

Den 12 mars 2024

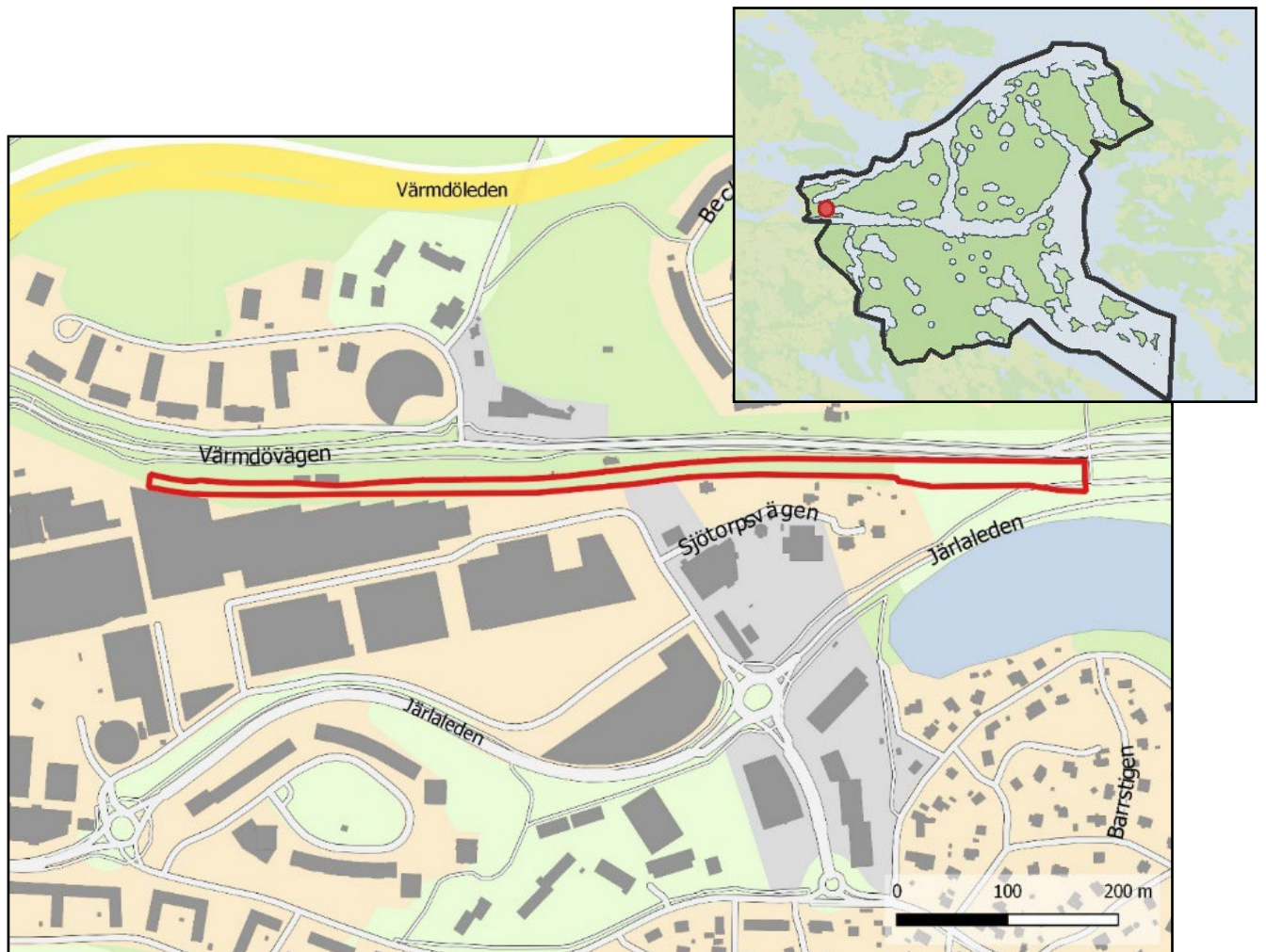
UTBYGGNADS-PM

Dnr KFKS-2016-00023
Projekt Upphöjning av
Saltsjöbanan

Nacka stad
Ingår i tunnelbaneavtalet

Utbyggnads-PM Saltsjöbanans upphöjning

Stadsbyggnadsprojekt för Saltsjöbanans upphöjning, fastigheterna Sicklaön 76:1 med flera, i
kommundelen Sickla, Nacka kommun



Kartan visar områdets ungefärliga avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun som området ligger.

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Sammanfattning | 3 |
| 2 | Bakgrund..... | 4 |
| 3 | Syfte och mål..... | 5 |
| 3.1 | Syfte..... | 5 |
| 3.2 | Mål..... | 6 |
| 4 | Förutsättningar..... | 10 |
| 4.1 | Område och avgränsningar..... | 11 |
| 4.2 | Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala | 11 |
| 5 | Utförande..... | 12 |
| 5.1 | Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning | 12 |
| 5.2 | Markägoförhållanden..... | 13 |
| 5.3 | Utbyggnad | 13 |
| 5.4 | Konsekvenser för fastighetsägare och boende | 22 |
| 5.5 | Rättsligt genomförande | 23 |
| 5.6 | Konsten att skapa stad..... | 24 |
| 6 | Tidplan | 25 |
| 7 | Ekonomi | 25 |
| 7.1 | Budget..... | 25 |
| 7.2 | Kostnadsbedömning..... | 26 |
| 7.3 | Finansiering..... | 27 |
| 7.4 | Driftskostnader för allmänna anläggningar | 28 |
| 8 | Risker | 28 |
| 9 | Kommunikation..... | 28 |
| 10 | Rapportering..... | 28 |
| 10.1 | Avslut och överlämnande | 28 |
| 11 | Bilagor..... | 29 |

I Sammanfattning

Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning innebär att en del av Saltsjöbanan i höjd med Sickla köp kvarter höjs upp på en bro för att skapa en mer tillgänglig och sammanhängande miljö. Stadsbyggnadsprojektet bidrar därmed till utvecklingen av Nacka stad – det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön i enlighet med detaljplaneprogrammet för Planiaområdet.

Den här utbyggnadspromemorian beskriver 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. 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.

Tidplanen för genomförande av Saltsjöbanans upphöjning förutsätter att vissa arbeten inleds i väntan på att järnvägsplanen, som är under framtagande, fastställts av Trafikverket genom beslut som 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 på Saltsjöbanan förväntas gå hela vägen in till Slussen igen.

Framtagen 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 bedöms medföra 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.

Givet platsens särskilda förutsättningar med en komplex geografisk miljö, angränsande byggprojekt och tekniskt utmanade arbeten kommer kommunen att genomföra utbyggnaden av allmänna anläggningar och övriga åtgärder som kommunen är byggherre för i projektet, med en totalentreprenad enligt ABT 06 i samverkan.

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

I framtagen kostnadsbedömning 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.

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.

2 Bakgrund

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning ingår. Stadsbyggnadsprojektet är strategiskt viktigt för stadsutvecklingen i Sickla och skapar förutsättningar för utvecklingen av en sammanhängande tät och blandad stadsmiljö med cirka 4500 nya bostäder och nya ytor för handel och kontor.

Kommunen har ingått avtal om utbyggnad av tunnelbana till Nacka i och med 2013 års Stockholmsförhandling och åtagit sig att låta bygga 13 500 nya bostäder på västra Sicklaön. För att skapa förutsättningar för fortsatt planering och utveckling antogs ett detaljplaneprogram för Planiaområdet av kommunstyrelsen den 24 oktober 2016, § 299.

Under arbetet med detaljplaneprogrammet undersökte kommunen hur nya kopplingar kan skapas i höjd med Sickla köp kvarter bland annat för att bidra till utrymme för ny bebyggelse och ett mer flexibelt och robust trafiknät. Saltsjöbanans järnväg, som idag skär rakt genom Sickla i markplan, utgör en barriär både visuellt och fysiskt varför en särskild förstudie togs fram med målet att föreslå ett lämpligt alternativ som minskar barriäreffekten och bidrar till planerad utveckling. Den samlade bedömningen var att en upphöjning av Saltsjöbanan på en bro var det alternativ som var genomförbart och samtidigt bidrar till planerad utveckling.

Den 16 maj 2015, § 156, fattade kommunfullmäktige därför ett inriktningsbeslut 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. Startpromemoria för stadsbyggnadsprojektet antogs sedan av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 20 oktober 2015, § 201, med stöd av punkten 52 i kommunstyrelsens delegationsordning.

2016 genomfördes ett samråd av förslag till ny detaljplan för Saltsjöbanans upphöjning. Syftet med detaljplanen var att möjliggöra lokaler för handel, service, teknikutrymmen och kulturverksamhet under upphöjningen. Under samrådet av detaljplanen framkom det att projektet kräver ny järnvägsplan och en miljökonsekvensbeskrivning. Kommunen inledde därför ett samarbete med Stockholms läns landsting, nuvarande Region Stockholm (nedan kallad "Regionen"), som är anläggningsägare till Saltsjöbanan.

2017 ingick kommunen och Regionerna, en avsiktsförklaring om en upphöjning av Saltsjöbanan mellan Nacka och Sickla station. Avsiktsförklaringen var villkorad av att genomförandeavtal skulle tecknas inom två år. 2018 genomförde Regionerna 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 genomförandeavtal mellan kommunen och regionerna. Genomförandeavtal tecknades inte inom angiven tidpunkt enligt avsiktsförklaringen från 2017 vilket innebär att giltighetstiden löpte ut.

Under 2020 återupptogs förhandlingarna vilket resulterade i en ny avsiktsförklaring mellan Regionerna och kommunen för en kapacitetsstark Saltsjöbana som antogs av kommunfullmäktige den 16 maj 2022, § 178.

Genom gällande avsiktsförklaring är parterna överens om att kommunen ska etablera en planskild korsning mellan Planiavägen och Värmdövägen i form av upphöjning av Saltsjöbanan på en bro. Avsiktsförklaringen angav vidare att ett särskilt avtal om finansiering och genomförande skulle tecknas under 2023 för att möjliggöra fortsatt arbete med Saltsjöbanans upphöjning samt för att avsiktsförklaringen inte skulle upphöra att gälla.

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. Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning inledde arbetet med ett gestaltungsprogram för att utreda möjlig utformning av markområdena under bron parallellt med utformningen av den nya bron.

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. Avtalet är i linje med tidigare inriktningsbeslut från 2015 om att befintlig stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.

Genomförandavtal har tecknats i enlighet med gällande avsiktsförklaring efter beslut av kommunfullmäktige den 19 juni 2023, § 215. I genomförandavtalet 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 genomförandavtalet 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.

3 Syfte och mål

3.1 Syfte

Startpromemoria för stadsbyggnadsprojektet som antogs av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 20 oktober 2015, § 201, har en bred ansats och omfattar ett större område, se bild 1, än aktuellt projektområde för genomförande av Saltsjöbanans upphöjning på en bro, se bild 2.

Stadsbyggnadsprojektet syftar till att möjliggöra Saltsjöbanans upphöjning, tunnelbanans utbyggnad och nya flerbostadshus längs med Värmdövägens norra sida. Vidare kan det övergripande syftet med stadsbyggnadsprojektet sammanfattas som att det behöver hanteras som en helhet i syfte att hantera olika beroenden på bästa sätt.

Därutöver anger startpromemorian sammanfattat att syftet med projektet är att utvecklingen ska ske med hänsyn till järnvägsplanen för den nya tunnelbanan, detaljplaneprogrammet för Planiaområdet och kommunens inriktningsbeslut om upphöjningen av Saltsjöbanan.

Detta i syfte att förändra västra Sicklaön från fragmenterad stadsbygd till en sammanhållen och tätare stad i enlighet med detaljplaneprogrammet för Planiområdet och med utgångspunkt i kommunens, vid tidpunkten för beslutet gällande, översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2012) och dess stadsbyggnadsstrategier.

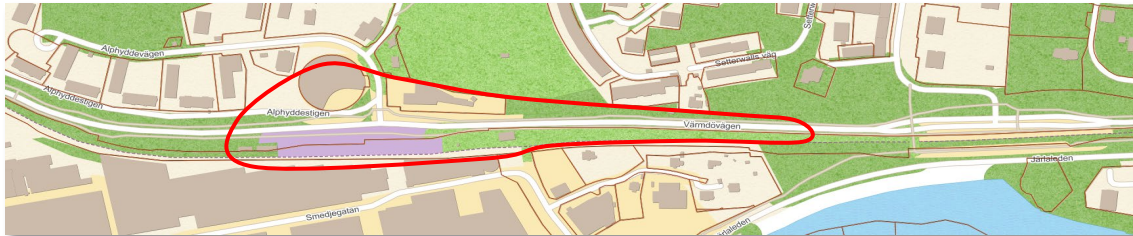


Bild 1. Bilden ovanför redovisar grovt stadsbyggnadsprojektets avgränsning med röd begränsningslinje på karta enligt startpromemorian för Saltsjöbanans upphöjning (2015).



Bild 2. Bilden ovanför illustrerar ungefärligt aktuellt projektområde med röd begränsningslinje på karta i enlighet med detta utbyggnads-PM för Saltsjöbanans upphöjning (2024).

3.2 Mål

3.2.1 Projekt mål

Startpromemoria för stadsbyggnadsprojektet som antogs av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott den 20 oktober 2015, § 201, anger 11 projekt mål varav 1 är direkt tillämpligt för arbetet enligt denna utbyggnads-PM: Upphöjning av Saltsjöbanan och därmed en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen.

Startpromemorian anger även målet om att tillskapa ”Lokaler för handel och kontor med mera längs med båda sidor om Värmdövägen. Dels i flerbostadshusens gatuplan dels i Saltsjöbanans brokonstruktion” detta mål är justerat med anledning av kommunstyrelsens beslut om att avbryta detaljplanen för Saltsjöbanans den 3 april 2023, § 125. Saltsjöbanans upphöjning ska i stället bidra till att skapa utrymme för allmänna vistelsezoner under bron.

Genomförandet av upphöjningen av Saltsjöbanan på en bro bidrar till övriga mål om:

- Ett sammanvävt trafiknät för gående, cyklister och bilister utan Saltsjöbanans barriärverkan.
- Tunnelbanans utbyggnad.
- Tunnelbaneuppgångar på båda sidor om Värmdövägen.
- Utrymmen för teknik och service för tunnelbanans drift och underhåll.
- Omvandling av Värmdövägen till stadsgata.
- Flytt av Värmdövägen söderut.
- Flytt av kvarterensmarken norr om Värmdövägen söderut.
- Ny bebyggelse utmed Värmdövägen.
- Parkering för ny och befintlig bebyggelse.

Utöver projektmålen lämnar startpromemorian direktiv i enlighet med tidigare fattat inriktningsbeslut om fortsatt planering av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station att:

1. ”Den fortsatta planeringen i området kring Nacka station ska utgå ifrån att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna i området.
2. En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda fastighetsägare inom området/.../.
3. Kommunen motsätter sig inte att den slutliga utformningen av Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station tas bort/.../.
4. Ambitionen ska vara att Saltsjöbanans upphöjning planeras och genomförs tillsammans med utbyggnaden av tunnelbanan i detta område.
5. Befintlig stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.”

3.2.2 Hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012.¹ Följande målområden har pekats ut som prioriterade för stadsbyggnadsprojektet i startpromemorian:

- Hållbart resande med motiveringen att bebyggelsen ligger nära olika former av kollektivtrafik med god turtäthet.
- Effektiv mark- och resursanvändning med motiveringen att ett relativt litet delområde där många funktioner ska samsas.
- God ljudmiljö med motiveringen att nya bostäder kommer uppföras samtidigt som Saltsjöbanan höjs upp och Värmdövägen omvandlas till stadsgata vilket resulterar i en bullerstörd miljö som måste hanteras i det kommande detaljplanarbetet.
- Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser med motiveringen att området utvecklas till att bli en del av Nacka Stad. Värmdövägen.

Upphöjningen av Saltsjöbanan bidrar till ovan prioriterade målområden och möjliggör för utbyggnaden av angränsande projekt i enlighet med den strategiska planeringen.

¹ För projekt med en antagen startpromemoria före den 1 januari 2020 används *Målområden för hållbart byggande* i stället för *Miljö- och klimatambitioner i stadsutvecklingen i Nacka*.

Nedan följer en beskrivning om hur upphöjningen förhåller sig till de prioriterade målområdena för hållbart byggande i enlighet med projektets startpromemoria.

3.2.2.1 Hållbart resande

Genom att möjliggöra nya kopplingar minskar belastningen på kommunens befintliga vägnät och trafikflödet fördelas jämnare i och med att gång-, cykel-, buss- och biltrafik kan ta sig vidare under bron. Rörelsemönster och trafik kan på så vis spridas ut i ett sammanlänkat gatunät i stället för att samlas på barriärskapande leder vilket bidrar till en god försörjning av kollektivtrafik och tillgänglighet till service och rekreation.

Vidare blir passagen för gång- och cykeltrafik under bron längs med Simbagatan en viktig ny urban entré till Sickla i direkt anslutning till den nya tunnelbanan och med anslutning till det regionala gång- och cykelnätet som går längs Värmdövägen. Tunnelbanestationen i Sickla är under utbyggnad och får en entré norr om och en söder om upphöjningen.

Upphöjningen skapar utrymmen under bron för pendelparkering med plats för cirka 140 cyklar i direkt anslutning till den nya tunnelbanan. Sammantaget är Saltsjöbanans upphöjning en viktig förutsättning för utvecklingen av kollektivtrafiknoden station Sickla bestående av busstrafik, Saltsjöbanan och den nya tunnelbanan.

3.2.2.2 Effektiv mark- och resursanvändning

Saltsjöbanans upphöjning håller sig i huvudsak inom befintlig järnvägsmark och tar därför inte någon ny mark i anspråk. Genom upphöjningen möjliggörs också nya ytor för andra funktioner, infrastruktur och offentliga platser varför nya vistelsevärden skapas. Detta tillsammans med att upphöjningen leder till att Saltsjöbanan flyttas söderut, och det nya läget på Saltsjöbanan skapar utrymme för Värmdövägens nya utformning, bidrar till att marken sammantaget får ökad effektivitet.

Värmdövägens nya utformning, som byggs om till en grön och trygg stadsgata med bredare stråk för det regionala gång- och cykelstråket, tillsammans med den nya kopplingen under bron till Planiavägen möjliggör att dagvatten kan ledas vidare.

Det ger i sin tur förutsättningar för en fungerande dagvatten- och skyfallshantering för tillkommande bebyggelse i Sickla norr om upphöjningen samt gör att risken för översvämning av den nya tunnelbanan omhändertas. Detta eftersom Värmdövägens lågpunkt förskjuts österut till den punkt där Planiavägen ansluter.

Dagvattnet kan då ledas i nya ledningar i Planiavägen under Saltsjöbanan vidare till Kyrkviken. Dagvatten från den nya bron och den ombyggda järnvägsanläggningen för Saltsjöbanan kan efter fördröjning kopplas till det nya dagvattensystemet i Planiavägen.

3.2.2.3 God ljudmiljö

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 spåranläggning 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, se mer under avsnitt 5.1 *Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning*, som ligger till grund för planerad utbyggnad.

3.2.2.4 Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

När spåret höjs upp på en bro får området en öppnare, mer tillgänglig och sammanhållen trygg stadsmiljö. Upphöjningen möjliggör att nya offentliga rum kan skapas under bron i direkt anslutning till den nya tunnelbanan. 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.

3.2.3 Uppföljning av mål

| Mål | Måluppfyllelse | Uppföljning |
|--|----------------|---|
| Mål #1 ”Upphöjning av Saltsjöbanan och därmed en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen.” | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #2 ”Skapa utrymme för allmänna vistelseytor under bron.” | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #3 ”...att Saltsjöbanan höjs upp och att en koppling mellan Planiavägen och Värmdövägen skapas med utrymme för fordon, fotgängare och cyklister, med en utformning som stärker de stadsmässiga kvaliteterna...” | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #4 ”En förutsättning för Saltsjöbanans upphöjning är medfinansiering av berörda fastighetsägare inom området/.../.” | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. Notering: inför genomförandebeslutet bedömer projektet att endast en mindre del av kommunens kostnader kan finansieras genom uttag av medfinansieringsersättning. |

| Mål | Måluppfyllelse | Uppföljning |
|--|-----------------------|--|
| Mål #5 Kommunen motsätter sig inte att den slutliga utformningen av Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station tas bort/.../. | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #6 ”Ambitionen ska vara att Saltsjöbanans upphöjning planeras och genomförs tillsammans med utbyggnaden av tunnelbanan...” | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #7 ”Befintlig stationsbyggnad Nacka station ska bevaras och flyttas till annan plats.” | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #8 Hållbart resande | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #9 Effektiv mark- och resursanvändning | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #10 God ljudmiljö | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |
| Mål #11 Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser | Ja/Nej | Skedesvis vid planering och genomförande av projektet. |

4 Förutsättningar

Den här utbyggnadspromemorian beskriver kommunens arbete med att bygga en ny bro samt nödvändiga åtgärder i samband med detta och Regionens arbete med att anlägga järnvägen på den nya bron.

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 Planiavägen till Värmdövägen ingår i kommunens stadsbyggnadsprojektet Planiavägen-Järlaleden.

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. Sammantaget ger det projektet unika förutsättningar vid utbyggnaden som beskrivs närmare i avsnitt 5 *Utförande*.

4.1 Område och avgränsningar

Projektområdet omfattar i huvudsak del av fastigheten Sicklaön 76:1 som ägs av Regionen, 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. Under genomförande av projektet omfattas även angränsande kommunal mark norr om upphöjningen samt privatägd mark direkt söder om upphöjningen, läs mer i avsnitt 5.2 *Markägoförhållande*.

Illustrationskartan, se bild 3, visar aktuellt projektområde inom del av fastigheten Sicklaön 76:1 markerat med svart begränsningslinje. Markerat med gult på illustrationskartan framgår preliminärt område för tillfälligt nyttjande av mark i samband med utbyggnaden och av förklarande text framgår övergripande planerade åtgärder.

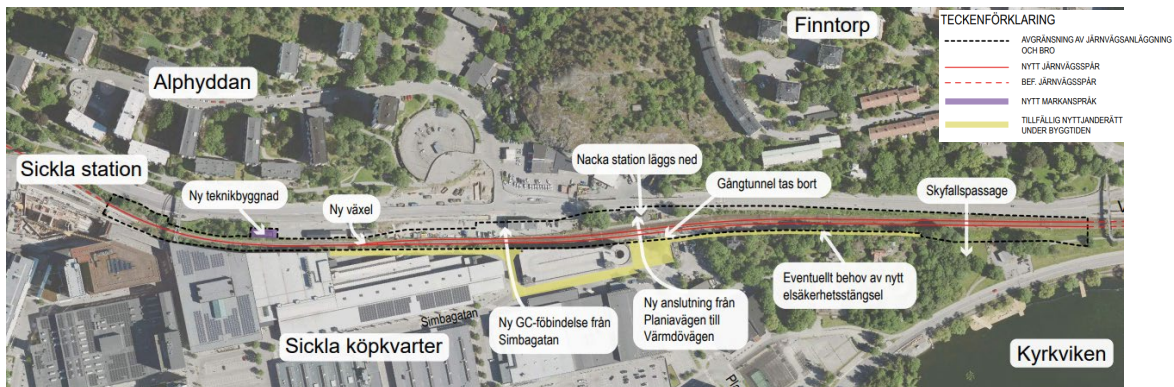


Bild 3. Bilden ovanför visar ett utsnitt från illustrationskarta tillhörande ny järnvägsplan för Saltsjöbanans upphöjning i Nacka (Bjerkning 2024).

4.2 Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala

Det finns tre riksintressen som berör projektområdet varav två är riksintressen för kommunikationer, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, planerad väg (Östlig förbindelse) och hinderfritt område för flygplatser. Det tredje riksintresse som berör projektområdet är Forsvarsmaktens riksintresse för påverkansområde väderradar enligt 3 kap. 9 § miljöbalken.

Projektet bedöms inte omöjliggöra eller påtagligt försvåra tillkomst av framtida riksintresse Östlig förbindelse men då arbetet med järnvägsplanen fortfarande pågår har projektet dialog med Trafikverket. Detta för att i samråd med Trafikverket komma överens om den slutgiltiga lösningen för den östra delen av den planerade bron som är inom korridoren för framtida riksintresset Östlig förbindelse. Övriga riksintressen samt strandskyddat område påverkas inte av planerad upphöjning.

Större delen av projektområdet är inte detaljplanlagt men nedan detaljplaner överlappar projektområdet. Detaljplanerna anger trafik (T) som område för spår, järnvägstrafik och tunnelbana för de delar som berörs av projektområdet.

- DP 564 Detaljplan för Tvärbanan, Sicklaön 40:12 med flera Nacka kommun.
- DP 450 Detaljplan för Sicklaön 83:22 med flera, Sickla köp kvarter och del av Sickla industriområde, Nacka kommun Plan 1, Sickla Galleria etapp II.
- DP 625 Detaljplan för Tunnelbana till Nacka.

Den nya tunnelbanan berör Saltsjöbanans upphöjning vid Simbagatan. Där kommer tunnelbaneuppgång att anläggas med entréer norr och söder om Värmdövägen. Under mark i höjd med upphöjningen byggs en gångtunnel tillhörande tunnelbanan och hänsyn till konstruktionen behöver tas vid framför allt placeringen av brostöden. I järnvägsplanen för tunnelbaneutbyggnaden finns även fastställda ytor för tillfälligt nyttjande under byggnadstiden med villkor om att dessa ytor ska kunna samnyttjas med Saltsjöbanans upphöjning under projektets byggtid.

Saltsjöbanans upphöjning är förenlig med kommunens översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka* (2018) och ingår i Nacka stad - det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön. Nacka stad ska vara en nära och nyskapande del av Stockholmsregionen. Här är det attraktivt att leva, vistas och verka. 13 500 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka. Projektet bidrar till planerad utveckling enligt *Detaljplaneprogram för Planiaområdet* (2016) och utgör en central planeringsförutsättning i *Utvecklad strukturplan för Nacka stad* (2016).

5 Utförande

5.1 Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning

Upphöjningen innebär byggande av järnväg och därför måste en järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Kommunen ansvarar för att upprätta underlagen för järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen i enlighet med tecknade avtal mellan kommunen och Regionen.

Regionen är ansvarig för järnvägsplanen i egenskap av anläggningsägare och är därför ansvarig utåt mot sakägare och allmänhet i samband med samråd, granskning och fastställelse av järnvägsplanen.

Järnvägsplanen har varit på samråd och arbete pågår med att färdigställa handlingarna. 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, vilket övergripande framgår av beskrivningen i avsnitt 5.3.7 *Utredning och genomförande av fastighetsnära bulleråtgärder*.

I järnvägsplanen fastställs tillfälliga och permanenta markanspråk med anledning av genomförandet. Järnvägsplanen är planerad för att lämnas vidare till fastställelseprövning sommaren 2024 med en preliminär handläggningstid om cirka 6–8 månader. Järnvägsplanen är sedan möjlig att överklaga varpå en prövning av eventuella överklagande avgörs av regeringen. Järnvägsplanen bedöms preliminärt vinna laga kraft det andra kvartalet 2025 utan överklaganden och det fjärde kvartalet 2025 i det fall den överklagas.

5.2 Markägoförhållanden

Regionen äger berörda markområden för upphöjningen och har inte för avsikt att överlåta marken. Kommunen och regionen är därför överens om att ingå nödvändiga överenskommelser om bildande av officialservitut samt avtalsservitut i enlighet med principerna i *Genomförandeavtalet* (2023), läs mer under avsnitt 5.5 *Rättsligt genomförande*.

5.2.1 Tillfälligt nyttjande av mark under utbyggnadstiden

I första hand planeras den befintliga järnvägsfastigheten Sicklaön 76:1 samt de kommunägda fastigheterna Sicklaön 40:11 och 40:12 användas.

Även den privatägda fastigheten Sicklaön 83:22 i Sickla köpkvarter behöver användas för att nå byggarbetsplatsen från södra sidan av upphöjningen. Nyttjanderätterna är förenad med restriktionen att marken ska vara tillgänglig för annan trafik till Sickla köpkvarters lastkaj samt att marken inte får blockeras.

Tillfälligt nyttjande av mark krävs även för att säkerställa åtkomst för uppförande av elsäkerhetsstängsel i anslutning till upphöjningen i direkt anslutning till både den kommunala fastigheten Sicklaön 40:12 och de privatägda fastigheterna Sicklaön 115:1 och 115:4. Läs mer under avsnitt 5.5 *Rättsligt genomförande*.

Det pågår ett fortsatt arbete med att identifiera ytterligare mark som kan bli aktuell för ett ianspråktagande för upphöjningen av Saltsjöbanan. Det handlar bland annat om mark som Regionen genom Förvaltningen för Utbyggd Tunnelbana, nedan kallad FUT, har till sitt förfogande genom järnvägsplanen för tunnelbaneutbyggnaden.

5.3 Utbyggnad

Utbyggnaden av Saltsjöbanans upphöjning genomförs dels av kommunen, dels av Regionen.

Kommunen är byggherre för “upphöjningen”, Upphöjningen omfattar i huvudsak arbetet med det nya byggnadsverket, alltså den nya bron. Regionen är byggherre för BEST-anläggningen. BEST-anläggningen omfattar i huvudsak arbeten med bana, el, signal, tele och tillhörande teknikhus (järnvägsanläggningen).

Ansvarsfördelningen mellan kommunen och Regionen framgår av *Genomförandeavtalet* (2023). Av bild 4 framgår en schematisk redovisning av gränssnittet mellan kommunens och Regionens byggherreansvar.

Nedan följer en övergripande beskrivning hur utbyggnaden är planerad att genomföras samt vilka förutsättningar planeringen utgår från och vilka osäkerheter som projektet i den fortsatta planeringen hanterar givet platsens unika förutsättningar.

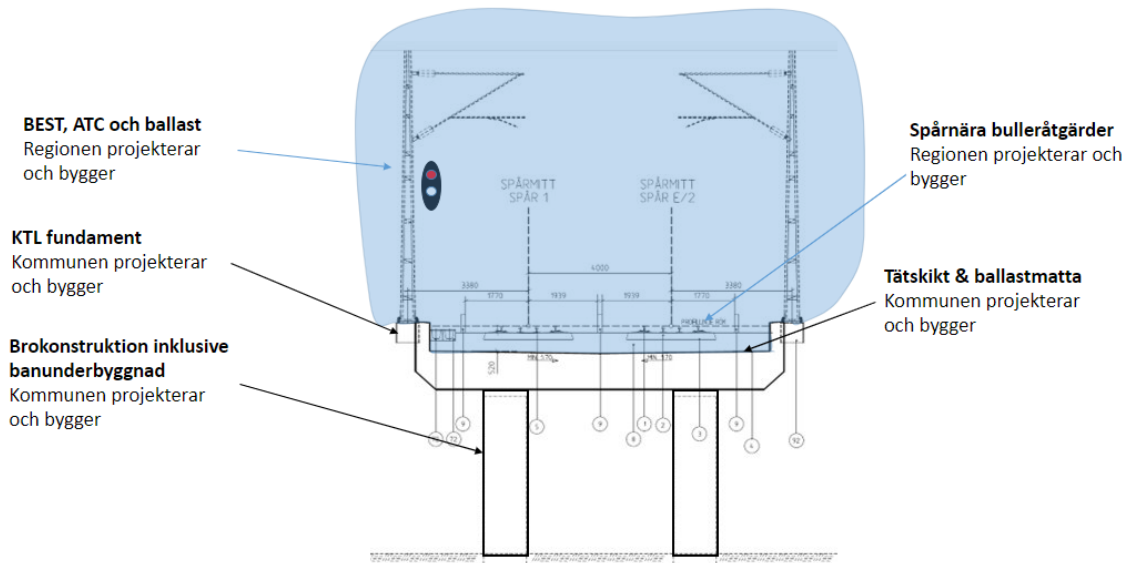


Bild 4. Schematisk skiss över arbeten som Regionen utför som byggherre inom område markerat med blått med förklarande text samt gränsdragning mot kommunens arbeten.

5.3.1 Allmänna anläggningar

De allmänna anläggningarna som kommunen är byggherre för och ska bygga inom Saltsjöbanans upphöjning är en ny broanläggning med tillhörande avvattning och anslutningsarbeten samt en ny skyfallspassage öster om upphöjningen under banvallen där Saltsjöbanans järnväg går i befintligt läge i markplan.

5.3.1.1 Ny broanläggning

Kommunen planerar att utföra en brokonstruktion med en total längd om 480 meter. Bron börjar vid Nacka Energi AB:s befintliga teknikhus i den västra delen av projektområdet.

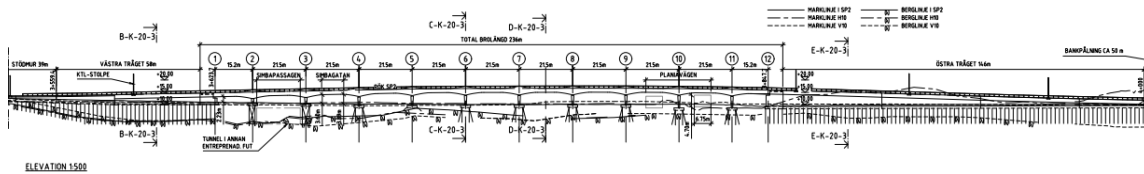


Bild 5. (Bjerkling, 2023): bild från systemhandling byggnadverk som visar konstruktionen sett söderifrån.

Längs med de privatägda fastigheterna söder om upphöjningen, angränsar upphöjningen till en befintlig lastgata in till Sickla köp kvarter. Här är en stödmur planerad att anläggas som planeras bli 39 meter lång för att hålla uppe banvallen.

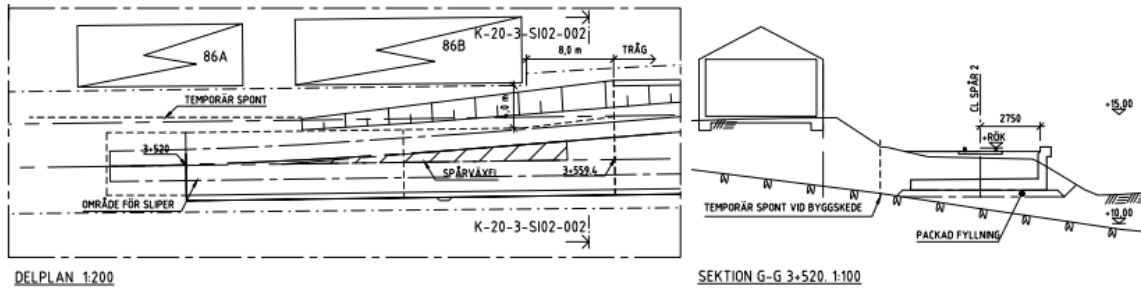


Bild 6. (Bjerking, 2023): utsnitt systemhandling byggnadverk redovisar en möjlig lösning förbi befintliga teknikhus.

Därefter går bron upp på en pålad trågkonstruktion (västra tråget) som planeras bli 58 meter lång. Tråget övergår därefter i en brokonstruktion, en slakarmerad betongkonstruktion om 11 fack och med en total brolängd om 236 meter.

Den nya 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 enkel byggbarhet och en förhållandevis kort konstruktionstid.

Föreslagen utformning framgår av bild 7–10.



Bild 7. (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 8. (Bjerkling, & 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.

Bron har tre kritiska passager varav två är lokaliserade i väster och där en av dessa är över FUT:s konstruktion under Värmdövägen och Saltsjöbanan. Stödplaceringen för bron samordnas med FUT:s konstruktion. Den andra är längs med Simbapassagen där en fri höjd om minst 3,5 meter ska uppfyllas samtidigt som anslutningen till Simbagatan och den privatägda fastigheten söder om upphöjningen behöver samordnas. Den tredje ligger längre österut och går över Planiavägen där vägmiljön och planerad anslutning med fri höjd för busstrafik förutsätter en fri höjd om minst 4,7 meter.

Efter det att upphöjningen passerat över Planiavägen övergår den återigen i en pålad trågkonstruktion (östra tråget) om 146 meter. Efter tråget följer 50 meter bankpålning. Söder om spåret, längs med det nya östra tråget, finns en befintlig bergsskärning med bergförstärkningar och stödmurar från 1930-talet.

Utformningen av det östra tråget är fortfarande under utredning vad gäller teknisk lösning med hänsyn till pågående dialog med Trafikverket under arbetet med järnvägsplanen med anledning av det framtida riksintresset för Östlig förbindelse. Trafikverkets ställningstagande om Östlig förbindelse kan medföra att det planerade Östra tråget förkortas och ersätts i dessa delar av en förlängd betongkonstruktion. En sådan förändring bedöms inte påverka slutkostnaden eller genomförandetiden för upphöjningen av Saltsjöbanan på ett betydande sätt.

Byggnadsverket förses med länkplattor i bankroppen i övergången mellan mark och bro i öst och väst, i enlighet med Regionens kravställning.



Bild 9. (Bjerkling, & 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 Planriavägen med Sickla Köp kvarter och möjlig bebyggelse inom stadsbyggnadsprojektet Traversen i bakgrunden.

5.3.1.2 Ny skyfallspassage öster om den nya broanläggningen

Under banvallen strax öster om brokonstruktionen utför kommunen en skyfallspassage i form av en dykarledning med inlopp från Värmdövägen och utlopp i Kyrkviksparken. Dykarledningen ingår i, och är en förutsättning för, Värmdövägens skyfallshantering och möjliggör att vatten på ett kontrollerat och säkert sätt kan ledas under banvallen ner till Kyrkviksparken och Järsla Sjö. Det möjliggör sin tur nödvändig skyfalls- och dagvattenhantering för tillkommande bebyggelse i Nacka stad. Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning hanterar därmed det tekniska gränssnittet mellan Värmdövägen och Kyrkviksparken så att det tekniska systemet utgör en helhet.

5.3.2 Järnvägsanläggningen läggs på den nya bron

När kommunen har slutfört arbeten med bron med tillhörande ramper kommer anläggningen besiktigas. Därefter inleder Regionen arbetet med att bygga spår, kontaktledning-, tele- och signalanläggningen på broanläggningen, se bild 4.

Trafikförvaltningens anläggningsdelar sträcker sig öster och väster om upphöjningens brokonstruktion för att där möta upp de delar av järnvägsanläggningen som kommunen, genom angränsande stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen/Sickla Bro demonterat och återställer i samband med, för närvarande pågående, byggnationen av angränsande stadsbyggnadsprojekt. Samordningen mellan dessa projekt är central med anledning av planerade anslutningsarbeten.

5.3.2.1 Nytt teknikhus och förnyat elsäkerhetsstängsel uppförs

Inom ramen för projektet kommer ett nytt teknikhus att anläggas tillhörande Saltsjöbanans järnväg. Teknikhuset är planerat att uppföras i projektområdets västra del invid Värmdövägen. Arbete med teknikdelarna i det nya teknikhuset kan ske innan upphöjningen har färdigställts. Längs med upphöjningens södra sida finns ett befintligt stängsel som vid behov behöver förnyas. Regionen ansvarar för teknikhus och elsäkerhetsstängsel.

5.3.3 Flera utbyggnadsprojekt 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. Trafiken på Saltsjöbanan in till Slussen är planerad att starta vid årsskiftet 2027/2028 igen.

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.

Under 2024 inleds förberedande arbeten för kommunens nästa etapp i ombyggnationen av Värmdövägen, i höjd med upphöjningen, med ett planerat avslut för hela etappen under 2027/2028. Värmdövägens färdigställande av ytorna under bron är beroende av tidpunkten för när den nya bron är uppförd och Regionen har påbörjat arbetet med att förlägga järnvägsanläggningen på den nya bron. Färdigställandet av ytorna under bron är även beroende av tidplanen för ombyggnationen av Planiavägen inom kommunens stadsbyggnadsprojekt Planiavägen-Järlaleden.



Bild 10. (Bjerkling, & 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 parkeringshuset i Sickla köp kvarter.

Stadsbyggnadsprojektet Planiavägen-Järlaleden planerar att starta utbyggnaden av Planiavägen 2025 med ett planerat avslut 2027 när Planiavägen kan ansluta till Värmdövägen under den nya bron.

Därutöver pågår detaljplaneringen av stadsbyggnadsprojektet Tryckluftsfabriken söder om den nya bron i Sickla köp kvarter med en preliminär byggstart under tredje kvartalet 2025. Stadsbyggnadsprojektet Traversen, där entrén söder om upphöjningen till tunnelbanans nya station Sickla är förlagd, planeras vara färdigställd till tidpunkten för när tunnelbanan öppnar 2030. I anslutning till den sydöstra delen om den nya bron pågår även planering i tidigt skede av stadsbyggnadsprojektet Sodafabriken. Traversen, Tryckluftsfabriken och Sodafabriken planeras och genomförs med exploitören Atrium Ljungberg AB (AL).

Sammantaget skapar platsens förutsättningar både begränsningar och möjligheter för den fortsatta planeringen av utbyggnaden av upphöjningen.

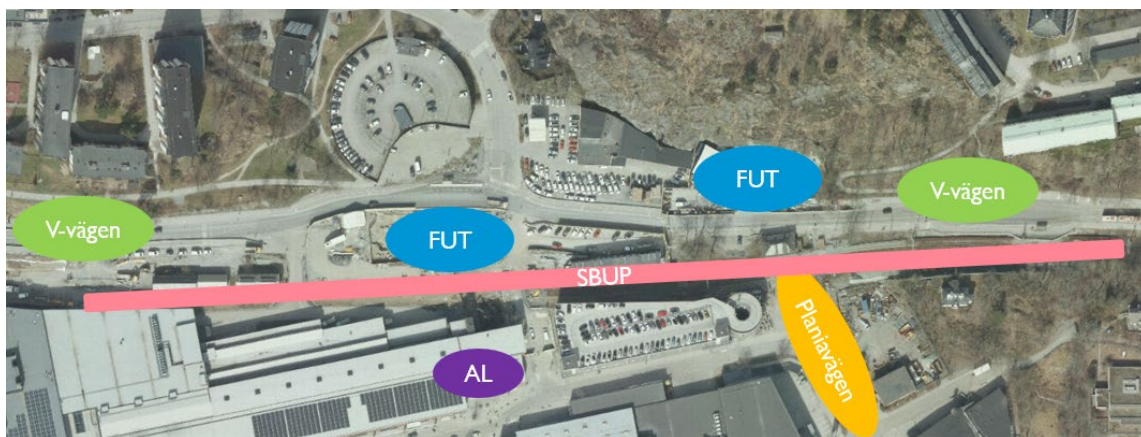


Bild 11. Bilden ovanför visar övergripande de fem olika byggherrarna i anslutning till projektområdet under perioden 2024 till 2028.

5.3.4 Samordning och produktionstidplan

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. Kommunen jobbar även samordnat med kommunikation gentemot allmänheten genom bland annat nyhetsbrev och informationsmöten.

Projektet arbetar i den löpande samordningen med att hitta de bästa lösningarna för till exempel framkomligheten för gående- och cyklister samt buss- och biltrafik, ledningsarbeten, etableringsytor och transporter i området. Det råder en generell brist på etableringsytor inom geografin för Saltsjöbanans upphöjning.

Aktuell produktionstidplan för upphöjningen kan sammanfattas enligt följande:

- Aktuella ledningsarbeten är planerade att genomföras i samband med att spårområdet, som är planerat att användas för att leda om trafik i samband med Värmdövägen ombyggnation i anslutning till projektområdet, iordningsställs för att tillfälligt hantera trafik från Värmdövägen.
- Även förberedande arbeten i form av till exempel vissa marksaneringsåtgärder genomförs i samband med planerade arbeten enligt punkten ovan. På så vis kan tiden för att inleda arbetet med att uppföra brokonstruktionen förkortas i väntan på att nödvändiga lov och tillstånd för upphöjningen erhålls.
- Åtgärder avseende till exempel markförstärkning eller motsvarande arbeten är planerade att inledas innan järnvägsplanen fastställts och vunnit laga kraft i syfte att skapa utrymme och tid för produktionen. Omfattning och detaljeringsgrad av dessa möjliga arbetspaket är ännu inte definierade, utredning och faktainsamling pågår.
- Utbyggnaden bedöms preliminärt genomföras i etappvis allt eftersom ytor, bland annat ytor FUT har rätt till enligt gällande järnvägsplan för tunnelbanan, frigörs. På så vis hindras inte produktionen och planerad färdigställandetid bedöms vara möjlig.

Produktionstidplanen uppdateras löpande med hänsyn till aktuella förutsättningar med en ökad detaljeringsgrad i varje del av processen från tidig planering till projektering och inför byggstart samt under pågående produktion.

5.3.5 Upphandling och entreprenadform

Givet platsens särskilda förutsättningar med en komplex geografisk miljö, angränsande byggprojekt och tekniskt utmanade arbeten kommer kommunen att genomföra utbyggnaden av allmänna anläggningar och övriga åtgärder som kommunen är byggherre för i projektet, med en totalentreprenad enligt ABT 06 i samverkan. Den valda entreprenadformen innebär att upphandlad entreprenör ansvarar för detaljprojektering och utbyggnad som vardera utgör en egen fas, Fas 1 och Fas 2. Avsikten är att dela upp ersättningsformen för entreprenadarbetena, varvid byggnadsverket ska ersättas genom ett fast pris med möjlighet till indexering och mark- och grundläggningsarbetena ska ersättas i enlighet med självkostnadsprincipen i ABT 06.

Genom den valda entreprenadformen åläggs entreprenören ett funktionsansvar vilket ger entreprenören en större frihet vid genomförandet. Det ställer krav på kommunen att ta fram ett väl genomarbetat förfrågningsunderlag med tydliga förutsättningar om till exempel vald utformning/gestaltning och krav med anledning av att järnvägsanläggningen läggs på den nya bron.

Upphandlingen inleds efter beslut härom av kommunfullmäktige eller kommunstyrelsen. I syfte att kunna tilldela och ha en projekterande organisation på plats i augusti/september 2024, bedöms upphandlingen behöva inledas under sensvåren 2024. Upphandlingen är planerad att genomföras med prekvalificering (selektivt förfarande) i två steg enligt lagen

om offentlig upphandling (LOU). Om marknads kompetens bedöms behövas i konstruktionstekniska avseenden för att möjliggöra en så kort produktionstid som möjligt, kan upphandlingen komma att genomföras genom upphandlingsförfarandet konkurrenspräglad dialog.

Oavsett val av upphandlingsförfarande avses tilldelning ske på grundval av bästa förhållandet mellan pris och kvalitet. Kvaliteten avses bedömas på anbudsgivarnas inlämnade genomförandemetod/-beskrivning, samarbetsförmåga och organisation.

Aktuell tidplan för järnvägsplanen medför att upphandlingen, som behöver inledas med hänsyn till planerad färdigställandetid, villkoras med en hävningsrätt för kommunen. I det fall kommunen vill häva kontraktet kommer kommunen behöva betala avvecklingskostnader och utebliven vinst till den kontrakterade entreprenören utöver eventuellt upparbetade självkostnader.

5.3.6 Ersättningstrafik under byggtiden

Det pågår idag ett antal olika arbeten längs med Saltsjöbanan varför den sedan januari 2023 är helt avstängd för trafik. Delar av banan berörs av arbeten med anledning av Slussenprojektet, byte av Danviksbron samt kommunens intrång på spårområdet i samband med stadsbyggnadsprojektet Värmdövägen.

Kommunen arbetar därför löpande tillsammans med Regionen med att se över möjligheterna för en delvis trafikering av Saltsjöbanan som innebär att Saltsjöbanan tas i drift i den mån det är möjligt. Målet att minska störningar i kollektivtrafiken så långt som möjligt så att såväl olägenheterna för kollektivtrafikresenärerna som kostnader för ersättningstrafik kan begränsas.

Avsikten är att trafikera banan från grenbanorna (Solsidan & Saltsjöbaden) via Fisksätra till Saltsjö-Järla station med 10 minuters trafik under perioden 2024–2027. Vid Saltsjö-Järla station blir det ett byte till buss för vidare resor in till Slussen. Anpassningen för denna trafiklösning bekostas till en del av kommunens stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen, då de kommer nyttja spårområdet fram till entreprenaden för den nya bron startar.

Omfattningen av busstrafiken är ännu inte fastslagen, men denna typ av partiell trafikering ger Kommunen stora besparingar för ersättningstrafikkostnaderna. Stockholms stad och Slussen projektet kommer att stå för den del av trafiken som motsvarar sträckan Henriksdal – Slussen.

5.3.7 Utredning och genomförande av fastighetsnära bulleråtgärder

Vid genomförandet av projektet kommer fastighetsnära åtgärder behöva genomföras, utöver planerade åtgärder inom spårområdet, för att klara riktvärden för buller inomhus och på uteplats för bullerberörda fastigheter. I samband med järnvägsplanen har en bullerutredning tagits fram som beskriver vilka fastigheter som är bullerberörda och som därför är föremål för vidare utredning av fastighetsnära bulleråtgärder.

Bullerberörda fastigheter omfattas av skyddsbestämmelser i järnvägsplanen som innebär att vidare utredning ska genomföras i syfte att säkerställa att berörda fastigheter med befintlig användning, till exempel bostäder eller kontor, får nödvändiga åtgärder för bullerdämpande

åtgärder enligt gällande riktvärden. Omfattningen beror på den bullerdämpande förmågan i befintliga fönster och ventiler samt om uteplats/balkong behöver avskärmas.

I enlighet *Genomförandeaftalet (2023)* ansvarar kommunen för att utreda och uppföra nödvändiga fastighetsnära bulleråtgärder som har bedömts som nödvändiga i järnvägsplanen. Däremot har Regionen redan tidigare utfört omfattande fastighetsnära åtgärder baserat på bullernivåer för Saltsjöbanans nuvarande läge i markplan.

Sammantaget finns det fortsatt behov av att utreda vilka av de fastigheter som har identifierats som bullerberörda som behöver fastighetsnära bulleråtgärder.

Kommunen ansvarar därför för att närmare utreda detta för att kunna säkerställa vilka fastigheter som har rätt till, vilka som redan har fått och vilka som behöver kompletterande fastighetsnära bulleråtgärder. Efter att utredningen är färdigställd kommer bullerberörda fastighetsägare få erbjudande om åtgärder som, förutsatt att fastighetsägaren tackar ja till erbjudandet, genomförs och finansieras av kommunen. När kommunen genomfört överenskomna åtgärder är kommunens ansvar uppfyllt enligt *Genomförandeaftalet (2023)* med Regionen. Härefter åligger det fastighetsägaren att upprätthålla den genomförda åtgärden. Regionen är ytterst ansvarig för järnvägens omgivningspåverkan.

5.4 Konsekvenser för fastighetsägare och boende

Projektområdet för Saltsjöbanans upphöjning är beläget på en central plats och kommer att påverka boende invid projektområdet och besökare till och verksamhetsutövare i Sickla köp kvarter samt alla trafikslag i perioder under byggtiden.

Under byggtiden kommer trafik periodvis att behöva ledas om varför projektet har en nära dialog med angränsande projekt, kommunens trafikenhet och Regionen se även avsnitt 5.3.5 *Samordning och produktionstidplan* och 5.3.6 *Ersättningstrafik*.

Projektet samarbetar löpande med kommunens trafikenhet och har dialog med angränsande utbyggnadsprojekt för att säkerställa en genomarbetad trafiklösning för tredje man och en förutsägbarhet för entreprenören. Samtidigt pågår dialogen med Regionen för att minimera påverkan på kollektivtrafiken och för att säkerställa att resenärer får tillgång till information om eventuella förändringar så fort som möjligt.

Under byggskedet kommer även omgivningen att uppleva störningar i form av bland annat buller, damning och transporter. Även stora mängder massor, till viss del förorenade, kommer att hanteras vid genomförandet av upphöjningen. 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, byggbodar och upplag med mera.

Utvecklingen innebär positiva konsekvenser för bland annat barn och ungdomar genom att området utvecklas till en mer attraktiv, levande och trygg stadsmiljö med tryggare gångstråk och bättre kommunikationer till rekreation, skolor och idrottsaktiviteter.

Genomförandet medför intrång på privatägd fastighet när befintligt stängsel, som skydd mot järnvägen, förnyas. Intrånget bedöms vara marginellt då berört markområde redan idag är ianspråktaget för samma funktion som är planerat att förnyas, se avsnitt 5.3.2.1 *Nytt teknikhus och förnyat elsäkerhetsstängsel uppförs*.

5.5 Rättsligt genomförande

Det är en förutsättning för planerad upphandling, att nödvändiga avtal för tillfälligt nyttjande av mark med anledning av upphöjningen tecknas innan förfrågningsunderlaget tillhörande planerad upphandling, se avsnitt 5.3.5. *Upphandling och entreprenadform*, publiceras.

5.5.1 Tidigare rättsliga åtgärder mellan regionen och kommunen

Viktiga avtal som tecknats mellan Regionen och kommunen är *Avsiktsförklaring (2022)* och *Genomförandavtal om Saltsjöbanans upphöjning i Nacka (2023)* samt *Plankostnadsavtal om Saltsjöbanans upphöjning i Nacka (2023)*.

5.5.2 Planerade rättsliga åtgärder mellan regionen och kommunen

I enlighet med *Genomförandavtalet (2023)* ska Regionen även efter att den nya bron har uppförts äga marken som bron står på. Kommunens rätt att nyttja marken för allmänna vistelseytor ska säkerställas genom avtals servitut. Principen för de avtals servitut som ska upprättas för allmänna vistelseytor är att hitta en lösning som tillgodoser kommunens behov för planerad användning av vistelseytorna samtidigt som den garanterar Regionen tillräckligt skydd för driften av järnvägsanläggningen.

Brokonstruktionen som ska ägas av kommunen säkras med officiälservitut och överförs som fastighetstillbehör till kommunens fastighet. Även passagera Planiavägen och Simbagatan under bron kommer att säkras med officiälservitut på Regionens fastighet. Järnvägsanläggningen kommer i sin tur att ägas av Regionen och säkras genom att officiälservitut bildas i kommunen fastighetstillbehör för brokonstruktionen.

Marken som Regionens nya teknikhus ligger på är delvis belägen inom den kommunägda fastigheten Sicklaön 40:11. Denna del av kommunens fastighet ska överföras genom fastighetsreglering till Regionens fastighet Sicklaön 76:1.

Tillfartsvägen till Regionens nya teknikhus på kommunens fastighet Sicklaön 40:11, anpassad efter ombyggnaden av Värmdövägen, ska säkerställas med officiälservitut till förmån för trafikförvaltningens fastighet Sicklaön 76:1.

Skyfallspassagen, dykarledningen, som ska ägas av kommunen ligger inom mark som ägs av Regionen. Kommunens äganderätt ska säkerställas genom servitut eller likvärdig rättighet.

Regionen och kommunen ska även teckna 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.

5.5.3 Planerade rättsliga åtgärder inom privatägd mark

Viss mark på de privatägda fastigheterna Sicklaön 83:57, 115:1 och 115:4 berörs tillfälligt under byggtiden. Avsikten är att ett genomförandeavtal tas fram med fastighetsägaren Atrium Ljungberg AB. På de privatägda fastigheterna Sicklaön 115:1 och 115:4 (samt på kommunens fastighet Sicklaön 40:12) ska Regionen uppföra ett elsäkerhetsstängsel som ska säkerställas med officialservitut.

5.5.4 Andra fastighetsrättsliga åtgärder i anslutning till projektområdet med påverkan på projektet Saltsjöbanans upphöjning

Området norr om upphöjningen ska enligt *Avsiktsförklaringen* (2022) regleras över till kommunens fastighet eftersom Värmdövägen flyttas söderut. Regionens fastighet Sicklaön 76:1:s norra gräns föreslås då hamna i linje med den nya bronns norra sida. Denna markreglering hanteras inom stadsbyggnadsprojektet för Värmdövägen men påverkar Saltsjöbanans upphöjning genom att arbets- och etableringsytor ligger inom det markområdet som ska överföras.

Nacka stationshus ska enligt aktuella beslut flyttas till Igelboda och den befintliga hyresgästens kontrakt har därför sagts upp.

5.5.5 Övriga lov och tillstånd med anledning av utbyggnaden

Bygglov krävs inte för den nya bron, dock för Regionens nya teknikhus. Vidare är bedömningen i dagsläget att ingen anmälan om vattenverksamhet krävs med anledning av upphöjningen av Saltsjöbanan. Marklov kan komma att krävas för att genomföra de markarbeten som är planerade. Detta ska utredas närmare i det fortsatta arbetet. Regionen bedöms ha ett behov att inhämta rivningslov för delar av sina planerade arbeten.

5.6 Konsten att skapa stad

Invånare och andra som verkar i området ska kunna vara delaktiga när vi tillsammans utvecklar området. Med kommunikationsinsatser och andra aktiviteter vill kommunen uppmuntra engagemang, nyfikenhet och medskapande under projektets gång. Syftet är att skapa en attraktiv och levande plats där människor trivs och mår bra, både under byggtiden och när det är färdigbyggt. Kommunen arbetar också aktivt och medvetet med konst, kultur och konstnärlig kompetens som verktyg och resurser i stadsutvecklingens olika faser under namnet Konsten att skapa stad.

Inom projektet Saltsjöbanans upphöjning planeras inte några särskilda aktiviteter inom ramen för konsten att skapa stad. Projektet tar i sin kommunikationsplanering hänsyn till hur platsen och projektet kan levandegöras i syfte att bidra till en förståelse kring sammanhanget. Genom planerad utformning av den nya bron bidrar projektet till att skapa attraktiva och levande platser, se avsnitt 5.3.1.1 *Ny broanläggning*.

6 Tidplan

Tidplanen nedan redovisar planerade aktiviteter, tidigare tagna beslut framgår av bilaga 2 *Ärendeöversikt* tillhörande genomförandebeslutet. 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.

7 Ekonomi

7.1 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 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 | | | | | | | | | Årsbudget | | | | | | Totalt | Beslutsinstans | Datum | | |
|---------------------------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|------------|---------------|---------------|------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| | =>2023 | | | 2024 | | | 2025 | | | 2026 | | | Årsbudget 2027=> | | | | | | | |
| | 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 | -78,4 | -78,4 | KF | | | |
| Genomförandebeslut | 0,0 | 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 | 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 | | |

7.2 Kostnadsbedömning

I samband med framtagandet av denna utbyggnadspromemoria har projektet genomfört en översyn av senast framtagen kostnadsbedömning från beslutet om genomförandeaftalet 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 till 6 månaders försening mot redovisad tidplan och föreslagen utbyggnadsordning.

Givet att kostnadsbedömningen är framtagen 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 3 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 3 framgår övergripande prognosticerade kostnader i projektet samt upparbetad kostnad till och med år 2023.

Övergripande kostnadsbedömning för Saltsjöbanans upphöjning, miljoner kronor, tabell 3

| 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 Genomförandeaftalet (2023) | 176 |
| Upparbetad kostnad till och med 2023 | 54 |
| Summa utgifter | 1 185 |

Jämfört med kostnadsbedömningen i samband med beslut om genomförandeaftalet 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.

7.3 Finansiering

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 4.

Tillkommande årlig kapitalkostnad för infrastrukturell investering, miljoner kronor, tabell 4

| Projektname | 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.

7.4 Driftskostnader för allmänna anläggningar

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 5

| 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 5 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, tillkommande kapitalkostnad.

8 Risker

Projektet har genom löpande systematiskt riskarbetet 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. Övriga osäkerheter såsom exempelvis detaljeringspåslag inkluderas i entreprenadkostnaden. För en utförligare beskrivning av riskarbetet och utfallet från arbetet, se bilaga 1 PM Risk.

9 Kommunikation

En kommunikationsplan har tagits fram för projektet som löpande uppdateras utifrån i vilken fas projektet är i. Med anledning av projektets geografi, med flera stora byggprojekt i anslutning till upphöjningen, arbetar projektet samordnat, tillsammans med Regionen och angränsande projekt, med kommunikation gentemot allmänheten bland annat genom nyhetsbrev och informationsmöten. Kommunikationsinsatserna planeras utifrån allmänhetens och näringsidkarnas perspektiv mot bakgrund av att produktionen kommer att påverka kollektivtrafiken och möjligheten att röra sig i anslutning till området.

10 Rapportering

10.1 Avslut och överlämnande

Byggnadsverket med dess tätskikt och bullerdämpande matta besiktas inför överlämnande till Regionens entreprenör för färdigställande av järnvägsanläggningen.

Projektavslut av projektet kommer ske efter godkänd slutbesiktning enligt gällande rutiner på Nacka kommun. Därefter kan slutredovisning ske.

I I Bilagor

Bilaga 1. Risker

Nina Morling
Enhetschef
Exploateringsenheten

Jessica Hjerpe
Enhetschef
Anläggningsenheten

Sandra Henze
Projektledare
Exploateringsenheten

Johann Schmid
Byggprojektledare
Anläggningsenheten