyn till föreslagen gestaltning. Vy åt sydväst längs Värmdövägen mot den planerade korsningen med Planiavägen med Sickla Köp kvarter och möjlig bebyggelse inom stadsbyggnadsprojektet Traversen i bakgrunden.



Bild 5. (Bjerking, & Rundquist, Anyviz och Nacka kommun 2024): möjlig utformning av upphöjningen med hänsyn till föreslagen gestaltning. Vy västerut av tillkommande publika ytor under den nya bron med Värmdövägen och möjlig framtida bebyggelse till höger i bild. I förgrunden tänkt markutformning med planerat vattenspel och belysning av bron. Till vänster parkeringsbuset i Sickla köp kvarter.

Ny allmän anläggning, skyfallspassage öster om den nya broanläggningen byggs inom Saltsjöbanans upphöjning

Under banvallen strax öster om brokonstruktionen utför kommunen genom stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning en skyfallspassage i form av en dykarledning som ansluter till planerad ledning från Värmdövägen med utlopp i Kyrkviksparken. Dykarledningen är en förutsättning för Värmdövägens skyfallshantering och möjliggör att vatten på ett kontrollerat och säkert sätt kan ledas under banvallen ner till Kyrkviksparken och Järta Sjö. Det möjliggör i sin tur nödvändig skyfalls- och dagvattenhantering för tillkommande bebyggelse i Nacka stad. Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning hanterar därmed det tekniska gränssnittet mellan stadsbyggnadsprojekteten Värmdövägen och Kyrkviksparken.

Särskilda åtgärder för att omhänderta buller med anledning av Saltsjöbanans upphöjning

Det geografiska läget för Saltsjöbanans upphöjning är redan idag utsatt för höga bullernivåer med anledning av omgivande vägar och järnvägsanläggningen i sitt befintliga läge på mark. Genom upphöjningen av järnvägsanläggningen kommer ljudbilden att förändras och spridningen av ljudet uppfattas annorlunda.

I samband med genomförande av upphöjningen ska skyddsåtgärder för buller genomföras så att tillkommande buller som orsakas av upphöjningen omhändertas enligt gällande riktvärden för buller och med hänsyn till befintlig och planerad bebyggelse. Konsekvenserna avseende buller bedöms bli obetydliga, om än positiva, eftersom projektet med föreslagna skyddsåtgärder enligt järnvägsplanen beräknas innebära 0–2 decibel lägre bullernivåer jämfört med nollalternativet, det vill säga nuvarande spårplanläggning men med framtida trafikprognos.

Även åtgärder för att ta hand om och minska negativa effekter av stom- och luftljud ska genomföras. Skyddsåtgärder avseende buller regleras i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som ligger till grund för planerad utbyggnad i sin helhet.

Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning möjliggör Saltsjöbanans upphöjning

Järnvägsplanen har varit på samråd och arbete pågår med att färdigställa handlingarna till granskning. Innan granskning får ske ska miljökonsekvensbeskrivningen godkännas av länsstyrelsen. När järnvägsplanen har varit på granskning kommer den att lämnas till länsstyrelsen för tillstyrkande. Därefter begärs fastställelse hos Trafikverket. I järnvägsplanen fastställs de skyddsåtgärder som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen samt övriga planhandlingar för att ta hand om den omgivningspåverkan som upphöjningen av Saltsjöbanan medför, till exempel buller.

I järnvägsplanen fastställs tillfälliga och permanenta markanspråk med anledning av genomförandet. Järnvägsplanen är planerad att lämnas till fastställelseprövning sommaren 2024 med en preliminär handläggningstid om 6–8 månader. Järnvägsplanen är sedan möjlig att överklaga varpå en prövning av eventuella överklagande avgörs av

regeringen. Järnvägsplanen bedöms preliminärt vinna laga kraft under kvartal 2 år 2025 utan överklaganden och kvartal 4 år 2025 i det fall den överklagas.

Samordning och produktionstidplan – flera stora byggprojekt i samma geografi

Utbyggnaden av Saltsjöbanans upphöjning är planerad att genomföras i samband med att Saltsjöbanan delvis är avstängd med anledning av arbeten med terminalen i Slussen och Danviksbron. Kommunen arbetar tillsammans med Regionen för att säkerställa att Saltsjöbanan trafikeras i den mån det är möjligt under tiden som arbeten pågår längs banan. Detta för att både minimera olägenheter för resenärerna och för att hålla nere kostnaderna för ersättningstrafiken.

Idag aktuell information om tidplaner medför en risk för att delar av produktionstiden för Saltsjöbanans upphöjning infaller efter det att trafiken på Saltsjöbanan åter kan gå till Slussen. Risken kan kraftigt minimeras genom den föreslagna utbyggnadsordningen enligt bilaga 1 Utbyggnads-PM. Föreslagen utbyggnadsordning och tidplan förutsätter att förberedande arbeten inleds innan järnvägsplanen fastställts och vunnit laga kraft. Förberedande arbeten föreslås inledas kvartal 4 år 2024 med en möjlig byggstart preliminärt kvartal 2 år 2025 och färdigställd utbyggnad under kvartal 4 år 2027.

Under byggtiden kommer omgivningen att uppleva störningar i form av bland annat buller, damning och transporter. Även stora mängder massor, till viss del förorenade, kommer att hanteras. Störningar och miljöpåverkan under byggskedet pågår under en begränsad tid men kan, tillsammans med störningar från andra projekt i området, upplevas som betydande. Under byggtiden arbetar projektet därför proaktivt tillsammans med aktörerna i området för att främja säkerhet och välmående genom en samordnad planering och i den mån det är möjligt samnyttjande av ytor för till exempel etablering och upplag med mera. Kommunen arbetar även samordnat med kommunikation gentemot allmänheten genom bland annat nyhetsbrev och informationsmöten.

Upphöjningen ligger inom ett geografiskt komplext område som angränsar till flera stora byggprojekt som antingen pågår eller som är planerade att starta under samma period som upphöjningen, bland andra Värmdövägen, Planiavägen-Järlaleden, Sodafabriken och Tryckluftsfabriken. Inom, och direkt anslutning till projektområdet, pågår utbyggnaden av den nya tunnelbanan med tillhörande station i Sickla.

Genomförandet av upphöjningen 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. Samordningsmöten hålls regelbundet både för hela Sicklageografien och för de sydöstra delarna av Sickla, vilka omfattas av områdena kring nuvarande Nacka station och Planiavägen.

Regelbundna möten hålls också med byggaktörer i området oftast i form av projektmöten eller samordningsmöten med enskilda byggaktörer. Cirka en gång per termin hålls ett stormöte med alla byggaktörer i Sickla för att få en gemensam bild av pågående utveckling. Kommunen och trafikförvaltningen har en gemensam styrgrupp för Saltsjöbanans upphöjning.

Genomförande av ytor under bron utförs av angränsande stadsbyggnadsprojekt med stöd av framtaget gestaltningsprogram tillhörande Saltsjöbanans upphöjning

Utbyggnaden under bron är planerad att vara slutförd i samband med Saltsjöbanans upphöjning och tidpunkten för när Saltsjöbanan åter är planerad att trafikera hela vägen in till Slussen. Kommunens angränsande stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen respektive Planiavägen-Järlaleden kan inleda arbetet med Simbapassagen och nya offentliga platser respektive Planiapassagen när den nya bron är uppförd preliminärt kvartal 2 år 2027.

I syfte att stödja den fortsatta planeringen under bron tar stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning fram ett gestaltningsprogram. Programmet redovisar möjlig utformning och omfattar den nya bron samt Simbapassagen och offentliga rum under bron. Arbetet pågår till och med april 2024.

Målet är att bron och markområdena under bron utformas på ett sådant sätt att de förstärker platsens identitet och möjliggör temporära lösningar och funktioner i takt med områdets utveckling. Genom en kvalitativ gestaltning där bron och omgivande offentliga rum under bron vävs samman med meningsfulla funktioner exempelvis konst, mötesplats, cykelparkering med mera kan området aktiveras och förändras över tid för att skapa en trygg och attraktiv miljö.

Inom ramen för gestaltningsarbetet har projektet identifierat möjligheter för bland annat 140 nya cykelparkeringar samt attraktiva stråk för rörelse och konst utöver att nödvändig infrastruktur möjliggörs i Planiavägens anslutning.

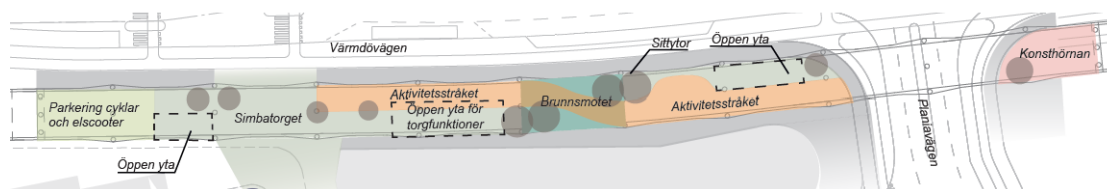


Bild 6. (Bjerkling, & Rundquist 2024): möjlig markanvändning under upphöjningen. Situationssplan som redovisar föreslagen markanvändning i arbetshandling till gestaltningsprogrammet som är under framtagande för Saltsjöbanans upphöjning.

Avtal

Viktiga avtal som tecknats mellan Regionen och kommunen är avsiktsförklaringen (2022) och genomförandeavtal (2023) samt ett plankostnadsavtal (2023). Avtal som återstår att teckna är bland annat:

- Avtal om ersättningstrafik i syfte att säkerställa god kollektivförsörjning i samband med planerad utbyggnad av Saltsjöbanans upphöjning samt för att säkerställa finansieringen mellan berörda aktörer.
- Överenskommelse om fastighetsreglering för bildande av officialservitut i syfte att säkerställa kommunens ägande av den nya bron samt väganslutningar under bron på mark som ägs av Regionen.
- Servitutsavtal om allmänna vistelseytor under bron i syfte att säkerställa kommunens nyttjande av ytor under bron inom mark som ägs av regionen.
- Avtal som möjliggör projektets rätt att använda annan mark i samband med genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning.

Upphandling och entreprenadform

Givet platsens särskilda förutsättningar med en komplex geografisk miljö föreslås att kommunen genomför utbyggnaden med en totalentreprenad i samverkan. Den valda entreprenadformen innebär att den entreprenör som får tilldelning i kommunens upphandling ansvarar för detaljprojektering och utbyggnad.

Hantering av risker inför och under genomförande av Saltsjöbanans upphöjning

Projektet har genom löpande systematiskt riskarbete sammanställt identifierade risker i projektet och uppskattat kostnaden för riskerna. Omfattningen av identifierade risker i projektet bedöms medföra ett behov av totalt 180 miljoner kronor i riskreserv.

Det bedöms som osannolikt att alla risker som idag har identifierats faller ut till den nivå som riskerna enskilt bedöms kosta och projektet har därför bedömt varje risk utifrån sannolikheten för ekonomiska och tidsmässiga konsekvenser och i riskpåslag inkluderat de som anses relevanta. Detta ger en rimlig uppskattning av kostnaden för den totala risken i projektet.

Riskreserven har baserats i hög grad på de risker som bedömts få mer betydande negativ påverkan i fråga om tid eller kostnad, eller både och, ifall risken faller ut. De risker som identifierats som höga och med stora konsekvenser handlar om tidplanen, samverkan med Regionen och samordning med kommunens angränsande projekt vid genomförandet. För en utförligare beskrivning av riskarbetet och bedömningarna av de enskilda riskerna, se PM Risk tillhörande bilaga 1 Utbyggnads-PM.

Tilldelning av budget

Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning har tilldelats budget om 78,4 miljoner kronor för investeringsutgifter senast efter beslut av kommunfullmäktige den 18 juni 2018, KF § 183. Den tilldelade budgeten bedömdes inrymma kommunens arbete för att ta fram ny detaljplan, järnvägsplan, avtalsförhandling samt en bygghandling. Projektets tidplan har därefter justerats och förutsättningarna i projektet ändrats vilket förklarar varför bygghandling inte rymts inom beslutad budget.

Projektet har cirka 24,1 miljoner kronor för investeringsutgifter kvar inom beslutad budget. Kvarvarande budget bedöms möjliggöra fortsatt arbete fram till att genomförandebeslut av kommunfullmäktige i april 2024 samt för att färdigställa handlingarna inför granskning av järnvägsplanen, för att slutföra pågående systemhandlingsprojektering samt förbereda underlag inför upphandling.

Projektet ansöker om genomförandebudget för fortsatt arbete år 2024 och framåt, se tabell 1, för arbete med järnvägsplan fram till laga kraftvunnet beslut, färdigställande av systemhandling avseende banunderbyggnad samt upphandling, detaljprojektering och genomförande av allmänna anläggningar samt kommunens medfinansiering av Regionens anläggande av järnväg på bron fram till projektavslut. I budgeten ingår även kostnader för ersättningstrafik under utbyggnadstiden.

Tillkommande medel, miljoner kronor, tabell 1

Projekt	Prio	Tidigare beslutad projektbudget			Förslag nytt beslut			Ny projektbudget		
		Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto
		0,0	-78,4	-78,4	0,0	-1 106,3	-1 106,3	0,0	-1 184,7	-1 184,7

Av tabell 1 ovan framgår den föreslagna genomförandebudgeten som projektet söker för att möjliggöra fortsatt arbete från 2024 och framåt. Projektet bedömer att 1 106,3 miljoner kronor i investeringsutgifter krävs för att möjliggöra projektets genomförande. Av tabell 2 nedan framgår hur den föreslagna budgeten fördelas per år.

Medel per år, miljoner kronor, tabell 2

	Budget =>2023			2024			Årsbudget 2025			Årsbudget 2026			Årsbudget 2027=>			Totalt			Beslutsinstans	Datum		
	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto	Inkomster	Utgifter	Netto				
	Projektbudget beviljad tom 2020	0,0	-54,3	-54,3	0,0	-24,1	-24,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0			-78,4	-78,4
Genomförandebeslut	0,0		0,0		-28,8	-28,8	0,0	-109,0	-109,0	0,0	-505,5	-505,5	0,0	-463,0	-463,0	0,0	-1 106,3	-1 106,3	0,0		KF	aktuellt ärende
Total	0,0	-54,3	-54,3	0,0	-52,9	-52,9	0,0	-109,0	-109,0	0,0	-505,5	-505,5	0,0	-463,0	-463,0	0,0	-1 184,7	-1 184,7				

Av tabell 3 framgår vilka driftskostnader som genomförande av projektet innebär. De driftskostnader som uppstår i projektet omfattar ersättningstrafik, rivning, markarbeten, fastighetsnära bulleråtgärder och hantering av Nacka stationshus.

Driftsposter för projektet, miljoner kronor, tabell 3

Saltsjöbanans upphöjning	2024	2025	2026	2027=>	Totalt
Övriga driftskostnader	-6,0	-36,3	-73,0	-53,0	-168,3
Summa	-6,0	-36,3	-73,0	-53,0	-168,3

Kostnadsbedömning

Inför detta genomförandebeslut har projektet genomfört en översyn av senast framtagna kostnadsbedömning från beslutet om genomförandeavtalet sommaren 2023. Aktuell kostnadsbedömning till genomförandebeslut är därför baserad på tidigare kostnadsbedömning och har kompletterats med mer detaljerade handlingar än de som tidigare fanns tillgängliga. Bedömningen tar hänsyn till aktuell tidplan och idag kända planeringsförutsättningar samt innehåller nödvändiga påslag för risker, oförutsett och bedömd kostnadsutveckling under projekttiden enligt aktuell tidplan för projektet.

I projektarbetet har kostnadsbedömningen även kvalitetssäkrats genom en översyn där risker prissatts särskilt och en bedömning av lämpliga riskpåslag gjorts, vilket resulterat i slutsatsen att kostnadsbedömningen totalt sett ligger på en väl avvägd nivå. Föreslagen riskreserv bedöms medge upp mot 6 månaders försening mot redovisad tidplan och föreslagen utbyggnadsordning enligt bilaga 1 Utbyggnads-PM.

Givet att kostnadsbedömningen är framtagna med prisnivån år 2023 bedöms aktuella priser vara högt räknande mot bakgrund av då gällande marknadsförutsättningar. Detta tillsammans med att produktionen är planerad att utföras i närtid och aktuell kostnadsutveckling ligger runt 3 procent årligen antas en kostnadsutveckling om 3 procent årligen vara en avvägd förutsättning för projektet. Av tabell 4 nedan framgår antagen kostnadsutveckling i miljoner kronor under projektets genomförandetid.

Utgiftsprognosen om 176 miljoner kronor avseende kommunens medfinansiering till Regionen för arbeten med anläggande av järnväg på bron är kalkylerad av Regionen med en succesiv kalkylmetod. Av tabell 4 nedan framgår övergripande prognosticerade kostnader i projektet samt upparbetad kostnad till och med år 2023.

Övergripande kostnadsbedömning för Saltsjöbanans upphöjning, miljoner kronor, tabell 4

Övergripande kostnadsbedömning Saltsjöbanans upphöjning, utgifter i miljoner kronor	
Detaljprojektering och utbyggnad	550
Byggherrekostnader	56
Ersättningstrafik	96
Risker	180
Kostnadsutveckling	73
Utgifter för anläggande av järnväg i enlighet med Genomförandeavtalet (2023)	176
Upparbetad kostnad till och med 2023	54
Summa utgifter	1 185

Jämfört med kostnadsbedömningen i samband med beslut om genomförandeavtalet sommaren 2023 har utgiftsbudgeten ökat med cirka 200 miljoner kronor. Förändringen förklaras i huvudsak av tillkommande kostnad för identifierade risker i projektet samt tillkommande redovisning av möjlig kostnadsutveckling under genomförandetiden.

Genomförande av ytor under bron utförs av angränsande stadsbyggnadsprojekt med stöd av framtaget gestaltningsprogram tillhörande Saltsjöbanans upphöjning

Kommunen har även kostnader för att genomföra ytorna under bron i form av nya offentliga platser, Simbapassagen och Planiapassagen. Kostnaden för att genomföra dessa ytor ingår inte i föreslagen budget för stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning. Inom stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning har en övergripande kostnadsbedömning tagits fram för ytorna direkt under bron, se tabell 5.

Genomförande och finansiering av gång- och cykelpassagen från Simbagatan till Värmdövägen samt de allmänna vistelseytorna ingår i stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen inom för projektet beslutad budget.

Planiapassagen, den nya delen av Planiavägen som ansluter till Värmdövägen, ingår i stadsbyggnadsprojekt Planiavägen-Järlaleden, genomförandebeslut med begäran om budget för genomförande kan fattas preliminärt andra halvåret 2024.

Övergripande kostnadsbedömning för ytor under Saltsjöbanans upphöjning, miljoner kronor, tabell 5

Övergripande kostnadsbedömning ytor under bron, utgifter i miljoner kronor	
Simbapassagen och nya offentliga platser	25
Planiapassagen	25
Summa utgifter	50

Baserat på föreslagen inriktning för gestaltning och utformning av ytorna under bron, exklusive Planiapassagen, bedöms kommunens kostnader för att iordningsställa dessa ytor uppgå till preliminärt 25 miljoner kronor. Den bedömda kostnaden är behäftad med stora osäkerheter då den bygger på ett antaget kvadratmeterpris givet nivån på utformningen enligt gestaltningsprogrammet. Det finns i nuläget inte någon projekterad handling framtagen varför det saknas viktig information, till exempel materialval med mera, som påverkar kostnaden.

Bedömd kostnad för Planiapassagen är behäftad med stora osäkerheter. Det finns i nuläget inte någon projekterad handling framtagen utifrån idag aktuella förutsättningar och möjlig utformning och gestaltning av utrymmet.

Tidplan

Tidplanen nedan redovisar planerade aktiviteter, tidigare beslut framgår av bilaga 2 Ärendeöversikt. Aktuell tidplan förutsätter att lov, tillstånd och markåtkomstavtal kommer på plats samt att förberedande arbeten inleds innan dess att järnvägsplanen fastställs och vinner laga kraft. Detta för att möjliggöra att Saltsjöbanans upphöjning kan genomföras under tiden som delar av Saltsjöbanan är avstängd för trafik in till Slussen.

Aktivitet	Kvartal och år
Utbyggnads-PM	Kvartal 2 2024
Järnvägsplan ställs ut för granskning	Kvartal 2 2024
Upphandling allmänna anläggningar, fastighetsnära bulleråtgärder och anslutningsarbeten inleds	Kvartal 2 2024
Tilldelning av entreprenör allmänna anläggningar, fastighetsnära bulleråtgärder och anslutningsarbeten	Kvartal 3 2024
Förberedande arbeten allmänna anläggningar inleds	Kvartal 4 2024
Järnvägsplanen fastställs*	Kvartal 2 2025
Byggstart	Kvartal 2 2025
Utbyggnad färdigställd/planerad trafikstart till Slussen	Kvartal 4 2027
Slutredovisning	Kvartal 1 2028

*Tidplanen förutsätter att järnvägsplanen inte överklagas.

Tidigare och kommande beslut i stadsbyggnadsprojektet

Se bilagd ärendeöversikt, bilaga 2.

Ekonomiska konsekvenser

Projektet i sin helhet bedöms medföra ett negativt netto till kommunen om cirka 1,2 miljarder kronor.

Kommunens kostnader för Saltsjöbanans upphöjning finansieras till en mindre del, om maximalt 10 procent, genom uttag av medfinansiering från byggaktörer i närområdet. Medfinansieringen är beroende av hur många nya byggrätter som är möjliga att tillskapa i närheten av upphöjningen och vilka byggaktörer som därmed bedöms ha nytta av Saltsjöbanans upphöjning.

Kommunens medfinansiering till Regionen för anläggande av järnväg på bron enligt genomförandeaftalet sommaren 2023 erläggs som ett bidrag till Regionen. Regionen fakturerar därför kommunen utan moms kvartalsvis. Medfinansieringen är en infrastrukturell investering med årlig avskrivning och en avskrivningstid om 25 år. Kommunens kapitalkostnad för medfinansieringen till Region Stockholm beräknas uppgå till 7 miljoner kronor det första året, se tabell 6.

Tillkommande årlig kapitalkostnad för infrastrukturell investering, miljoner kronor, tabell 6

Projektamn	Tillkommande kapitalkostnad år 1	Total kapitalkostnad år 1
Saltsjöbanans upphöjning	7,0	7,0

Kommunens medfinansiering till Regionen innebär inga tillkommande framtida drift- och underhållskostnader för kommunen eftersom den avser anläggning som Regionen äger och förvaltar. Denna kostnad är därför exkluderad i tabell 7 som redovisar tillkommande årlig kapital- och driftskostnad för kommunen med anledning av nya allmänna anläggningar genom Saltsjöbanans upphöjning.

Risker vid utebliven investering eller försenad investering

Föreslaget genomförande med tillhörande budget syftar till att säkerställa genomförande av strategiska åtgärder i Sickla i enlighet med tidigare tagna beslut. Uteblir investeringen får det direkta konsekvenser på pågående och planerad utbyggnad i Sickla.

Bland annat innebär det att möjligheten att skapa ett urbant samband med nya kopplingar och funktioner minskar med fortsatt barriäreffekt och nedsatt tillgänglighet mellan områdena norr och söder om Saltsjöbanan invid den nya tunnelbanan. Det kommer fortsatt upplevas som svårt att navigera i området när viktiga kopplingar till, från och inom kollektivtrafiknoden Sickla inte genomförs.

De nya kopplingarna, som syftar till att minska belastningen på kommunens befintliga vägnät så att trafikflödet fördelas jämnare, kan inte genomföras. Rörelsemönster och trafik kan därför inte spridas ut i ett sammanlänkat gatunät utan samlas fortsatt på barriärskapande leder vilket bidrar till en sämre försörjning av kollektivtrafik och tillgänglighet till service och rekreation.

De cirka 140 nya pendelparkeringarna för cyklar, i direkt anslutning till den nya tunnelbanan, under bron måste lokaliseras någon annanstans. Trafik från Järlaleden kan inte ledas om till Värmdövägen och därmed behöver Järlaleden fortsatt nyttjas utan möjlighet att genomföra en park i Kyrkviken i framtiden.

Utöver att ovan viktiga stadsbyggnadskvaliteter inte förverkligas får en utebliven investering även effekt på den långtgående planeringen av Värmdövägen. Värmdövägen får genom upphöjningen, där Saltsjöbanan skjuts något söderut, inte längre möjlighet att utveckla viktiga funktioner som ska rymmas inom vägen och behöver projekteras om med nya förutsättningar. Omprojektering krävs därmed i ett sent skede av planeringen och alla funktioner i Värmdövägen kan inte garanteras eftersom ytor som är planerade för att säkerställa nödvändig infrastruktur minskar, med det minskar även möjligheten för planerad växtlighet med mera. Omprojektering påverkar aktuell tidplan för kommande etapper i stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen.

Norr om Värmdövägen har kommunen planer för nya bostäder som påverkas om inte Värmdövägens sektion kan smalnas av, vilket är beroende av om och hur planerade ledningar i gatan kan förläggas. Vidare behöver dagvatten- och skyfallshantering, även andra ledningsslag så som vatten och avlopp, el, värme med mera, utredas vidare om kopplingen under upphöjningen till Planiavägen inte genomförs. Då tunnelbanans placering i Sickla innebär att lågpunkten i Värmdövägen flyttas österut, för att omhänderta risk vid skyfall för den nya tunnelbanan, måste en ny hantering projekteras.

Den planerade dykarledningen inom ramen för Saltsjöbanans upphöjning tillsammans med planerad dagvatten- och skyfallshantering i anslutningen mellan Planiavägen och Värmdövägen måste fortsatt säkerställas.

Sammantaget får en utebliven investering långtgående konsekvenser för planerad utveckling i Sickla med förgäveskostnader som följd. Samtidigt får det effekter på idag gällande avtal mellan Regionen och kommunen. Gällande avtal skulle behöva omförhandlas för att klargöra hanteringen fram till avslutat projekt som en utebliven investering bedöms innebära. För upphöjningen innebär det kortfattat att kommunen bär sina egna kostnader fram till avslutat projekt samt regionens kostnader i enlighet med principerna i tecknade avtal.

Risker om föreslagen utbyggnadsordning inte fastställs enligt bilaga I Utbyggnads-PM

Redovisad tidplan för genomförande av Saltsjöbanans upphöjning förutsätter att vissa arbeten inleds i väntan på att järnvägsplanen fastställts och vunnit laga kraft. Detta för att skapa utrymme för nästa fas i produktionen och därmed möjligheter för att ha en slutförd utbyggnad vid årsskiftet 2027/2028 då trafiken är planerad på Saltsjöbanan förväntas gå hela vägen in till Slussen igen.

Föreslagen utbyggnadsordning medför därmed bland annat ett behov av att säkerställa nödvändig tillfällig markåtkomst och att kontraktera en entreprenör innan dess att järnvägsplanen fastställs och beräknas vinna laga kraft. Denna utbyggnadsordning medför en lägre risk för att kommunen ådrar sig ett större ansvar än beräknat för eventuell ersättningstrafik samt bedöms bidra till att tiden för omgivningspåverkan minskar.

För att möjliggöra en så låg produktionskostnad som möjligt med bibehållen rätt att avbryta projektet om järnvägsplanen inte vinner laga kraft föreslås att entreprenadkontraktet omfattar kommunens samtliga arbeten, men med möjlighet för kommunen att häva kontraktet om järnvägsplanen inte vinner laga kraft.

I föreslagen budget finns en riskreserv som bedöms medge upp till 6 månaders försening mot redovisad tidplan och föreslagen utbyggnadsordning. Detta bland annat med hänsyn

till järnvägsplanens preliminära tidpunkt för ett laga kraftvunnet beslut. Riskreserven tar höjd för behov av eventuell omprojektering, ersättningstrafik med mera.

Om föreslagen utbyggnadsordning enligt bilaga 1 Utbyggnads-PM inte fastställs innebär det en uppenbar risk att genomförande av Saltsjöbanans upphöjning försenas med mer än 6 månader. Förberedande arbeten i väntan på en lagakraftvunnen järnvägsplan bedöms vara ett kritiskt moment för att hålla nere produktionstiden.

De kostnader som förväntas uppstå efter en möjlig sexmånader försening, vilket projektet tagit höjd för, är vid tidpunkten för detta beslut utmanande att bedöma. Tillkommande kostnader omfattar, förutom kostnader för ersättningstrafik, påverkan på pågående entreprenader, kostnadsutveckling samt eventuellt ändrade planeringsförutsättningar för intilliggande byggprojekt och möjlig utbyggnadsordning i Sicklageografen.

Vad gäller ersättningstrafiken, så kommer kommunen att stå hela kostnaden för ersättningstrafiken från Saltsjö-Järla in till Slussen, förutsatt att inga andra arbeten pågår längs banan, utöver eventuell kompletterande busstrafik från Fisksätra.

Beroende av vilka moment i genomförandeplaneringen som behöver justeras, i det fall föreslagen utbyggnadsordning inte fastställs, antas projektet löpa risk för ökade kostnader om mer än 30 miljoner kronor per månad.

Föreslagen utbyggnadsordning är därför kritisk för att kunna genomföra utvecklingen av Sickla enligt plan.

Alternativ till tilldelning av budget

I det fall budget inte tilldelas behöver projektet avbrytas. Se även ovan under rubriken *Utebliven investering*.

Påverkan på annan nämnd

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 utbyggnaden nya anläggningstillgångar i form av en ny broanläggning och en dykarledning (skyfallspassage). Anläggningarna kan preliminärt ianspråkta kvartal 2 år 2027.

Tillkommande årlig kapital- och driftkostnad, miljoner kronor, tabell 7

Projektnamn	Tillkommande kapitalkostnad år 1	Total kapitalkostnad år 1	Tillkommande årlig driftkostnad	Total årlig driftkostnad	Aktiveringsdatum
Saltsjöbanans upphöjning	10,1	10,1	5,8	5,8	202706

Tabell 7 ovanför redovisar uppskattad årlig kapital- och driftkostnad givet den totala investeringsvolymen och de nya anläggningarna, broanläggning och dykarledning, som byggs inom stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning.

Projektet bedömer att kommunens årliga driftskostnad preliminärt uppgår till 5,8 miljoner kronor. Kapitalkostnaden, ränta och avskrivning, beräknas uppgå till 10,1 miljoner kronor det första året. Brons tekniska livslängd är bedömd till 120 år vilket ligger till grund för avskrivningstiden för bron.

Konsekvenser för barn

Saltsjöbanans upphöjning bedöms medföra positiva konsekvenser för barn då den knyter samman bostadsområden norr om Värmdövägen med kollektivtrafiknoden och handelsområdet söder om Värmdövägen, vilket förbättrar tillgängligheten även för barn. Även tillgängligheten till attraktiva parker och friluftsområden förbättras.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 12 mars 2024

Bilaga 1 Utbyggnads-PM inklusive underbilaga 1.1 (PM risk)

Bilaga 2 Ärendeöversikt

Nina Morling
Enhetschef
Exploateringsenheten

Sandra Henze
Projektledare
Exploateringsenheten

Jessica Hjerpe
Enhetschef
Anläggningsenheten

Johann Schmid
Byggprojektledare
Anläggningsenheten