

2021-11-29
Rev. 2022-02-23

UTBYGGNADS-PM

Dnr KFKS 2018/430
Projekt 93101896

Utbyggnads-PM Värmdövägen etapp 1-2

Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen i Nacka stad,
i kommundelen Sicklaön, Nacka kommun



Kartan visar projektets avgränsning. Den lilla kartan visar var i Nacka kommun området ligger.

Innehåll

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund.....	3
3	Syfte och mål	4
3.1	Syfte.....	4
3.2	Mål.....	4
3.2.1	Projektmål.....	4
3.2.2	Hållbart byggande	5
3.2.3	Uppföljning av mål.....	6
4	Förutsättningar.....	6
4.1	Område och avgränsningar.....	7
4.2	Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala	7
4.3	Detaljplan	8
4.4	Markägoförhållanden.....	8
4.5	Utbyggnad	8
4.5.1	Allmänna anläggningar.....	8
4.6	Konsekvenser för fastighetsägare, boende och trafikanter.....	10
4.7	Rättsligt genomförande	10
5	Tidplan	11
6	Ekonomi	11
6.1	Budget.....	11
6.2	Projektkalkyl.....	11
6.3	Finansiering.....	13
6.4	Driftskostnader för allmänna anläggningar	13
7	Risker	14
8	Kommunikation.....	14
9	Rapportering.....	15
9.1	Avslut och överlämnande	15
10	Bilagor.....	15

I Sammanfattning

Värmdövägen är en av Nackas huvudgator och utgör ett huvudstråk för teknisk infrastruktur i Sickla och Centrala Nacka. I anslutning till vägen planeras en stor del av Nackas bostadsutbyggnad och stadsutveckling. Värmdövägen ska byggas om från genomfartsled till levande stadsgata där gående, cyklister och kollektivtrafik prioriteras. Sträckningen utgör ett huvudstråk för ledningar och projektet ska utöka huvudstråkets kapacitet vilket är en förutsättning för fortsatt stadsutveckling och realiserandet av Nacka kommuns genomförandeplan. Denna utbyggnadspromemoria avser utbyggnad av Värmdövägen etapp 1 och 2 från korsningen Lillängsvägen/Värmdövägen i öster till Sickla bro i väster. Utbyggnad av Värmdövägen etapp 3 pågår och ett Utbyggnads-PM för etapp 3 gick i maj 2020 upp för beslut i kommunens stadsutvecklingsutskott. Projektet ska följa kommunens beslutade riktlinjer för hållbart byggande. Projektet har valt att prioritera ett antal målområden i riktlinjerna.

Nacka stad kallas det nya, täta och blandade området som skapas på västra Sicklaön där projektet ingår. Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen angränsar till ett flertal andra pågående och kommande byggnationer och stadsbyggnadsprojekt. Exempel på byggnationer och stadsbyggnadsprojekt är utbyggnad av tunnelbanan vid Sickla och Järla, Saltsjöbanans upphöjning, stadsbyggnadsprojekten Rotorfabriken, Järla stationsområde och ombyggnation av Järla bro. Värmdövägen är en viktig del i den planerade skyfallshanteringen för Nacka stad vilket påverkar Värmdövägens lågpunkter. Värmdövägens hantering av dagvatten är en förutsättning för att flera detaljplaner ska kunna vinna laga kraft. Projektets många beroenden gentemot omkringliggande projekt har påverkat framtagen systemhandling och medför att hänsyn måste tas i arbete med produktionsplanering och produktionstidplan. Projektet är beroende av markåtkomst för att ge utrymme åt vägen. Den största markinnehavaren är Trafikförvaltningen Region Stockholm. Förhandlingar kring markreglering pågår.

Utbyggnad av Värmdövägen kommer ske i etapper som har delats in i flera skeden för att säkra framkomlighet för entreprenaden och tredje man.

2 Bakgrund

Värmdövägen är en av Nackas huvudgator och utgör ett huvudstråk för teknisk infrastruktur. Innan Värmdöleden, väg 222, byggdes ut på 1960- och 70-talet var Värmdövägen det huvudsakliga trafikstråket mellan Stockholm och Nacka samt vidare ut mot skärgården. I samband med utbyggnad av Nacka stad ska Värmdövägen byggas om till en levande stadsgata som möter ny bebyggelse, främjar gång- och cykeltrafik och förses med gatuträd för bland annat rening av dagvatten. Även den södra delen av Vikdalsvägen ingår i projektet.

Värmdövägen utgör huvudstråk för ledningar vilka ska försörja både befintliga och tillkommande bostäder och verksamheter. Den tillkommande exploateringen på Västra Sicklaön innebär att den tekniska försörjningskapaciteten behöver förstärkas. Förstärkningen är en förutsättning för att utbyggnad ska ske i enlighet med kommunens beslutade genomförandeplan samt Stockholmsöverenskommelsen, som bland annat innebär att kommunen ska bygga ut 13 500 bostäder innan år 2035.

Systemhandling togs fram 2019 för projektets samtliga ingående delar. Under 2020 utökades projektet något västerut för att innefatta även Sickla bro, och för denna del är systemhandlingsprojektering i sitt slutskede. För projektets östra del, etapp 3, har bygghandling tagits fram och produktion pågår i enlighet med fastställd utbyggnadspromemoria för Värmdövägen, etapp 3. Denna utbyggnadspromemoria avser resterande delar av Värmdövägen som delas in i etapp 1 till 2.

3 Syfte och mål

3.1 Syfte

Projektets övergripande syfte är att säkerställa en funktionell och gestaltningsmässigt god utformning av den framtida Värmdövägens sträckning genom Nacka stad. Syftet är att aktuella delar av Värmdövägen ska utvecklas från genomfartsled till levande och trafiksäker stadsgata som bidrar till att uppnå översiktsplanens strategier om stadsmiljö samt ett effektivt och klimatanpassat transportsystem med tunnelbana. Värmdövägen ska även fortsättningsvis utgöra ett viktigt stråk för teknisk försörjning för befintlig och kommande bebyggelse som huvudstråk för vatten, avlopp, el och värme, vilket är en förutsättning för fortsatt utbyggnad i enlighet med genomförandeplaneringen för Nacka stad. Gatan är en av Nacka stads huvudgator och den ska anpassas till den nya stadsmiljön som växer fram i Nacka stad. Framkomligheten ska vara god, med prioritering för gående, cyklister och kollektivtrafik och stadsrummet ska utformas attraktivt för att fler ska vilja röra sig och uppehålla sig längs gatorna.

3.2 Mål

3.2.1 Projekt mål

Projektets mål är:

- En attraktiv utformning av Värmdövägen som tar stöd i visionen om en tät och blandad stad och stadsbyggnadsprinciperna i Fundamenta.
- Värmdövägen ska utformas som en stadsgata med helhetsgestaltning där planerad bebyggelse följer gatan. Vidare ska gaturummet, där det är möjligt, utformas med angöring, trädtrader för en grön stad och dagvattenhantering, samt husfasader med entréer mot gatan för stadsliv.
- Funktionell och framkomlig gata där gång-, cykel-, och kollektivtrafik prioriteras samt där en trygg och säker miljö ska uppnås.
- Att utöver trafikrelaterade funktioner även samordna och lösa funktioner som kan eller bör lokaliseras inom det framtida vägområdet, såsom ledningsinfrastruktur för vatten, avlopp, el, fjärrvärme, tele och fiber och dagvattenhantering.
- Att anpassa projektets tidplan till angränsande projekt så att förseningar undviks.
- En lämplig indelning i etapper som skapar förutsättningar för ett rationellt genomförande.
- En kostnadseffektiv ombyggnad där både investeringskostnader och långsiktiga driftkostnader beaktas.

- Projektet ska sträva efter att gatubredden hålls nere och hela tiden göra en avvägning mellan funktion och bredd för att hitta bästa möjliga lösningar, där nödvändiga funktioner får plats, i en gatusektion som ur ett fotgängarperspektiv inte upplevs som för bred. Bredden ska inte överstiga 32 meter.

3.2.2 Hållbart byggande

Nacka kommun har tagit fram riktlinjer för hållbart byggande som beslutades av miljö- och stadsbyggnadsnämnden i november 2012. Syftet med riktlinjerna är att öka hållbarheten i stadsbyggandet och underlätta uppföljningen av prioriterade hållbarhetsområden. För stadsbyggnadsprojektet har följande målområden valts ut som prioriterade:

Hållbart resande

Värmdövägen och Vikdalsvägen har idag, och kommer även i framtiden, ha en avgörande betydelse för framkomligheten för alla trafikslag med företräde för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Projektet ska säkerställa att lokal busstrafik och stombustrafik även efter tunnelbanans öppnande har en god framkomlighet.

Skapa rum för verksamheter, blandad bebyggelse och mötesplatser

Värmdövägen och Vikdalsvägen är stråk med offentliga rum, verksamheter och mötesplatser. Avsikten är att stärka dessa funktioner i framtidens Nacka stad. Värmdövägens och Vikdalsvägens ombyggnad ska stödja den inriktningen. Projektet innehåller ingen planerad bebyggelse. Gatans utformning med angoringsmöjligheter och gångbanor påverkar möjligheterna att förverkliga intilliggande bebyggelsens önskade stadskvaliteter.

Anpassning till framtida klimat

Värmdövägen ligger i eller i nära anslutning till lågpunkter vilka anges som kritiska vid intensiva regn i genomförda skyfallsanalyser. Med en genomtänkt höjdsättning ges Värmdövägen förutsättning att fungera som avledande kanal för dagvattenvolymer som inte kan fördröjas i gatumiljön.

Dagvatten som renas och infiltreras

Värmdövägen och Vikdalsvägen är trafikerade gator där dagvattenföroreningar behöver tas omhand. I första hand ska dagvatten renas och fördröjas med gatuträd i skelettjord. Frågan behöver beaktas i både projektering, utbyggnad och framtida drift.

Effektiv mark- och resursanvändning

Längs vissa delar av Värmdövägen och Vikdalsvägen finns ytkrävande trafiklösningar samt impedimentytor där en ombyggnad kan bidra till en effektivare markanvändning. Detta medför även att markytor frigörs för bebyggelse och väl fungerande allmänna platser. En utformning där alla trafikslag beaktas möjliggör framkomlighet för människor som bor och verkar i stora delar av kommunen.

Utvecklande av gröna tjänster

Värmdövägen omges till stora delar av grönområden men grönstrukturen är inte en del av gatan. Tillkommande växtlighet i gatan kompletterar den existerande grönstrukturen så att den får en genomtänkt roll i att leverera ekosystemtjänster som exempelvis temperaturreglering, rening av luft och rening och fördröjning av vatten. Dessutom bidrar växtligheten starkt till att bilda attraktiva gaturum.

3.2.3 Uppföljning av mål

Målen följs upp löpande i projektet. Ändring av inriktningar, exempelvis den uppdaterade genomförandeplanen för stadsutveckling på västra Sicklaön, som beslutades i kommunstyrelsen den 30 mars 2020, påverkar målen och möjligheten att uppfylla dessa.

4 Förutsättningar

Värmdövägens omvandling till stadsgata finns nämnd i översiktsplan *Hållbar framtid i Nacka*, antagen 2012, och i den reviderade versionen från 2018. Omvandlingen till stadsgata anges i översiktsplanen som en åtgärd som bidrar till att genomföra strategin om en tät och mer blandad stad på västra Sicklaön. Den planerade stadsutvecklingen i Nacka stad förutsätter en ändamålsenlig infrastruktur. Gatans stadsrum och funktioner för gående, cykel och kollektivtrafik samt ledningar under marknivån prioriteras. För att möjliggöra den planerade stadsutvecklingen i enlighet med beslutad genomförandeplan behöver en utökning av kapaciteten för ledningar vara klar senast under 2028. Delmål är att senast 2024 färdigställa fjärrvärmeanslutning vid Alphyddan och att senast 2026 ansluta ny vattenledning från Sickla industriväg till Kyrkviksparken.

Strukturplan för Nacka stad ger stöd för projektets inriktning. Två detaljplaneprogram som berör projektet har antagits, ett för Planiaområdet i Sickla som antogs 2016 och ett för centrala Nacka som antogs 2015. Projektdirektiv för projektet Värmdövägen beslutades den 7 juni 2017 och startpromemoria antogs 28 augusti 2018.

I Nacka kommuns strategi för cykelsatsningar pekas Värmdövägen ut som regionalt huvudcykelstråk. Huvudcykelstråket är en förutsättning som ska beaktas i projektet. Därutöver ska Framkomlighet i Nacka som beslutades i kommunfullmäktige under 2016 beaktas.

Stadsbyggnadsprojektet angränsar till flertalet andra pågående eller kommande byggnationer och stadsbyggnadsprojekt. Exempel på angränsande stadsbyggnadsprojekt är utbyggnad av tunnelbanan vid Sickla och Järla, Saltsjöbanans upphöjning, stadsbyggnadsprojekten Rotorfabriken, Järla stationsområde och ombyggnation av Järla bro. Omgivande stadsbyggnadsprojekt påverkar utformning och placering av Värmdövägen i framtagna systemhandling. Till exempel förflyttas Värmdövägen söderut för att göra plats åt tunnelbanans uppgång vid Alphyddevägen. Värmdövägens nya lokalisering kräver att Saltsjöbanan flyttar söderut. Omgivande byggprojekt medför att projektets produktionsplanering och produktionstidplan är beroende av yttre omständigheter.

Stadsbyggnadsprojektet är en viktig del i den planerade dagvatten- och skyfallshanteringen för Nacka stad, vilket påverkar Värmdövägens lågpunkter. Värmdövägens hantering av dagvatten är en förutsättning för att flera detaljplaner ska kunna antas.

4.1 Område och avgränsningar

Projektområdet omfattas av Värmdövägen från Sickla bro i väster till Nacka Forum i öster samt den södra delen av Vikdalsvägen. Denna utbyggnadspromemoria omfattar Värmdövägen från korsningen Lillängsvägen/Värmdövägen och västerut till Sickla bro, se rödmarkering i figur 1 nedan. Ombyggnation av Sickla bro tillkom projektet 2019.



Figur 1: Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen som helhet. Värmdövägen etapp 3 som utgör resterande del av projektet är illustrerad i orange.

För att Värmdövägen ska kunna byggas ut enligt systemhandling krävs flytt av Nacka stationshus samt upphöjning eller flytt av Saltsjöbanan. Upphöjningen av Saltsjöbanan hanteras som ett angränsande projekt som har beröringspunkter med Värmdövägen. En beröringspunkt är utformningen av områdets skyfall- och dagvattenhantering. Framtagen systemhandling för Värmdövägen förutsätter en upphöjning av Saltsjöbanan. I projektet ingår inte att tillse skyfallspassager över eller under Saltsjöbanan.

4.2 Planförutsättningar - statliga, regionala och kommunala

Projektet 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. 14 000 nya bostäder och 10 000 nya arbetsplatser gör det möjligt att bygga tunnelbanan till Nacka.

Ett genomförande av projektet medverkar till den utveckling som pekas ut i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2050) samt Nacka kommuns översiktsplan (Hållbar framtid i Nacka, 2018). Värmdövägen i Nacka stad och del av Vikdalsvägen är viktiga delar i den utvecklade strukturplanen för Nacka stad och en ombyggnad av gatan pekas även ut i detaljplaneprogrammet för Centrala Nacka.

I området som berörs av denna utbyggnadspromemoria finns nedanstående riksintressen som behöver beaktas.

- Riksintresse för kommunikationer, projektet gränsar till Saltsjöbanan.
- På västra Sicklaön finns en planerad 220kV elkabel mellan Skanstull och Centrala Nacka, sträckningen har bedömts vara av riksintresse. I planeringen för ledningen

har det dock identifierats en sträckning som inte påverkar eller påverkas av Värmdövägen.

Huvuddelen av projektområdet är antingen planlagt som gata eller är planlöst område i kommunal ägo. Inom dessa områden bedöms utbyggnad kunna ske utan upprättande av ny detaljplan.

4.3 Detaljplan

Värmdövägens nya lokalisering berör markområden som till stor del omfattas av gällande detaljplaner och i viss utsträckning berör projektet mark där detaljplaneläggning pågår. Det är inte tillåtet att bygga ut Värmdövägen i strid med gällande detaljplaner. För att genomföra byggnationen av Värmdövägen krävs att detaljplanerna anpassas med planbestämmelser som möjliggör utbyggnaden.

Vissa gällande detaljplaner längs sträckan är äldre planer med utgången genomförandetid och vid behov och under vissa förutsättningar finnas möjligheter att avvika från detaljplanen. Delar av projektområdet är privatägt eller ägt av Region Stockholm och projektet behöver säkerställa tillgången till dessa markområden.

Där Värmdövägen angränsar till vilande eller framtida stadsbyggingsprojekt, där visst markintrång behövs på privat mark, krävs en bedömning om markfrågan behöver lösas separat från angränsande stadsbyggnadsprojekt eller om gatan kan ges en provisorisk utformning i väntan på detaljplan.

En stor del av projektet bedöms kunna genomföras inom planlöst område i kommunens ägo.

4.4 Markägoförhållanden

Utifrån gaturummets utbredning i framtagna systemhandlingar behöver flera markregleringar genomföras. Främst gäller det mark i anslutning till Saltsjöbanan som behöver regleras från Trafikförvaltningen Region Stockholm till kommunen.

4.5 Utbyggnad

4.5.1 Allmänna anläggningar

Kärnan av stadsbyggnadsprojektet utgörs av utbyggnad av allmänna anläggningar med om- och nyförläggning av ledningar för att förse kommande bebyggelse med nödvändig ledningsinfrastruktur. Nacka kommun ansvarar för utbyggnaden av allmänna anläggningar.

Bygghandlingsprojektering för sträckan från Sickla bro i väster till korsningen Värmdövägen/Lillänsvägen i öster för att ansluta till etapp 3 kommer genomföras stegvis.

Vald entreprenadform är totalentreprenad i samverkan. Utbyggnad kommer ske som en del av den redan upphandlade samverkansentreprenaden för Södra Centrala Nacka med Skanska Sverige AB som entreprenör för utbyggnad av allmänna anläggningar. Inom ramen för entreprenaden kommer vissa förberedande arbeten att behöva genomföras innan utbyggnaden kan börja. Till exempel byggnation av tillfällig väg för temporär omledning av trafik.

Skedesplanering för utbyggnaden av etapp 1 och 2 av Värmdövägen genomförs för att säkerställa ett så rationellt genomförande som möjligt utifrån de förutsättningar projektet har idag. Skedesplaneringen har tagits fram utifrån förutsättningen att minimera mängden provisoriska ledningsdragningar och tillse tillräcklig ledningskapacitet, samtidigt som hänsyn tas till omkringliggande projekt.

Som en första del planeras byggnationen börja med arbeten på sträckan förbi Kyrkogårdsmuren mellan Järla bro och Finntorp samt sträckan över Sickla bro ner till Alphyddan för att klara fjärrvärmeanslutningen till 2024. Därefter planeras produktion av sträckan Alphyddan till Finntorp för att möjliggöra anslutning till den nya vattenledningen vid Kyrkviksparken. Som sista deletapp byggs sträckan mellan Järla bro upp till korsningen Lillängsvägen/Värmdövägen för att färdigställa och knyta ihop hela systemet och möta den kommande bebyggelsen på denna delsträcka.

För att bibehålla framkomlighet för trafiken, blåljusverksamheten samt gång och cykeltrafiken under utbyggnad av Värmdövägen utmed Kyrkogårdssträckan krävs en del extraordinära åtgärder. Projektet planerar för en tidigareläggning av den planerade avstängningen av Saltsjöbanan under 2023 för att på så sätt skapa möjligheten att leda om samtliga trafikslag via spårområdet. Just denna sträcka är för trång för att rymma byggnation och trafik samtidigt. Det är inte möjligt att tillskapa en säker trafik respektive arbetsmiljö på grund av platsbrist utmed denna del av projektet. Genom samverkan med Trafikförvaltningen Region Stockholm har detta tillvägagångssätt växt fram till en bättre lösning för alla parter. Framkomlighet på sträckan för bussoperatörer samtidigt som arbetsmiljön samt framdriften gynnas. Det kommer emellertid att medföra en del ökade kostnader inom projektet för demontering av järnvägsanläggningen, byggnation av provisorisk väg och sedan även återställning av spårområdet. Även en del av kostnaden för ersättningstrafik för Saltsjöbanan från Fisksätra till Slussen kommer att belasta projektbudgeten.

Samordning av utbyggnaden med övriga projekt inom kommunen sker löpande och synergivinster försöker tillvaratas. Ledningsarbeten för aktuella ledningsägare samordnas och planeras att genomföras inom ramen för projektet. Anslutning av Nacka Vatten och Avfalls ledningar till ny anlagd park vid Kyrkviken kräver samordning och produktionsplanering då projektet arbetar för att undvika att gräva i Värmdövägen vid upprepade tillfällen på samma sträcka.

Inom projektet finns flertalet trånga sektioner där murar måste hanteras, antingen gentemot angränsande fastigheter eller Saltsjöbanan. Längs sträckan förbi Kyrkogårdsmuren kommer projektet bygga om muren mot Saltsjöbanan som idag är bristfällig, förutsatt att omläggningen av Nacka energis ledningar möjliggörs. För kyrkogårdsmuren och Setterwalls mur arbetar projektet för att minimera påverkan på dessa där det är möjligt.

Genomförandet kommer ske i samverkan med Region Stockholm då projektet har många och viktiga beröringspunkter med regionens anläggningar. En samverkansgrupp mellan organisationerna har tillsatts för att driva dessa frågor och se till att båda parter kan tillgodogöra sig de synergieffekter som finns för båda parter i en samordnad utbyggnad.

Gällande möjlig sanering inom projektområdet finns det indikationer från genomförda undersökningar att det förekommer föroreningar i asfalten, vilka kommer kräva särskild hantering och därför även vara kostnadsdrivande för projektet.

4.6 Konsekvenser för fastighetsägare, boende och trafikanter

Värmdövägen är en huvudgata genom Nacka och påverkar närboende, närliggande verksamhetsutövare och de som passerar på vägen. En central uppgift för projektet är att bygga om Värmdövägen till en gata med stadsmässig karaktär som prioriterar framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter. Säkerheten kommer att höjas med bland annat bredare gång- och cykelbanor, olika materialval, upphöjda korsningar, belysning och skyltprogram som är anpassade för gående och cyklister. Omvandlingen från bilväg till stadsgata bedöms vara positivt för både barn och vuxna när utbyggnaden är klar.

Under utbyggnadstiden kommer tillfälliga trafikomläggningar att genomföras. Projektet arbetar i samarbete med trafikenheten med en proaktiv hantering av trafikordningsplaner i projekteringsskedet. Syftet är att säkerställa en genomarbetad trafiklösning för tredje man samt en förutsägbarhet för entreprenören under utbyggnaden. Dialog pågår också med Trafikförvaltningen för att möjliggöra en förutsägbar kollektivtrafik även under tiden för trafikomläggningar. Hänsyn tas till räddningstjänstens verksamheter då Nackas centrala brandstation ligger intill Värmdövägen och framkomlighet i området är viktig för samtliga invånare i Nacka, inte bara intilliggande fastigheter och boenden.

4.7 Rättsligt genomförande

Kommunen har tecknat övergripande markavtal med respektive ledningsägare som har ledningar markförlagda i kommunens mark. Avtalen reglerar övergripande kostnadsfördelning mellan kommunen och respektive ledningsägare vid ledningsomläggningar. Kommunen kommer att ingå projektspecifika genomförandeavtal med varje ledningsägare vilka bland annat ska reglera kostnadsfördelningen mellan kommunen och ledningsägaren. Aktuella ledningsägare inom ramen för detta projekt är förutom kommunen även de kommunala bolagen Nacka Vatten och Avfall, Nacka Energi samt de externa bolagen Stockholm Exergi, Skanova och Stokab. Dessa ska förse framtidens Nackabor med vatten, avlopp, el, värme samt fiber.

Genomförandet är beroende av markregleringar i angränsande stadsbyggnadsprojekt. För projektets genomförande behöver mark från fastigheten Sicklaön 361:1 regleras över till kommunen inom stadsbyggnadsprojektet Järla stationsområde norr. I det fall som detaljplanen för Järla stationsområde blir försenad tecknas ett nyttjanderättsavtal för att säkra projekt Värmdövägens åtkomst till del av fastigheten Sicklaön 361:1. Två mindre markområden om totalt ca 65 kvm behöver regleras över från fastigheten Sicklaön 146:4 till kommunen. Fastighetsreglering hanteras inom stadsbyggnadsprojektet Rotorfabriken.

För projektets genomförande behöver markområden som ägs av Trafikförvaltningen Region Stockholm regleras över till kommunen.

Det kan komma att bli aktuellt med marklov på vissa sträckor inom projektet, vilket kommer att utredas vidare under bygghandlingsprojekteringen.

5 Tidplan

Aktivitet	År och kvartal
Markanvisning, utskick	Ej relevant
Antagen detaljplan	Ej relevant
Byggstart allmänna anläggningar	2022/2023
Byggstart byggnad kvartersmark (första spadtaget)	Ej relevant
Start inflyttning	Ej relevant
Godkänd slutbesiktning allmänna anläggningar	Löpande from 2024 tom 2028
Färdigställt (hela projektet klart för inflytt)	Ej relevant
Projektavslut	2029

6 Ekonomi

6.1 Budget

Stadsbyggnadsprojektet har beviljats medel vid fyra tillfällen:

- 15 miljoner kronor för arbete i tidigt skede
- 53,3 miljoner kronor för framtagande av systemhandling
- 25,5 miljoner kronor för framtagande av bygghandlingar i etapp 3
- 225 miljoner kronor för utbyggnad av etapp 3 samt fortsatt projektering.

	Beslutstidpunkt samt beslut				SUMMA (tkr)
	2017-11-13	2018-06-18	2019-11-18	2020-06-15	
	§307 D nr KFKS 2017/19 KFKS 2017/428	§ 210 D nr KFKS 2018/19	§ 157 D nr KFKS 2019/76 KFKS 2019/438	§ 166 D nr KFKS 2020/284	
Inkomster/intäkter	0	0	0	0	0
Utgifter	-15 000	-53 300	-25 500	-225 000	-318 800
Netto exkl VA	-15 000	-53 300	-25 500	-225 000	-318 800
Avgående inkomst VA	0	0	0	0	0
Avgående utgift VA	0	0	0	0	0
Netto VA	0	0	0	0	0
TOTALT BEVILJAD BUDGET	-15 000	-53 300	-25 500	-225 000	-318 800

Tabell 1. Tabellen ovan redovisar politiskt beviljad budget på en övergripande nivå och tidpunkt för beslutet.

Projektet kommer i genomförandebeslutet, som inkluderar denna utbyggnadspromemoria, söka medel för resterande bygghandlingsprojektering och utbyggnad av sträckan Sickla bro till korsningen Lillängsvägen/Värmdövägen. I genomförandebeslutet söks också budget för intäkter relaterade till etapp 3.

6.2 Projektkalkyl

Framtagen projektkalkyl för entreprenad- och byggherrekostnad baseras på kostnadsbedömningar framtagna utifrån nyckeltal och erfarenhetsvärden från pågående

produktion av Värmdövägen etapp 3, se tabell 2. Intäkterna består av vidarefakturerings till ledningsägare samt beviljade bidrag. Genomförandeavtal med ledningsägarna är ännu inte tecknade för etapp 1-2 och en uppskattning av intäkten baserat på genomförandeavtalen för etapp 3 ligger till grund för framtagna kalkyl. I kalkylen finns medräknat beviljade bidrag från Naturvårdsverket på 14 miljoner kronor för etapp 3. Sökta, men ej beviljade, bidrag finns inte med i kalkylen.

Totalkostnaden för projektet, etapp 1-3 samt Sickla bro, uppgår till 1 310 miljoner kronor. Totala intäkter till projektet uppgår till 194 miljoner kronor.

Denna utbyggnadsprogram avser etapp 1 och etapp 2. Utgifterna för dessa bedöms sammanlagt uppgå till ca 1 050 miljoner kronor vilka härrör från utbyggnad av allmän väg. Av utgifterna är 720 miljoner kronor investeringskostnader och 330 miljoner kronor är driftkostnader. Driftkostnaderna består av kostnader för ledningsarbeten, provisorier och sanering. Intäkter till projektet för etapp 1 och 2 uppskattas till 160 miljoner kronor fördelat på 160 miljoner kronor från vidarefakturerings till ledningsägare.

Då detta är ett stort och omfattande projekt som kommer pågå under en längre tid finns det osäkerheter i projektets prognos för de delar som planeras att utföras efter 2024.

Projektet bedöms totalt erhålla ett negativt investeringsnetto om cirka 1116 miljoner kronor. Finansiering av projektet sker genom exploateringsersättning, ersättning från ledningsägare och försäljning av omkringliggande kommunal mark.

Tabell 2. Fördelning av kostnader allmänna anläggningar, Värmdövägen etapp 1-3 samt Sickla bro.	Utgifter (miljoner kronor)
UTFALL KOSTNADER TOM 2021-11-24	
Förstudie	-15
Systemhandling, etapp 1-3	-33
Bygghandling, etapp 3	-25
Systemhandling, Sickla bro	-13
Utbyggnad, etapp 3	-69
SUMMA UPPARBETADE KOSTNADER	-155
PROGNOS KOMMANDE KOSTNADER	
Projektledning, administration, byggledning, besiktning, driftöverlämning, byggherrekostnad	-93
Projektering	-70
Utbyggnad allmänna anläggningar	-901
Sanering	-71
SUMMA PROGNOS KOSTNADER	-1155
UTFALL INTÄKTER TOM 2021-11-24	
Nacka Vatten och Avfall AB	4
Bidrag Naturvårdsverket, etapp 3	10
SUMMA INTÄKTER	14
PROGNOS KOMMANDE INTÄKTER	

Bidrag Naturvårdsverket, etapp 3	4
Ledningsägares andel av kostnader, etapp 3	16
Ledningsägares andel av kostnader, etapp 1-2 samt Sickla bro	160
SUMMA PROGNOSEN INTÄKTER	180
TOTALT KOSTNADER	-1310
TOTALT INTÄKTER	194
NETTO	-1116

6.3 Finansiering

Kostnader för utbyggnad av Värmdövägen kommer initialt att belasta Kommunen. Kommunens kostnader ska sedermera täckas av den exploateringsersättning som exploitörer inom Nacka stad erlägger. Exploateringsersättningen regleras i de exploateringsavtal som upprättas mellan kommunen och exploitörer och beslutas i samband med en detaljplans antagande i ett genomförandebeslut. Att tillse finansiering via markintäkter och exploateringsersättning från Sickla och Centrala Nacka i enlighet med program för markanvändning ligger utanför ramen för detta projekt. Sammantaget är målet att med samtliga intäkter och utgifter från berörda stadsutvecklingsprojekt i Nacka Stad ska kommunen uppnå en ekonomi i balans.

Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen sker i samordnat förfarande med utbyggnaden av Sickla Bro som är ett Natur- och trafiknämndsprojekt. Utbyggnad av Sickla bro bekostas av beviljade medel från Natur- och trafiknämnden. Summan uppgår till 77 miljoner kronor och ska finansiera delar av projekteringen och utbyggnaden av Sickla bro.

Projektet ska även till viss del bekostas av ledningsägare som utökar sin kapacitet i Värmdövägen. Kostnadsfördelningen mellan kommunen och respektive ledningsägare fastställs först i genomförandeavtal, se rubrik 5.5.

Projektet har erhållit bidrag från Naturvårdsverket för dagvattenåtgärder inom etapp 3. Bidraget inkommer till kommunen efter redogörelse av upparbetade kostnader. Beviljat bidrag uppgår till 14 miljoner kronor.

Projektet har även sökt statlig medfinansiering från Trafikverket avseende standardhöjning av regionalt cykelstråk och säkerhetshöjande åtgärder för arbeten som sker 2022. Motsvarande ansökan planeras att göras inför kommande år.

6.4 Driftskostnader för allmänna anläggningar

– Tillkommande årlig kapital- och driftkostnad, miljoner kronor, tabell 3

Projektnamn	Tillkommande kapitalkostnad år 1	Total kapitalkostnad år 1	Tillkommande årlig driftkostnad	Total årlig driftkostnad	Aktiveringsdatum (ÅÅÅÅMM)
Värmdövägen etapp 1-2	28	28	2,5	2,5	202812

7 Risker

Nedan redovisas de mest centrala riskerna som har identifierats i projektet. Arbete sker löpande under projektets gång för att identifiera och hantera risker.

- Bristfällig samordning mellan aktörer i intilliggande område, många och stora byggprojekt pågår samtidigt i området vilket kan försena och fördyra projektet.
- Avstängning av Saltsjöbanan under 2022/23 ej möjlig vilket ger projektet behov för omfattande provisoriska ledningsdragningar, omöjlig framdrift, skyhöga extrakostnader.
- Framkomlighet för busstrafik under utbyggnad.
- Försenad produktion i FUT projekt i Sickla, påverkar kommunens färdigställande av allmänna anläggningar, ledningsnät mm.
- Saltsjöbanas upphöjning blir inte av innan 2025/26, planerad utformning av Värmdövägen inte möjlig utan omfattande omtag samt provisorium.
- Markåtkomst från intilliggande markägare saknas, utbyggnaden av vägen och ledningsnätet inte möjlig utan avsteg från godkänd systemhandling.
- Många barn och oskyddade trafikanter rör sig i området, vilket ställer höga krav på ökat säkerhetsmedvetande.
- Sent ändrade förutsättningar från byggherren i angränsande projekt, tex ändrade lägen för serviser.
- I pågående etapp har det visat sig vara föroreningar i vägkroppen samt dess beläggning vilket kan resultera i kostnadsdrivande hantering av förorenade massor.
- Brist på etableringsytor i projektets långsmala arbetsområde

Riskerna hanteras exempelvis genom proaktiv hantering av trafikanordningsplaner, samordning med omkringliggande projekt och verksamheter samt med ledningsägare och genom kommunikationsinsatser.

8 Kommunikation

Kommunikation kring projektets fortsatta utbyggnad är prioriterat och kommer vara nödvändig för att kunna genomföra projektet. Arbete med detta har påbörjats i och med den första etappen som är under utbyggnad idag och planen är att arbeta vidare med utveckling av detta för att takta med den kommande utbyggnaden. Många människor kommer beröras på olika sätt och det är viktigt att information kommer finnas tillgå för berörda.

Projektgruppen har i den pågående utbyggnaden av första etappen, etapp 3, tagit fram ett arbetssätt för att nå ut till både boende, verksamheter och övriga nackabor. Detta sker bland annat genom en blogg som uppdateras veckovis med information om pågående samt kommande arbeten och via nyheter på nacka.se. Riktade utskick till berörda verksamheter och boende i närområdet med information genomförs vid exempelvis större trafikomläggningar och andra påverkande arbeten. Proaktivt kommunaktionsarbete ska tillämpas för vidare utbyggnad och kommer kräva resurser inom projektet.

Kommunikationsplan, baserad på redan framtagen plan för etapp 3, kommer att tas fram för resterande arbeten. Stor vikt läggs på kommunikation till tredje man gällande trafikpåverkande åtgärder. Då produktionen kommer påverka kollektivtrafiken och Saltsjöbanans trafikering läggs mycket fokus på kommunikation och samordning med Regionen om exempelvis tider och framkomlighet.

9 Rapportering

9.1 Avslut och överlämnande

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

10 Bilagor

Inga bilagor biläggs detta Utbyggnads-PM.

Nina Morling
Enhetschef Exploatering

Martin Örbloom
Projektledare Exploatering

Peter Skogberg
Enhetschef Bygg & Anläggning

William Bluum
Byggprojektledare Bygg & Anläggning