

2024-05-17

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: KFKS-2016-00023

Konsekvenser av att stadsbyggnadsprojekt Saltsjöbanans upphöjning har avbrutits samt förslag till fortsatt inriktning

Tekniska konsekvenser och möjliga åtgärder

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår att kommunstyrelsen fattar följande beslut.

Kommunstyrelsen beslutar att exploateringsenheten ska arbeta vidare i enlighet med nollalternativet, enligt definition i tjänsteskrivelse daterad den 17 maj 2024.

Sammanfattning av ärendet

Den 22 april 2024, § 86, beslutade kommunfullmäktige att avbryta planeringen av Saltsjöbanans upphöjning i enlighet med kommunstyrelsens förslag till beslut den 9 april 2024, § 93. Motivet till beslutet var i huvudsak att kostnaderna bedömdes ha blivit för höga och riskerna för stora relativt nyttan för utvecklingen av området. I beslutet fick exploateringsenheten uppdraget att återkomma med en redovisning av konsekvenserna för ombyggnaden av Värmdövägen, Planiavägen och andra närliggande projekt i och med att Saltsjöbanans upphöjning avbryts. Vidare fick exploateringsenheten i uppdrag att utreda möjligheten att bredda den befintliga gångtunneln under Nacka station samt att fortsatt verka för att upprustningen och moderniseringen av Saltsjöbanan.

Konsekvenser av att Saltsjöbanans upphöjning har avbrutits har undersökts och sammanställts. Parallellt har möjligheterna att bredda befintlig gångtunnel vid Nacka station utretts samtidigt som tidplaner och gällande avtal genomlysts i syfte att bland annat möjliggöra fortsatt framdrift i pågående ombyggnad av Värmdövägen.

Två möjliga alternativ för arbetet framåt har identifierats vilka sammanfattningsvis ger kommunen olika möjligheter att uppnå gällande politiska mål för utvecklingen av Nacka stad, det så kallade nollalternativet och alternativ 1 som är mer omfattande. Av redovisningen framgår bland annat att Nacka stationshus fortsatt behöver omlokaliseras för att möjliggöra plats för viktiga ledningar i Värmdövägen. Vidare förutsätter Värmdövägens planerade omvandling till en levande stadsgata fortsatt markåtkomst från

Region Stockholm. För att möjliggöra en förbättrad gångtunnel vid Nacka station måste Saltsjöbanans järnväg förskjutas söderut i enlighet med tidigare planering inom Saltsjöbanans upphöjning och bytespunkten Nacka station utgå.

Exploateringsenheten föreslår fortsatt inriktning i enlighet med nollalternativet enligt nedan och inleder förhandling med Trafikförvaltningen, Region Stockholm om tilläggsavtal till tidigare tecknad Avsiktsförklaring.

Ärendet

Bakgrund

Den 22 april 2024, § 86, beslutade kommunfullmäktige att avbryta planeringen av Saltsjöbanans upphöjning i enlighet med kommunstyrelsens förslag till beslut den 9 april 2024, § 93. Motivet till beslutet var i huvudsak att kostnaderna bedömdes ha blivit för höga och riskerna för stora relativt nyttan för utvecklingen av området.

Kommunstyrelsen beslutade för egen del att ge följande uppdrag:

1. Exploateringsenheten får återkomma med redovisning av vad en utebliven upphöjning av Saltsjöbanan får för konsekvenser på ombyggnaden av Värmdövägen och Planiavägen och andra närliggande projekt.
2. Exploateringsenheten får i uppdrag att utreda möjligheten att bredda den befintliga gångtunneln under Nacka station och göra den mer tillgänglig och även se om det går att köra personbil där.
3. Stadsledningskontoret får i uppdrag att utreda hur Kyrkviksparken kan bli en trevlig och attraktiv park, även om Järlaleden finns kvar.
4. Exploateringsenheten ska fortsatt verka för att upprustningen och moderniseringen av Saltsjöbanan också innebär minskat buller och att bullerminskande åtgärder som utgångspunkt ska lösas vid källan.
5. Stadsledningskontoret får i uppdrag att utreda möjligheterna att behålla Nacka stationshus på dess nuvarande plats.

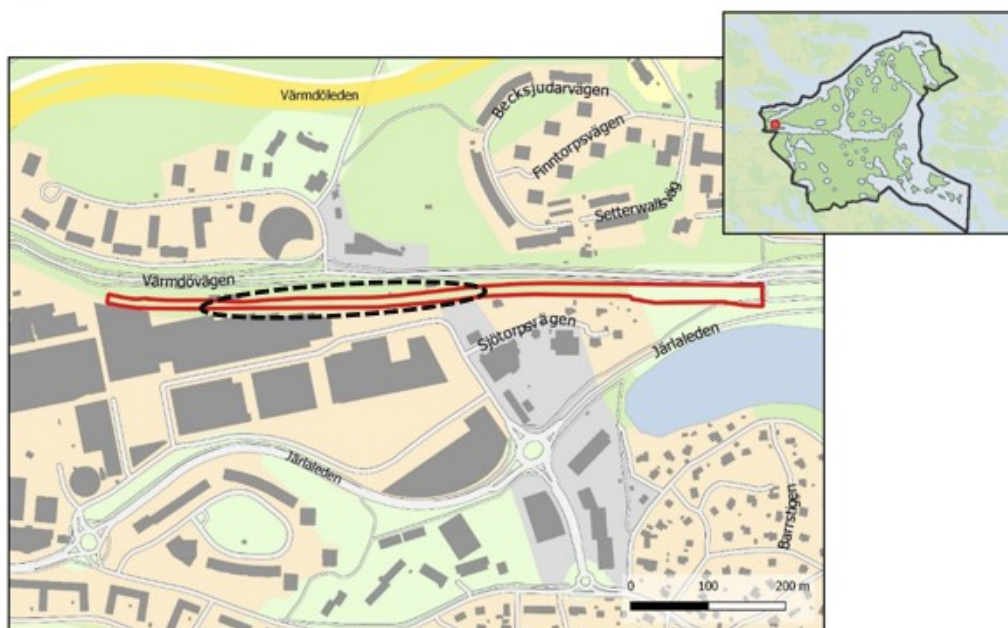


Bild 1: Kartan visar projektområdet, i höjd med Sickla köpkvarter, för Saltjöbanans upphöjning. Markerat med svart begränsningslinje visar var järnvägen planerades höjas upp på en bro. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun som området ligger.

Exploateringsenhetens bedömning är att beslutet att avbryta projektet får påverkan på pågående och planerad utbyggnad i västra Nacka stad och Sickla-Planiaområdet särskilt, vilket framgår av då aktuell tjänsteskrivelse.

Saltjöbanans upphöjning var en central förutsättning för planeringen och genomförandet av angränsande stadsbyggnadsprojekt i området i enlighet med kommunens översiktsplan, gällande Genomförandeplan Nacka stad och antaget detaljplaneprogram för Planiaområdet. Genom upphöjningen skulle Saltjöbanans järnväg förskjutas något söderut, Nacka stationshus omlokaliseras och resandeutbytet vid Nacka station utgå. Under bron skulle nya utrymmen för offentliga platser skapas och en ny pendelparkering för cyklar. De planerade åtgärderna skulle, tillsammans med nya passager under bron, bland annat skapa ett smidigare och mer robust trafikflöde i Nacka stad och Planiaområdet särskilt samtidigt som viktig infrastruktur under mark skulle kopplas ihop.

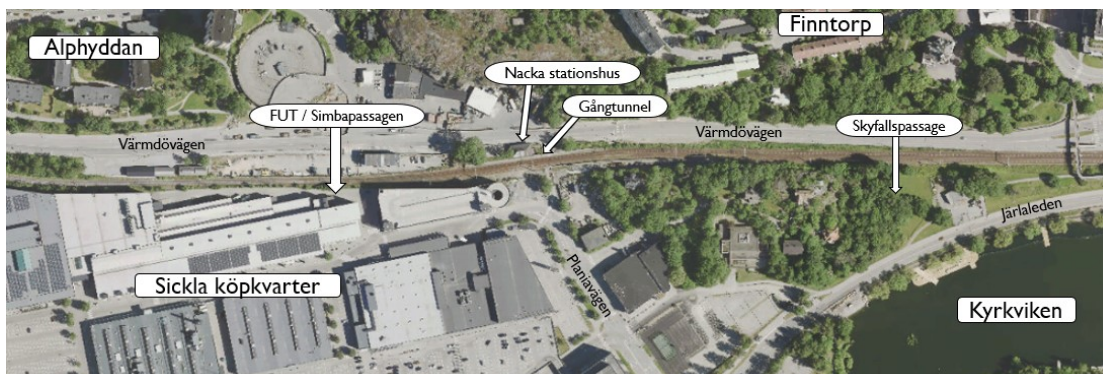


Bild 2: Översiktskarta över Sickla där passager under upphöjning skulle ha byggts vid Simbapassagen och vid korsningen Planavägen/Värmdövägen ungefär där befintlig gångtunnel ligger.

En avsiktsförklaring om Saltsjöbanan tecknades år 2022 mellan kommunen och Region Stockholm, nedan kallad Regionen. Genom avsiktsförklaringen enades parterna om att gemensamt verka för en framtida utbyggnad av en kapacitetsstark Saltsjöbana som möter framtidens resandebehov och att kommunen ska etablera upphöjningen. Som bilagor till avsiktsförklaringen fanns kartor som redogjorde för respektive parts markbehov. För kommunens del avsåg markbehoven upphöjningen men framför allt Värmdövägen, se mer i bilaga 1 *Konsekvenser för Värmdövägen*.

Av antaget utbyggnads-PM tillhörande Värmdövägen etapp 1 och 2 framgår att vägens planerade utformning och funktioner i höjd med Sickla köp kvarter förutsätter att upphöjningen genomförs. Under april 2024 har arbete därför pågått med att närmare belysa och beskriva konsekvenserna av att upphöjningen stoppas, vilka sammanfattas i den här tjänsteskrivelsen, se även bilaga 2. Av bilaga 2 *Risker och konsekvenser med anledning av nedläggning av Saltsjöbanans upphöjning* framgår en övergripande sammanställning från genomfört arbete.

Konsekvenser av att inte genomföra Saltsjöbanans upphöjning

Utöver att skapa en mer attraktiv stadsmiljö genom att minska barriäreffekten, skapa vistelsezoner under bron och få ett mer robust trafiksystem ingick även ett antal tekniska funktioner i upphöjningsprojektet. De behöver fortfarande hanteras för att tillgodose behov och säkerställa anslutningar av till exempel vatten- och avloppsledningar för projekt i närområdet. Se nedan punkter över funktioner som behöver omhändertas och lösas på ett nytt sätt.

Funktioner som behöver lösas på ett nytt sätt

I och med pågående planering och utbyggnad i angränsade stadsbyggnadsprojekt och infrastrukturutbyggnad måste alternativa lösningar tas fram för bland annat:

- **Skyfallshantering vid Sickla köp kvarter.** Hantering av vatten som kommer från områden norr om Värmdövägen i höjd med Sickla köp kvarter. Vattnet skulle

i upphöjningsprojektet ledas från Värmdövägen via Planiapassagen till Planiavägen. Det finns en befintlig lågpunkt invid den nya tunnelbanan. Lågpunkten innebär, om den inte justeras i samband med Värmdövägens ombyggnad, att tunnelbanan riskerar att översvämmas vid skyfall.

- **Nya tekniska anslutningar för framför allt vatten- och avloppsledningar.** Ledningar skulle i upphöjningsprojektet ansluta från Värmdövägen till Planiavägen via Planiapassagen. Nya anslutningar måste säkerställas för att inte orsaka kapacitetsbrist för tillkommande bebyggelse i Planiaområdet så som Sydvästra Plania och Tryckluftsfabriken.
- **Cykelparkeringar vid den nya tunnelbanan.** Kommunen har i enlighet med gällande avtal om utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka en skyldighet att säkerställa cirka 200 cykelparkeringar vid tunnelbanestationen Sickla varav cirka 140 skulle inordnas under den nya bron.

Funktion som behöver utföras enligt tidigare planering i upphöjningsprojektet

- **Skyfallspassage vid Kyrkviksparken.** Hantering av vatten som i huvudsak kommer från östra Nacka stad planerades att omhändertas genom en ny dykarledning under banvallen från Värmdövägen till Kyrkviksparken. Lösningen är en del av och en förutsättning för flera detaljplaner som ska eller har antagits i Centrala Nacka bland annat Järla stationsområde norr, Nya gatan inklusive Elverkshuset, Parkkvarteren 2 och Birkaområdet.

Exploateringsenhetens, i samråd med tekniskt sakkunniga, bedömning är att den planerade skyfallspassagen vid Kyrkviken kan och bör genomföras även om inte upphöjningen byggs. Den planerade passagen ligger öster om det område där själva bron skulle byggas och kan genomföras som en egen åtgärd/projekt eller inom ramen för ett annat projekt.

Flytt av Nacka stationshus

I det fall Nacka stationshus kvarstår i befintligt läge kommer Värmdövägen behöva smalnas av lokalt och på den sträckan kommer inte dagvattenhantering, planteringar eller nödvändiga ledningar rymmas inom gatan. Det planerade regionala cykelstråket kommer inte kunna byggas på den avsmalnade sträckan då den inte kan göras tillräckligt bred. Se mer utförlig beskrivning av påverkan på Värmdövägen i bilaga 1.

Exploateringsenhetens bedömning är därför att en flytt av Nacka stationshus bör fullföljas. Detta för att inte påverka strategiskt viktiga funktioner och tillräcklig mediakapacitet i den fortsatta utvecklingen av pågående och planerade projekt i Nacka stad.

Möjlighet att bredda befintlig gångtunnel

Möjligheterna att förändra och förbättra tillgängligheten av den befintliga gångtunneln vid Nacka station bedöms som små, så länge inte mer utrymme i gatumiljön kan skapas. Tunneln byggdes på 1930-talet och ägs av Regionen. Kommunen har idag ett delat drift- och underhållsansvar med Regionen i enlighet med *Avtal avseende drift, underhåll och reinvesteringar för befintliga vägbroar, gångbroar, vägportar, gångtunnlar och stödmurar utmed Saltsjöbanans järnvägsspår inom Nacka kommun* tecknat den 1 september 2017.

I det fall tunneln ska rustas upp enligt idag gällande tillgänglighetskrav är exploateringsenhetens, i samråd med tekniskt sakkunniga, initiala bedömning att det kommer att krävas ramper på båda sidorna av Saltsjöbanans järnväg för att ta upp höjdskillnaden om 2 meter från Värmdövägen till Planiavägen. Tunneln behöver även sänkas för att hantera höjdskillnaden. Det är i nuläget osäkert om lutningen på berörda ramper går att bygga på ett sådant sätt att idag gällande krav går att uppnå eller om avsteg kommer att krävas.

Givet att en upprustning av tunneln bedöms innebära nybyggnadskrav med idag gällande tillgänglighetskrav är exploateringsenhetens samlade bedömning att det inte kommer att vara genomförbart utan att Nacka stationshus omlokaliseras, resandeutbytet Nacka station utgår samt att Saltsjöbanans järnväg förskjuts söderut i likhet med tidigare planering inom Saltsjöbanans upphöjning.

Bilburen trafik kan inte ledas ned i en tunnel vid Nacka station

Även i det fall tunneln rustas upp enligt idag gällande tillgänglighetskrav är exploateringsenhetens, i samråd med tekniskt sakkunniga, bedömning att det inte är möjligt att leda bilburen trafik under Saltsjöbanans järnväg. Det finns inte tillräckligt med ytor norr och söder om spårområdet för att bygga så pass långa ramper som skulle behövas för att klara kraven på lutning som en biltunnel innebär.

Påverkan på stadsbyggnadsprojekten Värmdövägen och Planiavägen

Både stadsbyggnadsprojekten Planiavägen och Värmdövägen påverkas av beslutet att inte genomföra Saltsjöbanans upphöjning. Ny planering och omprojektering kommer krävas för båda projekten.

För stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen innebär beslutet att avbryta Saltsjöbanans upphöjning avsteg från tidigare framtagna handlingar och planering som behöver hanteras i ett reviderat genomförandebeslut. Det handlar bland annat om nya förutsättningar för genomförandet av planerad utbyggnad som var tänkt att dra nytta av avstängningen av Saltsjöbanan som var planerad utifrån behovet i upphöjningsprojektet. Värmdövägens behov och fortsatta planering är beroende av ställningstagande och vägval enligt nedan beskrivna Alternativ

För mer utförlig information om konsekvenser för Värmdövägen, se bilaga 1.

Tunnelbanans passage under Värmdövägen

Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbanan (FUT) bygger en passage under Värmdövägen, vid Sicklaköp kvarter, se bild 2 ovan, FUT/Simbapassagen. Som följd av att spåren som tidigare planerades ligga på en bro nu läggs på marken kommer lasterna från Regionens nya tyngre fordon påverka FUT:s konstruktion på ett annat sätt och eventuellt kommer förstärkningsåtgärder behövas. Den nya tunnelbanepassagen kommer innebära att det blir lättare att röra sig mellan Sickla köp kvarter och Alphyddan under tunnelbanans öppettider. Eftersom det är flera år kvar tills tunnelbanan till Nacka tas i drift finns ännu inga beslut avseende öppettider för de nya stationerna. Passage under Värmdövägen kommer kunna göras utan att passera spärrlinjen.

Två möjliga alternativ för arbetet framåt

Givet de sammanvägda konsekvenserna har två alternativ för fortsatt arbete identifierats. De benämns nollalternativet där befintliga spår ligger kvar samt det mer omfattande alternativ 1 där spåren flyttas söderut och skapar mer utrymme mot Värmdövägen som tidigare planerat, se sammanfattande tabell 1 nedan. Därefter följer en beskrivning av alternativen med konsekvenser och möjligheter vilka sedan sammanfattas.

Tabell 1: Två möjliga alternativ för arbetet framåt

| Nollalternativet | Alternativ 1 |
|--|---|
| Saltsjöbanans järnväg är kvar i befintligt läge. | Saltsjöbanans järnväg förskjuts söderut enligt tidigare planering inom Saltsjöbanans upphöjning, fast i marknivå. |
| Nacka stationshus omlokaliseras. | Nacka stationshus omlokaliseras. |
| Gångtunneln är kvar och byggs inte om. | Gångtunneln byggs om med bättre tillgänglighet och en ny cykelanslutning möjliggörs. |
| | Nacka station stängs. |

Beskrivning av konsekvenser nollalternativet

Nollalternativet förutsätter att Saltsjöbanans järnväg kvarstår i befintligt läge och att nödvändig markåtkomst för Värmdövägen fortsatt säkerställs, läs mer i bilaga 1, samt att Nacka stationshus omlokaliseras.

Gångtunnel Nacka station, nollalternativet

I nollalternativet är befintlig gångtunnel vid Nacka station kvar. Regionen kommer utreda om tunneln kan hantera laster från nya planerade fordon från järnvägen ovanpå.

Beroende på vad utredningen kommer fram till kan en ombyggnation av tunneln krävas. Regionens initiala bedömning är att nybyggnadsregler då blir tillämpliga vilket innebär att tunneln måste tillgänglighetsanpassas. Dessa arbeten är i detta fall Regionens ansvar.

Vägsektion Värmdövägen, nollalternativet

I nollalternativet får Värmdövägen tillräckliga bredder för planerade ledningar men en lokal avsmalning vid Nacka station bedöms fortsatt ge begränsande möjligheter för till exempel planteringar och lokalt omhändertagande av dagvatten i till exempel regnbäddar. I övrigt bedöms vägen inrymma samma funktioner som i de bredare delarna.

Stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen har övergripande studerat möjlig utformning av vägen enligt nollalternativet, se bild 3 nedan, och bedömer initialt att den norra delen av gatan är möjlig att utforma med tillräckliga bredder för såväl regionalt cykelstråk som gångbana och möbleringszon för planteringar.

Den södra delen av gatan ansluter mot gångtunneln som går upp i gångbanan varför den södra delen är mer begränsad. Möbleringszon med plantering och dagvattenhantering bedöms inte få plats.

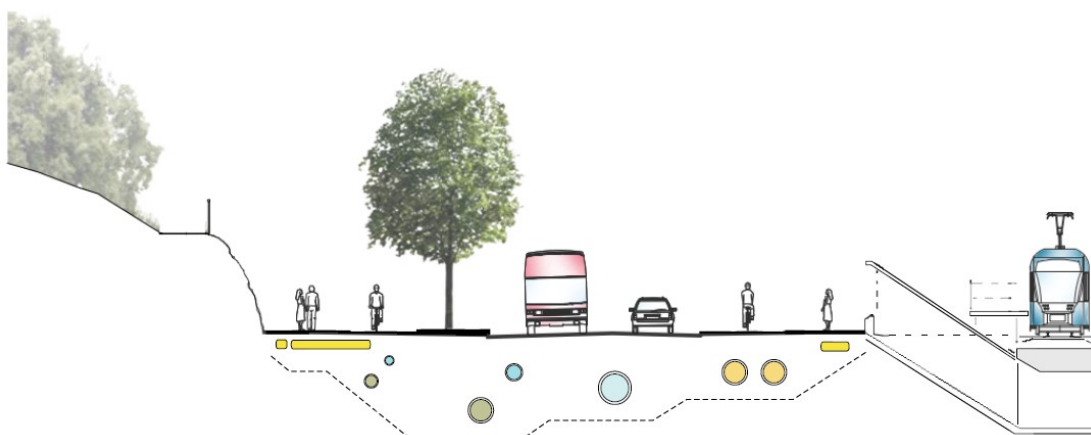


Bild 3: Elevationen visar en schematisk principritning i höjd med Nacka station med möjliga mått för gångbana, cykelstråk samt planteringszon i vägens norra del. Ett körfält i vardera riktningen möjliggörs. Södra delen av gatan begränsas av gångtunnels anslutning till gångbanan och bytespunkten Nacka station med tillhörande perrong norr om järnvägen varför utformningen är mer osäker i nuläget.

Skyfallshantering och nya tekniska anslutningar, nollalternativet

Stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen har övergripande studerat alternativa lösningar för hantering av skyfall och nödvändiga tekniska anslutningar för olika ledningsslag under Saltsjöbanans järnväg.

Projektets föreslagna alternativ, för hantering av skyfall med avrinning från områden norr om Värmdövägen i höjd med Sickla köp kvarter, är att gångtunneln vid Nacka station tillåts svämma över vid skyfall. Enligt tidigare planering skulle skyfallsvatten omhändertas genom ytlig avrinning under bron på Värmdövägen och vidare till Planiovägen. Gångtunneln ägs av Regionen varför föreslagna hantering behöver genomföras i samförstånd mellan parterna.

Projektet, tillsammans med Nacka vatten och avfall AB, utreder även hur dagvatten-, vatten- och avloppsledningar kan förläggas nu när ledningarna inte längre kan förläggas som planerat i gatan under bron inom Saltsjöbanans upphöjning.

Planiavägen, nollalternativet

Enligt nuvarande planering för stadsbyggnadsprojektet Planiavägen ska ledningar ansluta från Värmdövägen till Planiavägen via Planiapassagen. När upphöjning inte utförs och ingen ny passage byggs måste nya anslutningar säkerställas för att inte orsaka kapacitetsbrist för tillkommande bebyggelse i Planiaområdet så som Sydvästra Plania och Tryckluftsfabriken. Under rubriker ovan redogörs för nya möjliga lösningar för skyfallshantering och tekniska anslutningar. Projekt Planiavägen, som befinner sig i ett tidigare skede än projekt Värmdövägen, behöver invänta beslut om ny inriktning för Värmdövägen samt hur skyfalls- och dagvattenhanteringen blir för att sedan göra anpassningar i den egna projekteringen.

Tidplanen för Planiavägen påverkas därför av beslutet att avbryta arbete med upphöjningen vilket i förlängningen kan komma att påverka projektets byggstart. Viss omprojektering kommer även krävas vilket påverkar projektets kostnader.

När trafikflöden på Järlaleden ökar som en följd av att bil- och busspassagen under Saltsjöbanan inte byggs behöver utformningen av Järlaleden och cirkulationsplatsen Planiavägen-Järlaleden utredas utifrån de nya prognostiserade trafikflödena. Se mer konsekvenser för trafikföringen under rubriken *Trafik* nedan.

Kapacitet och buller Saltsjöbanan, nollalternativet

I nollalternativet är järnvägen kvar i befintligt läge vilket innebär att inga åtgärder genomförs för att förlänga dubbelspåret, inga nya växlar sätts in och Nacka station är kvar för resandeutbyte. Detta försvårar möjligheten att uppnå 10-minuterstrafik på Saltsjöbanan.

Nollalternativet innebär att Nacka kommun inte initierar eller bekostar några åtgärder som rör Regionens järnvägsanläggning men nollalternativet hindrar inte Regionen från att utföra och bekosta åtgärder för att förlänga dubbelspår, byta ut växlar eller vidta andra åtgärder som rör järnvägsanläggningen.

I både alternativ noll och 1 bedöms dock en flytt av Nacka stationshus vara nödvändig. Se rubriken *Flytt av Nacka stationshus* ovan samt bilaga 1 *Konsekvenser för Värmdövägen*.

Det är möjligt att utföra vissa buller- och vibrationsdämpande, spårnära åtgärder i nollalternativet, i form av exempelvis skärmar. Ansvar för utförande och kostnad för sådana åtgärder behöver avtalas mellan kommunen och Regionen.

Tidplaner, fortsatt projektering och produktion, nollalternativet

Åtgärder enligt nollalternativet förutsätter att ingen trafik går på Saltsjöbanans järnväg där och när aktuella åtgärder ska genomföras.

Av bild 6 nedan framgår övergripande när i tid som två av åtgärderna, omlokalisering av Nacka stationshus och ny skyfallspassage/dykarledning, skulle vara möjliga att genomföra. Omlokalisering av stationshuset genomförs preliminärt sommaren 2024 i syfte att skapa utrymme för Värmdövägens planerade ombyggnad. Skyfallspassagen bedöms i nuläget ta minst 6 månader att projektera och ytterligare 6 månader att utföra

Pågående utredning för en teknisk lösning för ledningar och skyfall bedöms innebära 6 månader i projektering. Åtkomst till spårområdet kommer krävas under en period om minst 6 månader för att genomföra åtgärderna för ledningarna i spårområdet.

Genomförande av åtgärder för ledningarna bedöms vara möjliga att samordna i tid med skyfallspassagen enligt bild 4 nedan.

Sammantaget är den bedömda projekterings- och genomförandetiden för att hantera skyfalls-, dagvatten-, vatten- och avloppslösningen under spårområdet enligt nollalternativet 12 månader. Åtgärderna bedöms vara möjliga att genomföra inom stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen som får en ändrad projektomfattning, jämfört med gällande beslut, med arbeten i och under banvallen.

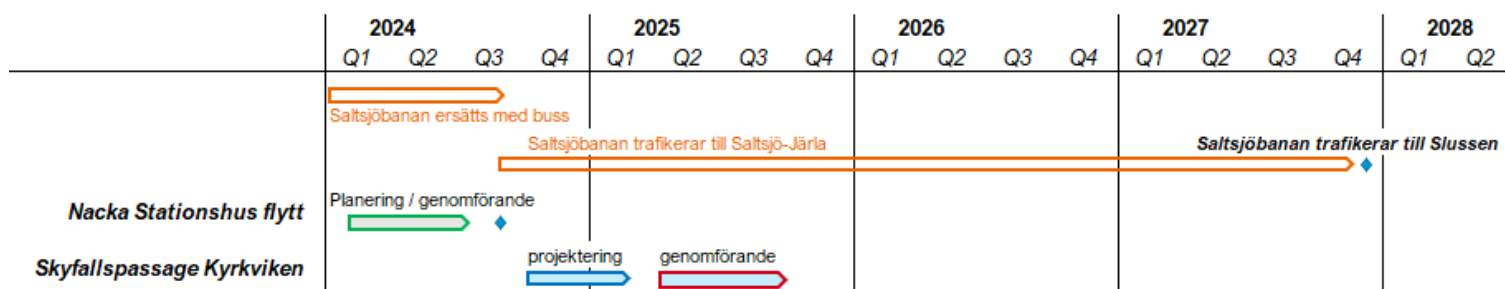


Bild 4: Översiktlig tidplan för genomförande av ny skyfallspassage och omlokalisering av Nacka stationshus.

Ersättningstrafik, nollalternativet

Regionen och kommunen arbetar tillsammans för att möjliggöra en start av trafik på Saltsjöbanan. Det är parternas gemensamma vilja att starta trafiken från Saltsjöbaden/Solsidan till Saltjö-Järsla senast kvartal 4 år 2024. För att trafiken ska kunna starta behöver bland annat station Saltjö-Järsla anpassas för att möjliggöra för

kollektivtrafikresenärer att byta buss här. När trafiken till Saltsjö-Järla kommit i gång minskar kostnaderna för ersättningstrafik med uppskattningsvis 70 procent. Den totala kostnaden uppskattas då till drygt 2 miljoner kronor per månad för sträckan Saltsjö-Järla till Henriksdal. Denna kostnad för ersättningstrafik fördelas mellan de aktörer som har behov av, och därmed nytta av, avstängningen och ska avtalas enligt kommande förhandling. Kommunens del av kostnaderna för ersättningstrafiken fördelas mellan de projekt som har nytta av avstängningen.

Beskrivning av konsekvenser alternativ 1

Alternativ 1 förutsätter att Saltsjöbanans järnväg förskjuts söderut enligt tidigare planering inom Saltsjöbanans upphöjning och att nödvändig markåtkomst för Värmdövägen säkerställs, läs mer i bilaga 1, under rubriken *Övergripande förutsättningar om markåtkomst för Värmdövägen*. Nacka stationshus omlokaliseras och resandeutbytet Nacka station utgår.

Gångtunnel vid Nacka station, alternativ 1

I alternativ 1 föreslås att den befintliga gångtunneln under spåret byggs om till en gång- och cykeltunnel och tillgängligheten förbättras med ramper på båda sidor. Det finns risk för påverkan på grundvatten i samband med byggnationen och en vattendom kan då behövas.

Vägsektion Värmdövägen, alternativ 1

Alternativ 1 innebär att samma vägsektion som i nollalternativet möjliggörs, se sida 8. Stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen har övergripande studerat möjlig utformning av vägen enligt alternativ 1, se bild 5 nedan. Jämfört med nollalternativet möjliggörs ramper i den södra delen som leder ned under spåret till andra sidan av spåret.

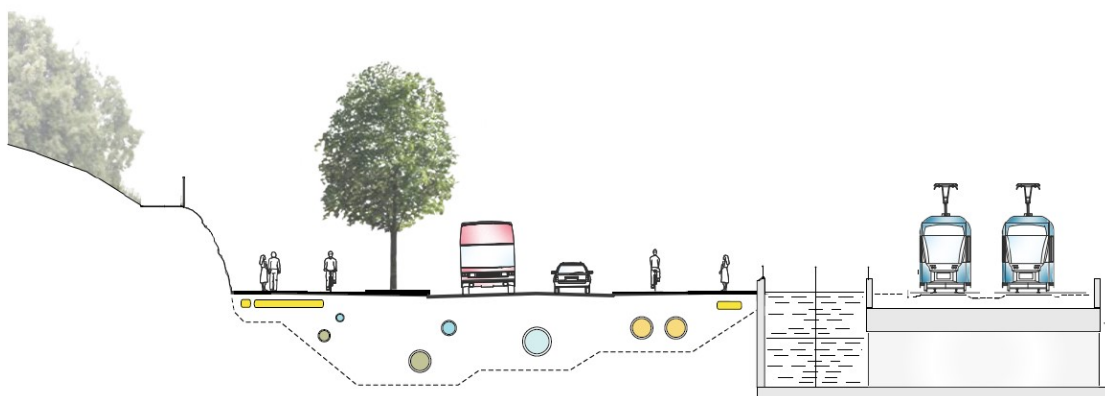


Bild 5: Elevationen visar en schematisk principritning med möjliga mått för gångbana, cykelstråk samt planteringszon i vägens norra del. Ett körfält i vardera riktningen möjliggörs. Södra delen av gatan begränsas med anledning av anpassningar med nya ramper för att möjliggöra en tillgänglig gång- och cykelpassage.

Skyfallshantering och nya tekniska anslutningar, alternativ 1

Alternativ 1 innebär samma lösning som i nollalternativet, se sida 8. Jämfört med nollalternativet innebär alternativ 1 försvårande förhållanden i det fall dagvatten-, vatten- och avloppsledningar inte kan förläggas under banvallen om de hamnar i konflikt med en förändrad gångtunnel enligt alternativ 1.

Planiavägen, alternativ 1

I samband med att den befintliga gångtunneln under spåren byggs om till en gång- och cykeltunnel kan fiber och tele dras under banvallen. Övriga ledningar kommer däremot troligtvis inte kunna förläggas i den nya tunneln med anledning av att den ligger så lågt. Se redogörelse ovan. Övriga konsekvenser för Planiavägen är i stort sett desamma i alternativ 1 som i nollalternativet, se sidan 9.

Kapacitet och buller Saltsjöbanan, alternativ 1

När järnvägen förskjuts något söderut, de gamla växlarna byts ut mot nya, Nacka station utgår för resandeutbyte och det blir möjligt att förlänga sträckan med dubbelspår, ökar robustheten och kapacitet på Saltsjöbanan. Ökad turtäthet blir möjlig. I samband med att spåret byggs om kan även spårnära bullerdämpande åtgärder utföras. Ansvars- och kostnadsfördelning mellan kommunen och Regionen för åtgärder i enlighet med alternativ 1, behöver fastställas i avtal.

Järnvägsplan, alternativ 1

Om järnvägen förskjuts något söderut enligt förslaget i alternativ 1 bedömer Regionen att en ny järnvägsplan behöver tas fram. Järnvägsplaneprocessen är en risk för tidsplaneringen och kan innebära att arbeten inte är helt färdigställda till tidpunkten för när Saltsjöbanan åter ska trafikeras hela vägen in till Slussen. Om Slussen öppnar i slutet av 2027 enligt idag aktuell information, och arbeten enligt alternativ 1 inte är slutförda, innebär det en förlängd period av ersättningstrafik och därmed ökade kostnader för ersättningstrafik.

Tidplaner, fortsatt projektering och produktion, alternativ 1

Ett genomförande av alternativ 1, det vill säga flytt av järnvägsanläggningen söderut, ombyggnation av befintlig gångtunnel och eventuell förlängning av dubbelspår förutsätter att kommunen och Regionen är överens och att avtal tecknas mellan parterna avseende bland annat ansvars och kostnadsfördelning.

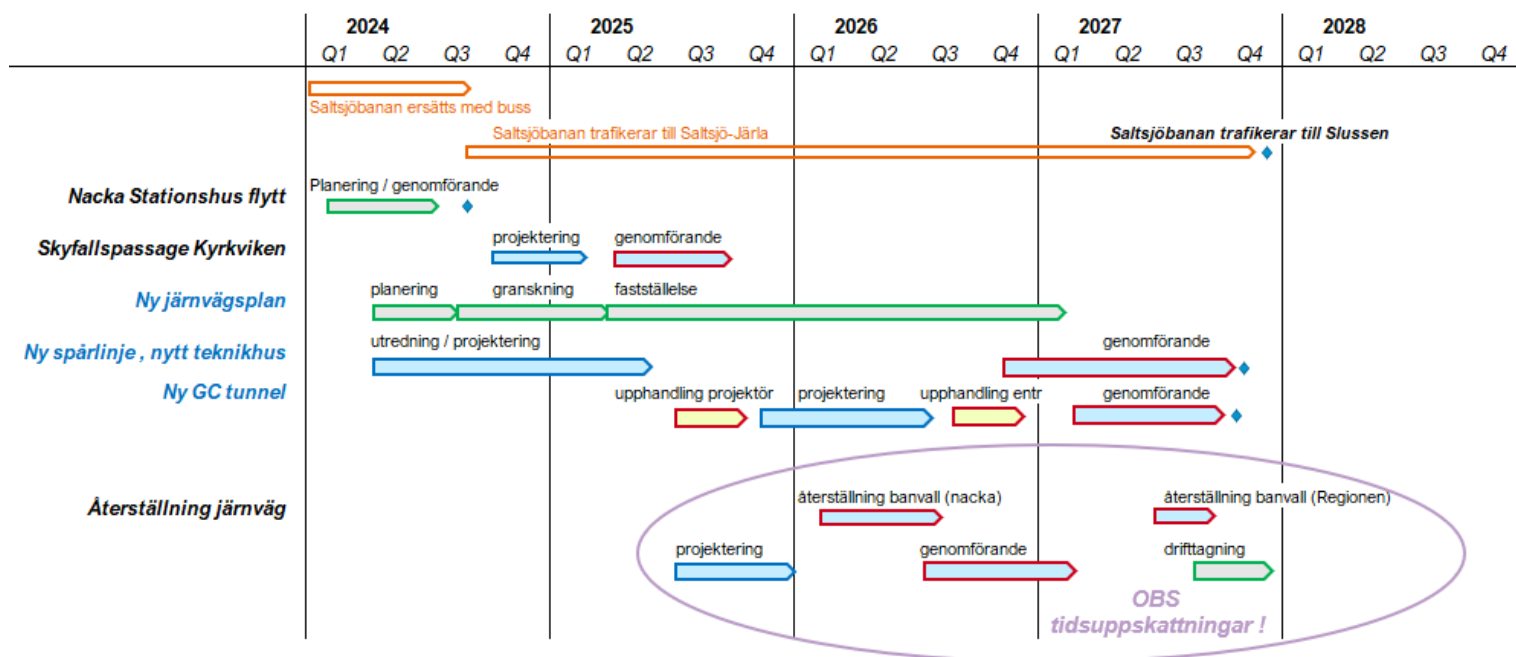


Bild 6: Översiktlig tidplan för arbeten kring alternativ I, inklusive järnvägsplan. Med "Återställning järnväg" avses att bygga tillbaka järnvägsanläggningen som demonterats på uppdrag av Nacka kommun för projekten Värmdövägen och Sickla bro.

Ersättningstrafik, alternativ I

För detta alternativ är det av ännu större vikt att komma igång med trafikering mellan Saltsjö-Järla och Henriksdal, då arbeten i spårområdet däremellan kommer krävas under en betydligt längre tidsperiod än för nollalternativet.

Att förskjuta spårområdet söderut i Sickla och samtidigt använda banvallen som temporär omlodning i Värmdövägsprojektet kräver betydligt längre avstängning av spåret. Som nämns ovan uppskattas ersättningstrafiken mellan Saltsjö-Järla och Henriksdal kosta drygt 2 miljoner kronor per månad, och fördelningen av den kostnaden ska förhandlas mellan kommunen och Regionen.

Jämförelse kvaliteter och funktioner nollalternativet och alternativ I

Tabell 2: Jämförelse kvaliteter och funktioner nollalternativet och alternativ 1

| Kvalité/Funktion | Nollalternativ | Alternativ 1 | Kommentar |
|--|----------------|---------------|--|
| Barriäreffekt minskar – de urbana sambanden stärks. | Uppnås inte | Uppnås delvis | I alternativ 1 byggs en ny och tillgänglighetsanpassad gång- och cykeltunnel vilket ökar tillgängligheten och minskar barriäreffekten. |
| En smidigare, mer effektiv och robust trafiklösning erhålls. | Uppnås inte | Uppnås inte | Förutsatte en ny anslutning för buss- och biltrafik från Planiavägen till Värmdövägen och uppnås därför inte. |
| Utrymmen för nya offentliga platser under bron. | Uppnås inte | Uppnås inte | I och med att ingen ny bro byggs tillskapas heller inga nya offentliga platser under bron. |

| Kvalité/Funktion | Nollalternativ | Alternativ 1 | Kommentar |
|---|----------------|---|---|
| Ny pendelparkering för cyklar nära tunnelbanan – 140 platser under bron | Uppnås inte | Uppnås inte | Enligt tunnelbaneavtalet ska cirka 200 cykelparkeringsplatser anordnas vid den södra tunnelbaneuppgången i Sickla. En alternativ placering är på ett torg inom Tryckluftsfabriken, där marken ägs av Atrium Ljungberg AB. |
| Skyfallspassage Planiavägen/Värmdövägen | Uppnås | Uppnås | Föreslagen lösning förutsätter att gångtunneln i nollalternativet, eller gång- och cykeltunneln i alternativ 1, får svämma över vid ett skyfall. Gångtunneln ägs av Regionen varför föreslagen hantering behöver genomföras i samförstånd mellan parterna. Behöver utföras oavsett alternativ framåt för att säkerställa befintlig och planerad bebyggelse vid skyfall i framför allt Sickla och med hänsyn till den nya tunnelbanan. Alternativ lösning för planerade dagvattenledningar som var tänkta att läggas i gatan under bron är under utredning. Dagvattenledningarna kan komma att förlängas i Värmdövägen bort mot Kyrkviksparken och ansluta mot befintliga ledningar under spåret. Utredningen är i tidigt skede varför det i nuläget inte har konstaterats om lösningen är genomförbar. |
| Ny skyfallspassage, dykarledningen, vid Kyrkviksparken | Uppnås | Uppnås | Tidigare studerad lösning inom Saltsjöbanans upphöjning bedöms fortsatt vara genomförbar samt nödvändig. Behöver utföras oavsett alternativ framåt för att säkerställa befintlig och planerad bebyggelse vid skyfall i framför allt östra Nacka stad. |
| Värmdövägen byggs om till en levande och trygg stadsgata med kopplingar till offentliga rum | Uppnås delvis | Uppnås delvis - i högre utsträckning än i nollalternativet, se kommentar. | Värmdövägens omvandling kan i huvudsak genomföras i båda alternativen. Gatan kommer dock att upplevas mer som en väg för olika trafikslag framför en levande stadsgata. eftersom anslutande planerade torg och offentliga rum har utgått. Viktiga funktioner bedöms initialt få plats i nollalternativet utan att påverka trafikföringen avsevärt. I alternativ 1 skapas förutsättningar för en tillgänglig gång- och cykelpassage vilket i viss mån bidrar upplevelsen av gatan som en stadsgata. Lokalt omhändertagande av dagvatten i gatumiljön begränsas i båda alternativen och avsteg från kommunens riktlinjer kan aktualiseras. |

| Kvalité/Funktion | Nollalternativ | Alternativ 1 | Kommentar |
|---|------------------|--------------|--|
| Mer kapacitetsstark Saltsjöbana - genom ny växel, dubbelspår och att Nacka station utgår. | Omöjliggörs inte | Uppnås | Nollalternativet innebär att Nacka kommun inte initierar eller bekostar några åtgärder som rör Regionens järnvägsanläggning men nollalternativet hindrar inte Regionen från att utföra och bekosta åtgärder för att förlänga dubbelspår, byta ut växlar eller vidta andra åtgärder som rör järnvägsanläggningen. |

Jämförelse ekonomiska konsekvenser nollalternativet och alternativ 1

I tabell 3 nedan görs en sammanfattande jämförelse mellan nollalternativet och alternativ 1 avseende bedömda kostnader. Förkortningarna NK, TF och FUT används i tabellen för Nacka kommun, Trafikförvaltningen Region Stockholm respektive Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbana.

För flertalet kostnadsposter är eventuell fördelning mellan kommunen och Regionen inte klarlagd ännu. Hur kostnadsfördelningen kommer bli beror på vilket vägval kommunen gör i arbetet framåt, kommande förhandlingar och nya avtal mellan parterna.

Tabell 3: Jämförelse ekonomiska konsekvenser nollalternativet och alternativ 1, miljoner kronor

| Åtgärd | Bedömd kostnad nollalternativ | Bedömd kostnad alternativ 1 | Kommentar |
|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--|
| Ny skyfallspassage Kyrkviksparken | 15 | 15 | Behöver utföras oavsett alternativ. I den bedömda kostnaden ingår detaljprojektering och kostnad för produktion. |
| Omprojektering Värmdövägen | 10 | 7 | Kostnaden för omprojektering är uppskattad utifrån idag aktuell kunskap om förutsättningar för nollalternativet och alternativ 1. Tillkommande projektering avser omtag av redan projekterade handlingar för etapp 1B som påverkas direkt av beslutet om att avbryta Saltsjöbanans upphöjning. |
| Omprojektering Planiavägen | 3 | 3 | Initial bedömd kostnad för omprojektering, påverkas av hur omfattande projektering som krävs och vilken lösning som väljs för omhändertagande av skyfall och dagvatten. |
| Flytt av Nacka stationshus | 6 | 6 | Behöver flyttas oavsett alternativ. Bedömd kostnad för nedmontering och flytt av stationshuset. |
| Ny gång- och cykeltunnel | 0 | 100* | Kostnadsfördelning mellan TF och NK ska utredas med anledning av att TF äger tunneln. |

| Åtgärd | Bedömd kostnad nollalternativ | Bedömd kostnad alternativ 1 | Kommentar |
|---|-------------------------------|-----------------------------|---|
| Flytt av järnvägsspår söderut | 0 | 175* | Kostnad för anläggande av järnväg enligt <i>Genomförandeavtal om Saltsjöbanans upphöjning i Nacka, 2023</i> . Kostnadsfördelning mellan TF och NK ska utredas. |
| Ny järnvägsplan | 0 | 10* | TF:s bedömning att det krävs vid flytt av spåret. Kostnadsfördelning mellan TF och NK för ny järnvägsplan behöver fastställas. Kostnaden baseras på kostnaden för framtagande av befintlig järnvägsplan (samrådshandling) för Saltsjöbanans upphöjning. |
| Förstärkning av tunnelbanans nya gångpassage vid Simbagatan | 15* | 15* | Tunneln är inte dimensionerad för de planerade nya tyngre vagnarna. Kommer bli en diskussion mellan TF, FUT och NK angående kostnadsansvar. |
| Ersättningstrafik Nollalternativ: 6 månader under 2025 Alternativ 1: från Q3 2024 till Q3 2026 Notera: produktionsmetod inom Värmdövägen etapp 1B kan påverka kostnaden för ersättningstrafik** | 12** | 70* | Kostnaden för nollalternativet baseras på en uppskattad kostnad om 2 mnkr per månad i 6 månader, en kostnad som delas med övriga Nackas projekt som kräver avstängt spår under 2025. Kostnaden för alternativ 1 baseras på ca tre års ersättningstrafik, en kostnad som bör delas mellan Regionen och kommunen. Under denna tidsperiod kommer även Värmdövägsprojektet nyttja banvallen så även de borde belastas till en del. |
| Byggherrekostnader | 4 | 12 | Byggherrekostnader representerar ett procentuell "påslag" på entreprenadkostnaden för att täcka in kostnader för projektledning, projektering, byggledning med mera. |
| Riskpåslag | 3 | 10 | Riskpåslagen innefattar oförutsedda händelser och aktiviteter inom ramen för de moment som ingår i respektive alternativ. |
| Kostnadsutveckling | 1 | 12 | För nollalternativet bedöms kostnadsutvecklingen inte påverka nämnvärt då berörda moment utförs i närtid. |

| Åtgärd | Bedömd kostnad nollalternativ | Bedömd kostnad alternativ 1 | Kommentar |
|----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--|
| Bedömd totalkostnad | 69 | 435 | Av dessa 435 mnkr ska fördelningen av ca 355 mnkr förhandlas och avtalas med TF. |

(*) Uppskattad totalkostnad, eventuell fördelning mellan Trafikförvaltningen och Nacka kommun ännu ej klarlagd.

(**) Av bilaga 1 *Konsekvenser för Värmdövägen* framgår att planerat genomförande av kommande etapp 1B i Värmdövägen kan genomföras med liknande produktionsmetod som pågående etapp 1 och 2. Att kunna nyttja banvallen som temporär omledning av trafiken under ombyggnadstiden bedöms vara kostnadseffektivt, viktigt ur arbetsmiljösynpunkt och framför allt gynnsamt ur ett framkomlighetsperspektiv för allmänheten.

Övergripande och sammanfattande jämförelse av alternativen

Kostnaden för åtgärder som utförs inom ramen för nollalternativet bedöms uppgå till cirka 70 miljoner kronor och för alternativ 1 till cirka 435 miljoner kronor, se tabell 3.

Av de totalt 435 miljoner kronor som utgör den bedömda kostnaden för alternativ 1, behöver ca 355 miljoner kronor diskuteras vidare med Regionen för att enas om en kostnadsfördelning mellan parterna.

I de redovisade kostnaderna ovan ingår inte tidigare upparbetade kostnader eller förgäveskostnader, utan enbart bedömda kostnader för arbetet framåt. Kostnaderna är beräknade i dagens penningvärde och baserade på underlag i tidigt skede som behöver vidareutvecklas.

Båda alternativen bedöms innebära minskade kostnader för kommunen jämfört med om upphöjningen hade genomförts. Alla konsekvenser, avseende påverkan på trafik, nya lösningar för skyfallshantering, dagvatten, ny höjdsättning av gator med mera är ännu inte färdigutredda och kostnadssatta så ytterligare kostnader kan komma att uppstå.

Tidigare beslut i stadsbyggnadsprojektet

Se bilagd ärendeöversikt, bilaga 3.

Kommande beslut

Avtal

För att kunna arbeta vidare med och genomföra något av de två alternativ som redovisas i aktuell tjänsteskrivelse behöver avsiktsförklaringen för Saltsjöbanan, tecknad med Regionen, omförhandlas och ett tilläggsavtal beslutas och tecknas. I aktuell tjänsteskrivelse föreslås nollalternativet vara kommunens inriktning i kommande avtalsförhandlingar.

Flera andra ingångna avtal påverkas av att arbetet med upphöjningen avbryts där vissa bör upphävas och andra omförhandlas. Detta för att utifrån nya förutsättningar och vägval reglera ansvar och mellan Nacka kommun, Regionen och kanske även Atrium Ljungberg AB.

När kommunen och Regionen är överens skrivs tilläggsavtal till avsiktsförklaringen upp för beslut hos kommunstyrelsen. I samband med detta begärs även budget för att genomföra den nya överenskomna lösningen, inom ramen för det projekt arbetet ska utföras inom.

Reviderat genomförandebeslut, projektavslut

Med anledning av att upphöjningen inte genomförs påverkas, utformning och omfattning av framför allt stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen varför reviderat genomförandebeslut kommer behöva fattas. Detta bedöms ske Q4 2024. Ett projektavslut för projekt Saltsjöbanans upphöjning kan också komma att göras, beroende på kommande tilläggsavtal med Regionen. Detta bedöms ske Q1 2025.

Övriga konsekvenser, risker och arbetet framåt

Trafik

När ingen passage för bil- och busstrafik tillskapas mellan Planiavägen och Värmdövägen kommer trafiken på Järlaleden finnas kvar och öka allt eftersom fler bostäder byggs och fler fordonsrörelser prognostiseras i Nacka och Sickla.

En risk är att Järlaleden inte klarar den ökade belastningen över tid och köbildning/framkomlighetsproblem uppstår exempelvis vid cirkulationsplatserna Planiarondellen, Gillerondellen och Atlasrondellen, utmed Sickla köpkvarter.

Troligtvis kommer avsaknaden av den planerade kopplingen till Värmdövägen under Saltsjöbanan medföra konsekvenser på trafiksystemet i Sickla och bort mot Järsla.

Trafiksimuleringar för västra Nacka behöver göras om och ny trafikprognos för 2040 behöver tas fram, anpassat till de nya förutsättningarna sedan framtagandet av den nu gällande prognosen. I den nya trafikprognosen kommer även hänsyn till den nya befolkningsprognosen och takten i stadsutvecklingen framåt.

Cykelinfrastrukturen i området behöver också ses över och nya cykelkopplingar kan behöva utredas när de två planerade kopplingarna under upphöjningen utgår.

Bullerutredningar

I och med att trafikflöden ändras då passagen Planiavägen-Värmdövägen utgår kommer även prognosticerade bullernivåer ändras, varför även kompletterande bullerutredningar

kan behövas för andra stadsbyggnadsprojekt i Sickla, där man tidigare utgått från den då planerade korsningen.

Strukturplan och detaljplaneprogram

Saltsjöbanans upphöjning finns med som en planeringsförutsättning i översiktsplanen Hållbar framtid i Nacka, utvecklad strukturplan för Nacka stad och detaljplaneprogram för Planiaområdet. Den del av strukturplanen som berör Sickla kan behöva ses över inför fortsatt planering.

Påverkan på annan nämnd

Beslutet att inte bygga upphöjningen av Saltsjöbanan får konsekvenser för natur- och trafiknämnden då planerade trafiklösningar påverkas och allmänna platser som skulle tillskapas under bron inte byggs. Även ändrad utformning av Planiovägen och Värmdövägen påverkar natur- och trafiknämnden, då de ansvarar för drift- och underhåll av vägarna när de är färdigbyggda. Förändrat behov av ersättningstrafik och ändrad trafikföring påverkar också natur- och trafiknämnden.

Konsekvenser för barn

En utebliven upphöjning av Saltsjöbanan vid Sickla medför negativa konsekvenser för barn jämfört med om upphöjningen hade byggts. Barriäreffekten som skulle byggas bort kvarstår till stor del, det blir svårare att röra sig från områden norr om Värmdövägen till Sickla köp kvarter. Vistelsezoner och aktivitetstråk som var utformade för barn utgår.

Med nollalternativet kvarstår befintlig, icke-tillgänglighetsanpassad, gångtunnel under spåren. Med alternativ 1 byggs en ny tillgänglighetsanpassad gång- och cykeltunnel vilket är positivt ur barnperspektivet.

Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 17 maj 2024

Bilaga 1 Konsekvenser för Värmdövägen

Bilaga 2 Risker och konsekvenser med anledning av nedläggning av Saltsjöbanans upphöjning

Bilaga 3 Ärendeöversikt

Nina Morling
Enhetschef
Exploateringsenheten

Anna Sterud
Projektledare
Exploateringsenheten

Jessica Hjerpe
Enhetschef
Anläggningsenheten

Johann Schmid
Byggprojektledare
Anläggningsenheten