

Genomgång av stadsbyggnadsprojekten Saltsjöbanans Upphöjning och Värmdövägen

Upphöjning av Saltsjöbanan

Stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning innebar att Saltsjöbanan skulle höjas upp på en bro i höjd med Sickla köpvarter. Det skulle stärka de urbana sambanden, tänkte man, minska barriäreffekter och ge en smidigare och effektivare trafiklösning. Tanken var att man under bron skulle möjliggöra utrymmen för nya offentliga platser, bland annat en ny pendelparkering för cyklar. Jämnare trafikflöden skulle skapas då Planiavägen kunde ansluta till Värmdövägen under bron, och dagvatten och skyfall skulle kunna ledas vidare till Kyrkvikens reningsbassäng.

Vid antagande att **Start-PM för projektet, 2015-10-20**, (§ 201 KSSU) beräknades att projektet skulle kosta mellan 280 till 360 miljoner kronor. Skillnaden berodde på om Nacka station skulle behöva byggas om på upphöjningen eller inte, enligt handlingarna.

Källa: [04a Start PM Saltsjobanans upphojning tjskr.pdf](#)

En så kallad Avsiktsförklaring med regionen togs beslut om i KF 2022-05-16. [Avsiktsförklaring med Region](#). Nacka kommun och dåvarande Stockholms läns landsting ingick en avsiktsförklaring redan 2017 för att bygga en upphöjning av Saltsjöbanan mellan Nacka och Sickla station. Avsiktsförklaringen var villkorad av att genomförandeaftal skulle tecknas inom två år. Så skedde inte och avsiktsförklaringen löpte därmed ut per automatik.

Kommunen och Regionen återupptog under slutet av 2020 diskussionerna om att komma vidare både kring Mötesplats Nacka och Saltsjöbanan. Det resulterade i ett nytt förslag till avsiktsförklaring om Saltsjöbanan som också hade ett bredare anslag. Den omfattade flera åtgärder där regionen och kommunen var överens om att få till en modern och kapacitetsstark Saltsjöbana. Några av insatserna var fler mätesspår, att upphöjningen byggs samt att regionen köper in nya vagnar. Avsiktsförklaringen infattade att kommunen kan lägga del av Värmdövägen på banvallen under en del av utbyggnaden av Värmdövägen. Även denna avsiktsförklaring är villkorad av att ett finansierings- och genomförandeaftal ska tecknas senast 31 juli 2023. I handlingarna kan man läsa att:

*”En tidig kalkyl i 2018 års penningvärde pekar på en kostnad på drygt 700 miljoner kronor. Detta är kostnaden för hela upphöjning. Omräknat till dagens penningvärde motsvarar detta cirka **800 miljoner kronor**. Erfarenhetsmässigt ökar den kalkylerade kostnaden när mer projekteringar görs i olika faser.”*

Projektet stoppades 2024 efter att slutkostnaden bedömdes kunna bli **minst ca 1,2 miljarder kronor**. Det var i april 2024 som kommunfullmäktige beslutade att avbryta upphöjningen av Saltsjöbanan.

Källor: KSSU 240319 Genomförandebeslut om Saltsjöbanans upphöjning
[17b Protokollsutdrag KSSU §35.pdf](#)

Saltsjöbanans Upphöjning, genomförandebeslut: [Nacka kommun: Kommunfullmäktige - Sammanträdesdatum / handlingar](#)

Förgäveskostnader för Saltsjöbanans Upphöjning

Att avbryta upphöjningen av Saltsjöbanan innebar en hel del kostnader. Bland annat ersättning till regionen. Parterna har tagit fram ett förslag till överenskommelse som innebär att kommunen ersätter regionen med **47 miljoner kronor** för kostnader kopplade till delar som beskrivs nedan. Det är inte specificerat i överenskommelsen hur stor del av de 47 miljoner kronorna som går att hänföra till de olika delarna, men det finns underlag till hur parterna kommit fram till detta förslag. **En väsentlig del av ersättningen kan härledas av följderna av kommunens beslut att avbryta stadsbyggnadsprojektet Upphöjning av Saltsjöbanan.** I detta finns också förgäveskostnader som regionen fick till följd av kommunens beslut att avbryta arbetet med upphöjningen av Saltsjöbanan. Kommunen hade påbörjat vissa arbeten på området där upphöjningen skulle ha byggts. Den södra plattformen vid Nacka station hade rivits och vissa anläggningar kopplat till banan demonterats. Parterna är överens om i vilken omfattningen kommunen ska ersätta regionen.

Källa: KS 2251107:

[a Tjskr till KS Överenskommelse budgetbegäran upphöjning Saltsjöbanan rev 20251107.pdf](#)

I en bilaga kan man utläsa att de 47 miljonerna är hänförliga till:

Förgäveskostnader (projektavslut april-september 2024) hänförliga till avbrytandet av Upphöjningen: Återställande av riven plattform, Kostnader för konvertering av station Saltsjö-Järla till en temporär vändstation, **Ersättningstrafik** 15 december 2024 – 8 februari 2025, samt **Ersättningstrafik** 9 februari – 31 maj 2025. Således ingår kostnader för ersättningstrafik samt även köp av Nacka Stationshus i dessa 47 miljonerna.

Källa: [b Bilaga 1 Överenskommelse avtal.pdf](#)

I Årsbokslut för 2024 kan man hitta följande: Förgäves- rivnings och saneringskostnader, övriga driftkostnader investeringsprojekt: 134,6 miljarder. Hela den summan är alltså inte förgäveskostnader för Saltsjöbanan. (Enligt ChatGPT är det **37 miljoner** som är hänförliga till Saltsjöbanan.)

Källa: Årsbokslut [2024](#)

Enligt tidningen Mitti har den uteblivna upphöjningen totalt nu kostat kommunen 102,9 miljoner kronor (se artikel nedan). De inkluderar då de 47 miljonerna plus 59 miljoner som de skriver att kommunen redan plöjt ned i detta. Var Mitti hittat den siffran är oklart, kanske har de frågat tjänstemännen. Eller så kan det vara så att det kommer att tas upp fler förgäveskostnader i kommande Årsbokslut (för 2025), så att de totala förgäveskostnaderna för Upphöjningen blir högre.

Mitti: [Upphöjningen stoppad – kostar ändå över 100 miljoner | Mitti](#)

Fler artiklar:

[Gerdau svänger om miljardprojekt – ingen upphöjning av Saltsjöbanan – Nacka Värmdö Posten](#)

[Notan: Saltsjöbanan 70 miljoner dyrare | Mitt i](#)

Projekt Värmdövägen

Tanken med stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen är att utveckla vägen från att ha varit en trafikled till att bli en stadsgata, en ”grön, trygg och trivsamt stadsgata” som binder ihop Sickla med Centrala Nacka. Samtidigt säkras man också den tekniska försörjningen och klimatanpassar infrastrukturen för framtiden. Från början var det mest fokus och tal om just stadsgata, idag talar man mer om hur viktigt projektet är för att försörja nya nackabor med VA, el, hantera dagvatten mm. Ombyggnaden av Värmdövägen är en förutsättning för flera omkringliggande detaljplaner som har antagits och för att fler detaljplaner i området ska kunna antas och genomföras. Dvs det är en förutsättning för att man ska kunna klara av en ökad exploatering på västra Sicklaön, som följer av Tunnelbaneavtalet där Nacka förbundit sig att bygga 13 500 lägenheter. Vägen ska rena dagvatten i nya växtbäddar, leda dagvatten och skyfall samt skapa bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik.

Ombyggnaden av Värmdövägen inleddes 2020 och genomförs etappvis fram till första halvåret 2029 är planen. Etapp 3 från Vikdalsvägen till korsningen Värmdövägen/Lillängsvägen har färdigställts. Sedan 2023 pågår ombyggnaden på en sträcka från Sickla bro till Alphyddan, etapp 1, samt från Saltsjö-Järta till Finntorp, etapp 2. Nästa etapp, 1b från Alphyddan till Finntorp, fick nya förutsättningar efter kommunfullmäktiges beslut om att avbryta upphöjningen av Saltsjöbanan på en bro i höjd med Sickla köpkvarter.

Bland annat innebar det tillkommande arbeten i form av olika skyfallslösningar som annars hade genomförts i samband med upphöjningen av Saltsjöbanan. Det har även skett förändringar inom projektets omfattning. Bland annat har det varit en större mängd förorenade massor än som tidigare bedömts samt att det har tillkommit nödvändiga arbeten vid den norra delen av Sickla industriväg.

I diverse handlingar som rör projektet kan man också läsa bland annat: Projektet har stora utgifter gällande både projektering och utbyggnad då projektet avser ett stort geografiskt område. Projektet ska finansieras av exploateringsersättning från stadsbyggnadsprojekt i Centrala Nacka och Sickla, bland annat Trycklyftsfabriken, Svindersberg, Nya Gatan och Järta stationsområde i enlighet med ”Program för markanvändning” samt till viss del av ledningsägare. Kommunen kommer också att bära sin del av kostnader för allmänna anläggningar vid försäljning av kommunal mark i Sickla och Centrala Nacka. Det är viktigt att anpassa utbyggnadstakten med övriga omkringliggande stadsbyggnadsprojekt och nödvändiga ledningsdragningar men även med utbyggnadstakten av bostäder i omgivningen och därmed intäkter som ska finansiera stadsbyggnadsprojektet. Ledningsomläggningarna i projektet kommer till stor del bekostas av ledningsägarna men provisorier och eventuella ledningsflyttar kommer att belasta kommunen.

Projektet har visat sig vara mer komplext och blivit dyrare än man först uppskattade. Eftersom projektet behöver bli färdigt har vi i NL och övriga partier inte kunnat göra annat än att rösta för de utökade budgeterna.

Genomgång av olika beslut och etapper

Den allra första kostnads kalkylen för projektet Värmdövägen togs fram i samband med Start-PM och de tidiga planprogrammen för Centrala Nacka 2015 när projektet formellt startades politiskt. Den tidiga kalkylen var inte en fast budget utan en **översiktlig investeringsbedömning** för hela gatuombyggnaden och infrastrukturen.

I Start-PM, KSSU §155, 28 augusti 2018, hänvisas till en mycket tidig kostnadsuppskattning. Ett Start-PM är kommunens **första politiska beslut i ett stadsbyggnadsprojekt** och innebär att tjänstemän får i uppdrag att börja planera projektet. I Start-PM 2018-08-15 STARTPROMEMORIA Värmdövägen – i Nacka stad, kan man läsa att:

”Projektets kostnader för projektering och entreprenad uppskattas till 250 miljoner kronor. I kostnadsuppskattning ingår inte kostnader för ledningar och ledningsarbeten.”

Projektet har en beviljad budget för projekteringskedet beslutad i tertiäl 1 2018. Projektet ska löpande uppdatera kostnadsuppskattningen för projektet och under projekteringsfasen ska en detaljerad kalkyl för ombyggnad av Värmdövägen och del av Vikdalsvägen tas fram. Under projekteringsfasen ska även en kalkyl tas fram för anläggning av nya ledningar i Värmdövägen och del av Vikdalsvägen. Befintliga ledningar och kablar ska vara i drift under hela projektets genomförande. Kommunen har övergripande markavtal med respektive ledningsägare som har ledningar markförlagda i kommunens mark. Avtalen reglerar vem som ska bekosta ledningsomläggningar.

Flera avtal bygger på att kostnaderna ska fördelas enligt olika procentsatser mellan parterna beroende på hur lång tid ledningarna har funnits i marken. **Nyläggning och kapacitetsökning av ledningsnätet bekostas av ledningsägarna.** En fördelning av kostnader som uppkommer för ledningsarbeten ska arbetas fram inom projektet och projektspecifika avtal ska tecknas med respektive ledningsägare. **Ledningsomläggningen i projektet kommer till största del bekostas av ledningsägarna.** Kostnader för provisorier och eventuella ledningsflyttar kommer att belasta kommunen och bedöms kunna bli omfattande. Projektets samtliga kostnader ska presenteras i utbyggnads-PM innan utbyggnaden påbörjas.

Källa: KSSU augusti 2018 [Microsoft Word - 04a_tjskr_startPM_Värmdövägen](#)

I Utbyggnads-PM, KSSU §94, 12 maj 2020, för Etapp 3 uppskattas kostnaderna för utbyggnaden av hela projekt Värmdövägen till 830-890 miljoner kronor. Kostnadsuppskattningen är baserad på systemhandlingen för projektet. Etapp 3 är den del av projektet som man först började bygga.

I Utbyggnads-PM, KS §65, 7 mars 2022, för Etapp 1 och Etapp 2, anges totalkostnaden för hela projektet till 1 310 miljoner kronor och 194 miljoner kronor i intäkter. I budgeten ingår även kostnaden för ombyggnationen av Sickla bro.

Den ursprungliga **genomförandebudgeten** för **projektet Värmdövägen** beslutades av Nacka kommunfullmäktige **21 mars 2022**. Totalkostnaden för projektet Värmdövägen, etapp 1-3 samt Sickla bro, beräknades då uppgå till 1 310 miljoner kronor. Totala intäkter till projektet uppgick till 194 miljoner kronor. **Netto således 1 116 miljoner kronor**. Intäkterna kommer från ledningsägarna. I protokollet från kommunfullmäktige beslutades att bevilja 991 miljoner kronor i investeringsutgifter, 194 miljoner kronor i investeringsinkomster. Netto: 797 dvs ca 800 miljoner. Den budgeten innefattade byggnation av etapp 1 och 2. Etapp 3 hade redan innan fått en budget (se ovan). Totalt 1 116 miljoner för alla tre etapper således.

Beslutet innebar bland annat:

- Ombyggnad från trafikled till **stadsgata**
- Prioritering av **gång-, cykel- och kollektivtrafik**
- Utbyggnad av **teknisk infrastruktur** (vatten, avlopp, el, fjärrvärme, tele och dagvatten)
- Plantering av träd och utveckling av mötesplatser längs gatan
- Etappvis genomförande under flera år

Den aktuella etapperna beräknades vara färdig omkring **2028–2029**.

Källor: Utbyggnads-PM [Start-PM](#) samt Genomförandebeslut för Stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen: [Tillägg till markanvisningsavtal](#)

Den tidigare kalkylen underskattade eller inkluderade inte fullt ut flera kostnader som senare tillkom: mer omfattande ledningsomläggningar, komplex trafikhantering under byggtid, samordning med tunnelbanan till Nacka, samordning med projekt kring Saltsjöbanan, högre entreprenadkostnader. Detta är viktiga orsaker till att budgeten senare ökade. Den största ekonomiska risken i sådana stadsutvecklingsprojekt är exploateringsintäkterna. Man räknar med intäkter från:

- markförsäljning
- exploateringsavtal
- anslutningsavgifter (gäller bolagen)

Om bostadsbyggandet minskar kan intäkterna bli lägre än planerat. Bå räknas Sickla och Sicklavallen in som en intäkt till projektet. Men vi vet i dagsläget inte hur det projekten Sicklavallen kommer att sluta, om projektet ens går plus när tex marken måste saneras.

Ny budget okt nov 2024. Värmdövägen har blivit dyrare

Ur det reviderade genomförandebeslutet, Värmdövägen, okt 2024: Kommunfullmäktige beviljar **utökad budget** för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen för år 2024 och framåt med -496 miljoner kronor netto. Detta fördelat på 70 miljoner kronor i investeringsinkomster och -566 miljoner kronor i investeringsutgifter. **Alltså en ökning med nästan en halv miljard!**

Detta beroende på att det under pågående produktion av Värmdövägen har det skett stora förändringar som lett till en ny slutkostnadsprognos, och man gör nu en **begäran om utökad budgetram för att slutföra projektet. Kommunens totala kostnad för Värmdövägens utbyggnad, inklusive redan upparbetade kostnader, bedöms nu uppgå till cirka -1,87 miljarder kronor**. Den totala intäkten, inklusive redan erhållna intäkter från vidarefakturerings till ledningsägare samt statliga bidrag, bedöms uppgå till 264 miljoner kronor. **Projektets**

nettokostnad bedöms nu till cirka 1,6 miljarder kronor. I denna kostnad ingår kostnad för ersättningstrafik för Saltsjöbanan.

Den aktuella kostnadsbedömningen indikerar en uppskattad totalkostnad **om 204 miljoner kronor för ersättningstrafiken**. Nettot för den totala budgeten med den nu beslutade utökade budgeten blir alltså 1,6 miljarder. Ledningsomläggningarna i projektet kommer till stor del bekostas av ledningsägarna men provisorier och eventuella ledningsflyttar kommer att belasta kommunen. Man antyder i samma handling att kostnaderna kan komma att öka ytterligare med 320 miljoner, men man ansöker inte om budget för detta i detta beslut. Men man antyder olika former av risker och flaggar för att projektet kan bli ännu dyrare.

Källa: [13b Tjskr Reviderat genomförandebeslut Värmdövägen_rev.pdf](#)

I Utbyggnads-PM, KS §272, 28 oktober 2024 nämns exempel på förändringar i projektet som påverkat kostnaderna; mer massor som måste lämnas till deponi med anledning av föroreningar och sulfidförande berg, nedlagd tid för Regionens arbete med anledning av kommunens påverkan på deras anläggning och verksamhet, utökat utredningsarbete och tillkommande arbeten på grund av fler tilläggsbeställningar från berörda ledningsägare, stora förändringar på världsmarknaden med kraftigt stigande priser som följd.

På KF 260216 beslutades om ny budget för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen. Denna gång för att återställa Saltsjöbanans banvall som nyttjats under tiden som Värmdövägen byggts om. För att återställandet ska kunna komma igång behöver budgeten utökas med 70 miljoner, trots att regionen och Nacka kommun inte är eniga om hur kostnaderna för att återställa banvallen ska fördelas. Regionen anser att kommunen ska stå för närmare 300 miljoner.

”Beslutet är nödvändigt för återställandet av banvallen mellan Sickla och Saltsjö-Järsla... Region Stockholm och Nacka kommun har tecknat ett antal avtal avseende arbeten kring Saltsjöbanan på västra Sicklaön. Avtalen reglerar bland annat principer för avstängning av Saltsjöbanan, nyttjandet av banvallen, återställandet av banvallen samt principer för kostnadsfördelning mellan parterna. Regionen och kommunen har inte lyckats enas om kostnadsbildningen för återställandet av banvallen eller hur kostnaderna ska fördelas. För att inte försena återställandet av banvallen och start för trafikeringen av Saltsjöbanan behöver budgeten för stadsbyggnadsprojekt Värmdövägen utökas trots att kommunen inte är överens med regionen om kostnaderna för återställandet. Budgeten kan behöva utökas när överenskommelse nåtts avseende kostnaderna och fördelning av dessa”

Källa: [24c Tjskr Genomförandebeslut Återställande banvallen.pdf](#).

Artiklar:

Ur Nacka Värmdö Posten 260323: [Tidigare Nackadirektör om stadsbygget: Magstarkt av Gerdau – Nacka Värmdö Posten](#)

Ur Mitti 260209 [Notan: Saltsjöbanan 70 miljoner dyrare | Mitt i](#)

Ur Mitti 250903: Om skenande kostnader för Värmdövägen, kostnad för ersättningstrafik och för att lägga tillbaka rälsen: [Chocknota på 282 miljoner kan försena Saltsjöbanan | Mitt i](#)

Ur Mitti 241008 [Vägbygget minst en halv miljard dyrare | Mitt i](#)