

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

*Utbyggnadspromemoria samt beslut om budget för genomförandet*

### Beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att avbryta planeringen för upphöjning av Saltsjöbanan vid Nacka station.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del följande.

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.

### 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

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsen

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 erlægga 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.

## Handlingar i ärendet

Tjänsteskrivelse daterad den 12 mars 2024

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

Bilaga 2 Ärendeöversikt

## Yrkanden

Mats Gerdau (M) yrkade, med instämmande av Johan Krogh (C), Karin Teljstedt (KD), Mikael Carlsson (NL), Johanna Kvist (S) och Tomas Ottosson (V) bifall till det utsända förslaget från kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott.

Gunilla Grudevall Steen (L) yrkade i första hand bifall till det ursprungliga förslaget från Exploateringsenheten och Anläggningenheten. Om detta förslag skulle falla yrkande

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

Gunilla Grudevall Steen (L) i andra hand bifall till stadsutvecklingsutskottets förslag avseende beslutspunkterna 1, 2 och 4 samt en ändring av beslutspunkt 3 till följande: ”Exploateringsenheten får i uppdrag att utreda hur Kyrkviksparken kan bli en trevlig och attraktiv stadspark utan bil- och busstrafik rakt igenom parken. I detta uppdrag ingår att utreda vilka åtgärder som behöver genomföras för att kunna ta bort den delen av Järlaleden som går längs Kyrkviken.”

Desha Svenneborg (MP) yrkade följande: ”Ge stadsledningskontoret i samverkan med exploateringsenheten i uppdrag att pausa genomförandet samt återkomma med en redovisning av vad en utebliven upphöjning av Saltsjöbanan får för konsekvenser på trafikflöden i området, ombyggnaden av Värmdövägen, Planiavägen och andra närliggande projekt.”

Tomas Ottosson (V) och Desha Svenneborg instämde i Gunilla Grudevall Steens andrahandsyrkande avseende beslutspunkt 3.

Mikael Carlsson (NL) yrkade, med instämmande av Johanna Kvist (S) och Mats Gerdau (M) även bifall till följande tillägg:

”Stadsledningskontoret får i uppdrag att utreda möjligheterna att behålla Nacka stationshus på dess nuvarande plats”.

## Beslutsgång

Ordföranden konstaterade att det fanns tre huvudförslag till beslut.

1. Förslaget från stadsutvecklingsutskottet.
2. Det ursprungliga förslaget från Exploateringsenheten och Anläggningsenheten.
3. Desha Svenneborgs förslag om att pausa projektet.

Därutöver fanns även ett ändringsförslag från Gunilla Grudevall Steen på beslutspunkt 3 i stadsutvecklingsutskottets förslag samt ett tilläggsyrkande från Mikael Carlsson.

Ordföranden ställde först de tre huvudförslagen mot varandra och konstaterade att kommunstyrelsen bifallit stadsutvecklingsutskottets förslag.

Sedan ställde ordföranden stadsutvecklingsutskottets förslag i beslutspunkt 3 mot Gunilla Grudevall Steens ändringsförslag och fann att kommunstyrelsen beslutat i enlighet med stadsutvecklingsutskottets förslag.

Sedan ställde ordföranden Mikael Carlsson tilläggsyrkande mot avslag, och fann att kommunstyrelsen hade beslutat att bifalla tillägget.

Slutligen konstaterade ordföranden att kommunstyrelsen hade beslutat att bifalla förslaget från stadsutvecklingsutskottet med tillägget ”Stadsledningskontoret får i uppdrag att utreda möjligheterna att behålla Nacka stationshus på dess nuvarande plats.”

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

## Reservationer

### **Gunilla Grudevall Steen reserverade sig mot beslutet och ingav följande:**

Liberalernas förslag om att genomföra planen för Saltsjöbanans upphöjning samt att tillskapa en stadspark vid Kyrkviken utan trafik blev nedröstat, och jag reserverar mig mot beslutet. Beklagligt nog togs idag beslutet att avbryta planeringen för Saltsjöbanans upphöjning. Detta innebär att järnvägen även framöver kommer vara en barriär som hindrar sammanlänkningen av Sicklaområdets norra och södra delar, och att Planiavägen inte kan anslutas till Värmdövägen vilket innebär att Järlaleden även i fortsättningen blir kvar som en bullrig och störande trafikled längs med Kyrkviken. Liberalerna står fast vid visionen om en levande och öppen stadsmiljö i Sickla utan barriärer. Att ansluta Planiavägen till Värmdöleden skulle möjliggöra att vi tar bort den delen av Järlaleden som går längs Kyrkviken, och vi skulle därmed få goda förutsättningar att anlägga en stor och trivsamt stadspark, utan bil- och busstrafik, med direkt anslutning till badbryggorna i Kyrkviken. Men Liberalernas förslag blev tyvärr nedröstat idag, och vi är mycket besvikna på att de flesta andra partierna tycker att det är ok med en mindre park som dessutom delas mitt i tu av en livligt trafikerad väg

### **Desha Svenneborg reserverade sig mot beslutet och ingav följande:**

När beslutet om upphöjningen av Saltsjöbanan fattades 2015 bedömdes kostnaden för upphöjningen till 281 miljoner. Uppräknat med KPI blir det 370 miljoner. Detta är väldigt långt ifrån de 1,2 miljarder som det nu helt plötsligt bedöms kosta. Den nya högre prislappen är ungefär vad nya Skurubron kostade att bygga. Kan verkligen en låg smal järnvägsbro kosta lika mycket att bygga som en hög betydligt bredare sexfilig motorvägsbro? Svaret bör sannolikt vara ett rungande nej. Ett troligare skäl till att flera partier nu vill avbryta projektet är att tillståndprocessen har dragit ut på tiden så att Saltsjöbanan kommer vara avstängd längre tid än planerat, vilket av förståeliga skäl inte är populärt hos väljargrupper med stark inflytande. En upphöjning av Saltsjöbanan ger enormt stora värden för hela centrala Nacka och det är svårt att föreställa sig alla negativa konsekvenser det får att nu abrupt avbryta hela projektet. Därför yrkade vi i Miljöpartiet på att projektet skulle pausas och att vi skulle avvakta med ett beslut tills vi vet vad beslutet får för konsekvenser. Tyvärr fattades det något irrationella beslutet att först lägga ner, och sedan utreda vilka konsekvenser beslutet får. Det som på kort sikt kan tyckas vara det billigaste alternativet visar sig ofta bli dyrare i längden. Det Nacka vi bygger idag ska inte bara vi och våra barn leva i, utan också kommande generationer. Det är vår uppgift som politiker att våga ha visioner, se framåt och bygga ett attraktivt Nacka, även om det innebär att Saltsjöbanan kommer igång något senare än planerat.

## Protokollsanteckning

### **Mats Gerdau lät anteckna följande till protokollet från Moderaterna:**

Vår bedömning är att man nu tyvärr behöver avbryta projektet med upphöjning av Saltsjöbanan. Vi ser stora fördelar med att bryta barriären och få en ny entré till Sickla, men inte till vilket pris som helst. Kostnaderna blir för höga, riskerna för stora och

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

trafikstörningarna för långvariga. Tiden och kostnaderna har sprungit ifrån projektet. Kostnaderna har ökat från ca 280 miljoner kronor vid starten av projektet till minst 1,2 miljard kr nu. Vi bedömer att det är stor risk att kostnaderna skulle bli ännu högre, som i många så här stora projekt. Vi anser inte att nyttan står i proportion till kostnaderna. Vi behöver använda skattepengarna till andra projekt som gör ännu större nytta för Nackaborna, t ex investeringar i idrottsanläggningar, park och natur och åtgärder som ökar framkomligheten. Vi ser en uppenbar risk att upphöjningen tar längre tid att genomföra än vad som redovisas. Nödvändiga tillstånd och upphandlingsunderlag finns inte än och erfarenhetsmässigt har man för ofta snäv tidsplan. En försening skulle leda till både högre kostnader (Nacka får stå för ersättningstrafiken) och att Saltsjöbanan skulle vara avstängd längre än vad som behövs när Slussen byggs om. Vi måste få ordning på trafiken nu och då behövs Saltsjöbanan, vi vill inte medverka till ännu längre avstängning. Utan upphöjning kan Nacka station förhoppningsvis vara kvar och bli en bekväm omstigningsplats för resande mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan och boende i Finntorp får närmare till Saltsjöbanan. Nu vill vi i stället utreda om det går att förbättra kopplingen mellan Planiavägen och Värmdövägen på annat sätt, t ex genom att bredda den befintliga gångtunneln. Det vore bra om tunneln kan göras tillgänglig för cykel och rullstol och helst även personbilar. Vi vill också se hur Kyrkviksparken kan göra trivsamt, givet att Järlaleden finns kvar. Att stänga av Järlaleden (med 12 000 – 13 000 bilar per dygn) vore oansvarigt om det inte finns något alternativ för bilar och bussar att ta sig fram.

**Karin Teljstedt lät anteckna följande till protokollet för Kristdemokraterna:**

I samband med beslutet att undersöka möjligheten att höja Saltsjöbanan för att skapa en vägförbindelse mellan Värmdövägen och Planiavägen avfärdades, utan närmare utredning, de alternativa förslag som då också fanns, de som kallades +11 och +17.

När nu planerna på att höja Saltsjöbanan skrinläggs av ekonomiska skäl, finns det anledning att närmare utreda om de alternativa avfärdade förslagen skulle kunna genomföras med bättre ekonomi. Det handlar om att höja marken norr om Saltsjöbanan, där Alphyddevägen möter Värmdövägen, en yta närmare 25.000 kvm. Merparten av den ytan är kommunal mark. Det ger en uthyrbar yta under mark på närmare 20.000 kvm som kan användas till verkstäder, lager, parkering, infartsparkering i bästa tänkbara läge etc.

Cirka 20 % av denna upphöjda mark blir inte upphöjd markyta, eftersom det planeras byggnader där; bostäder, kontor och andra verksamheter. Här är det en fördel att det ganska stora antal bostäder som planeras här, slipper spränga ut parkeringsytor under nuvarande mark, parkering kan anläggas på nuvarande mark, som då blir under mark. Söder om Saltsjöbanan behöver en yta om cirka 5.000–10.000 kvm höjas upp. Den yta som uppstår under mark blir ungefär lika stor, men kan till stor del få två plan. Av dessa ytor är endast en mindre del kommunal mark. De upphöjda ytorna norr och söder om Saltsjöbanan förbinds med en cirka 50 m bred bro/viadukt över Saltsjöbanan, precis över Nacka station. Backen ner från den upphöjda nivån till Planiavägens nuvarande nivå, behöver antagligen gå i en sväng österut för att förlängas så att den inte blir alltför brant. Den blir då en del av lokalatorna mellan de tänkta husen runt Sjötorpsvägen.

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

En fördel som denna konstruktion kan ge är att samla upp dagvatten från Alphyddan, Svindersberg, delar av Finntorp och Sicklaområdet. Detta dagvatten skulle kunna ledas till fördröjningsdammar och reningsanläggningar i mellanrummet mellan den gamla och den nya nivån.

**Johanna Kvist lät anteckna följande till protokollet för Socialdemokraterna:**

Det är viktigt att Saltsjöbanan fortsätter att rustas upp och förbättras med nya moderna vagnar och ökad turtäthet. Dessutom är det viktigt att den går hela vägen till Slussen. Vi vill lyfta fram hur revisionens förstudie kring Saltsjöbanans upphöjning, som tagits fram inför detta genomförandebeslut, sätter fingret på många viktiga frågor som varit obesvarade. Där påtalas särskilt att de ekonomiska konsekvensbeskrivningarna varit osäkra och till viss mån även otydliga. Det tas upp att revisionen utifrån tillgängliga underlag inte fått en förklaring till hur uppräknings har gjorts av tidigare kostnadsbedömningar/kalkyler.

Socialdemokraterna har tidigare lyft fram vikten av att upphöjningen blir klar i tid, men när vi nu ser de höga kostnaderna, risken gällande försening av projektet och revisionens frågor har vi landat i att det är klokt att avbryta planeringen för upphöjningen av Saltsjöbanan. Det är bra att exploateringsenheten får i uppdrag att utreda möjligheten att bredda den befintliga gångtunneln under Nacka station och göra den mer tillgänglig. Det behöver vara en trygg och tillgänglig passage och om det visar sig att det bästa sättet att uppnå detta är genom en gångbro över spåren bör vi också vara öppna för detta. Det är också bra att kommunen ska utreda hur Kyrkviksparken kan bli en trevlig park även om stadsbyggnadsprojektet kring Saltsjöbanans upphöjning avbryts. Saltsjöbanan är en viktig del av kollektivtrafiken och det är viktigt att den så snart som möjligt kan gå hela vägen till Slussen. Vad gäller stationshuset vid Nacka station tycker vi att det är bra att utreda om det kan finnas kvar på sin nuvarande plats. Det är samtidigt viktigt att passagen vid Nacka station breddas och blir mer tillgänglig. Att avbryta upphöjningen kan leda till att planerna för Igelboda stationshus påverkas. Socialdemokraterna har tidigare drivit att kommunen bör utreda förutsättningarna att förvärva Igelboda stationshus för att rusta upp det.

**Mikael Carlsson lät anteckna följande till protokollet för Nackalistan:**

Nackalistan tycker att det är bra att en majoritet av partier i kommunstyrelsen nu kommit fram till samma slutsats som vi från Nackalistan gjorde redan i juni 2023, när beslut togs om tecknande av genomförandeavtalet med Region Stockholm. Nackalistan yrkade då i första hand återremiss på g a bristfälliga beslutsunderlag och i andra hand på avslag. Vi reserverade sig emot beslutet i kommunfullmäktige 2023-06-19. Redan då var den estimerade kostnaden för järnvägsbron över en miljard av Nackas skattebetalares pengar, utöver den 176 miljoner som Region Stockholm skulle finansiera. Varken driftskostnader, noll-alternativ, risker eller nyttorna med projektet var redovisade. Till exempel ingick inte Kyrkviksparken i projektet, varken då eller nu. Vi påtalade även riskerna med buller och ville utreda konsekvenser för bostadsprojekt som Stockholm Wood City. Nackalistan anser även att det borde ha funnits en klausul i det tecknade genomförande-avtalet som reglerar vad som gäller om en part vill bryta avtalet och inte genomföra projektet. Det är i nuläget oklart hur stora kostnader kommunen kommer få för detta projekt i förgäveskostnader, utöver de 57 miljoner som redan spenderats på projektet. När vi i Nackalistan gick ut med

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL  
Kommunstyrelsen

vårt ställningstagande emot det, blev Nackalistan påhoppade från flera partier. Gång på gång hävdades dessa att vi inte visste vad vi talade om och att man måste våga satsa. Nu, närapå ett år senare, när andra partier kommit fram till samma ställningstagande som vi - bör man hålla i minne att pengarullningen hade kunnat stoppas redan i juni 2023 om man bara lyssnat och tagit till sig av Nackalistas kritik. Även kommunrevisionen har m h a det externa revisionsbolaget Ernest & Young granskat om beredningen av ärendet inför beslut om genomförandeavtal resulterat i ett allsidigt belyst underlag. Revisionsrapporten konstaterar stora brister i förfarandet. De skriver bland annat att 'de ekonomiska konsekvensbeskrivningar som ingått i tjänsteskrivelserna som vi tagit del, har varit osäkra och i viss mån otydliga.' Nackalistan kommer fortsätta att värna om skattebetalarnas pengar och inte teckna avtal för miljardprojekt med oklar nytta eller med bristfälliga beslutsunderlag.

**Tomas Ottosson lät anteckna följande till protokollet för Vänsterpartiet:**

Vänsterpartiet stödjer avslagsyrkandet pga de höga kostnaderna för upphöjningen av saltsjöbanan. Det finns en majoritet för det beslutet som gör att frågan inte är aktuell. Om ärendet klarat sig igenom KSSU hade vänsterpartiet efterfrågat medlemmarnas synpunkter på det här stora beslutet. Under hösten har vi diskuterat frågan men utan ha ett färdigutrett förslag att ta ställning till. Nu när vi ser kostnadsbilden i dag och kan räkna upp en del på grund av inflation och räntekostnader är det orimligt dyrt för nyttan. Det här är möjliga investeringar på andra projekt som en elvaspelarplan på Sicklavallen. Det är samtidigt viktigt att inte ge upp planerna för Kyrkviksparken. Det är möjligt att fortsätta den planeringen genom att utreda möjligheten att flytta Järlaleden mot Saltsjöbanan och leda trafiken på Planiavägen fram till Saltsjöbanan. En ny sträckning kan prioriteras för cykel och busstrafik och göras smal för låga farter och egentligen bara tillåta ett motorfordon i bredd i taget genom att göra mötesfickor. Det tillkom ett yrkande om att utreda möjligheten att stänga av trafiken på Järlavägen så att Kyrkviksparken kan vara bilfri. Det är en ide vänsterpartiet stödjer att utredas.

- - - - -

Ordförandes signatur	Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande
----------------------	----------------------	--------------------