Stockholms läns landsting

2017-07-10
LS 2017-0877

Landstingsstyrelsen
Landstingsstyrelsens förvaltning
SLL Budget och investeringar
Irina Rehn

Fastighets- och
investeringsberedningen

Inriktningsbeslut avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar dels inriktningsbeslut för fortsatt arbete med Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station, dels avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station.

Beslutsunderlag

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande den 10 juli 2017
Trafiknämndens protokollsutdrag den 20 juni 2017
Trafikförvaltningens tjänsteutlåtande den 30 maj 2017
Utredning Saltsjöbanans upphöjning
Avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning
Investeringskalkyl

Förslag till beslut

Fastighets- och investeringsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att fatta ett inriktningsbeslut för planeringsfasen av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station - om 7 245 000 kronor inklusive index - inom beslutad ram i 2017 års investeringsbudget, varav Nacka kommun finansierar 7 245 000 kronor samt

att godkänna avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning
Trafiknämnden har beslutat att föreslå landstingsstyrelsen att fatta ett inriktningsbeslut för Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station, ett stadsbyggnadsprojekt initierat av Nacka kommun, samt att godkänna avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station.

Bakgrund
Nacka kommun driver stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station. Investeringen finansieras i sin helhet av Nacka kommun. Projektet medför dock en värdeökning på cirka 200 miljoner kronor på anläggningstillgångar hos Storstockholms Lokaltrafik AB vilket innebär att projektet betraktas som investering inom Stockholms läns landsting. I enlighet med landstingets investeringsstrategi föreslås därför detta inriktningsbeslut.

Nacka kommun har initierat projektet och ansvarar för erforderliga utredningar. Trafikförvaltningen deltar i Nacka kommuns planering. Investeringen innebär att Saltsjöbanan höjs upp på en bro vid nuvarande Nacka station i syftet att skapa två nya planskilda passager samt ytor för kommersiella lokaler under banan. Upphöjningen underlättar bostadsbyggandet i området.

Överväganden
Inriktningsbeslutet avser endast planeringsfasen, såsom utredningar, projektledning samt järnvägsplan. Under planeringsfasen genomförs fördjupade analyser avseende resenärspåverkan, miljö och buller samt övriga risker. Vidare ska ett genomförandeavtal med Nacka kommun tas fram, ett avtal som reglerar fördelning av kostnader, utförande, fastighetsfrågor med mera.

Objektet Saltsjöbanans upphöjning finansieras till 100 procent av Nacka kommun. Kommunens finansiering av planeringsfasen är säkerställd genom avsiktsförklaringen. Inom trafiknämnden uppstår dock en utgift på 7,2 miljoner kronor vilken inarbetas inom ramen för ospecificerade objekt i 2017 och 2018 års budgetar. Upparbetade utgifter faktureras Nacka kommun löpande. I underlaget till 2019 års investeringsbudget kommer objektet att specificeras.

Avsiktsförklaring
Avsiktsförklaringen innebär en överenskommelse om ansvarsfördelning mellan Nacka kommun och AB Storstockholms Lokaltrafik. Kommunen svarar för finansieringen av Saltsjöbanans upphöjning, samtliga utredningar, såsom utredningar för genomförandet och ersättningstrafik, framtagande av järnvägsplan och detaljplan, erforderliga tillstånd och prövningar, projektering, granskning av utredningar med mera.

Avsiktsförklaringen fastställer att kostnaden för planeringsfasen på 7,2 miljoner kronor finansieras av Nacka kommun. Eventuella överskridanden bekostas av Nacka kommun.

Avsiktsförklaringen omfattar ett antal utredningar som angränsar till Saltsjöbanans upphöjning och som AB Storstockholms Lokaltrafik genom trafikförvaltningen genomför inom ramen för objektet Saltsjöbanans upprustning, del av Program Slussen, samt inom ramen för övergripande utredningar. Avsiktsförklaringen upphör att gälla när ett genomförandeavtal träffas mellan Nacka kommun och Stockholms läns landsting. Avsiktsförklaringens giltighet förutsätter ett beslut i landstingsstyrelsen.

Ekonomiska konsekvenser
Investeringsutgift för planeringsfasen uppgår till 7,2 miljoner kronor och finansieras inom ramen för 2017 och 2018 års investeringsbudget. Nacka kommun finansierar investeringen till 100 procent.

Drift- och underhållskostnaden för den nya bron ökar med cirka tio tusen kronor per år jämfört med dagens konstruktion. I och med att Nacka station utgår minskar även drift- och underhållskostnaderna för stationen med cirka 70 tusen kronor per år. Inkomstbortfallet från de hyresgäster som idag hyr stationshuset på Nacka station har beräknats till 175 tusen kronor per år. Genomförandeavtalet med Nacka kommun ska reglera den kostnaden och övriga gränsdragningar för drift- och underhåll.

Malin Frenning
Landstingsdirektör

Eva-Karin Sennette
Biträdande ekonomidirektör

Beslutsexpediering:
Akt
Trafiknämnden
Nacka kommun
SLL Styrning och ekonomi

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Stockholms läns landsting

Trafiknämnden

PROTOKOLLSUTDRAG

Nr 6/2017

Sammanträdesdatum
2017-06-20

Datum för justering: 2017-06-20

Datum för anslag: 2017-06-21

Kristoffer Tamsons (M)
Talla Alkurdi (S)

---

§ 108

Inriktningsbeslut avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station
(TN 2015-1453)

I ärendet förelåg tjänsteutlåtande den 30 maj 2017 från förvaltningschefen.

BESLUT

Trafiknämnden beslöt dels att föreslå landstingsstyrelsen besluta

att fatta inriktningsbeslut för planeringsfasen av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station, om högst 7 200 000 kronor inom ramen för 2017 års budget, varav Nacka kommun finansierar 7 200 000 kronor

att godkänna avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station

dels, under förutsättning av landstingsstyrelsens beslut enligt ovan,

att uppdra åt förvaltningschefen att genomföra planeringsfasen, inklusive järnvägsplan med tillhörande utredningar, samt underteckna för planeringsfasen erforderliga avtal inklusive avsiktsförklaringen med Nacka kommun

dels

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Vid protokollet

Sofia Petersson Östelius

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Strategisk utveckling

Jens Plambeck
08-6861651
jens.plambeck@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2017-05-30

Trafiknämnden
2017-06-20, punkt 6

Ärende
TN 2015-1453

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Inriktningsbeslut avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station

Ärendebeskrivning

Ärendet avser dels inriktningsbeslut för fortsatt arbete med Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station; ett stadsbyggnadsprojekt initierat av Nacka kommun, dels avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag

- Utredning Saltsjöbanans upphöjning, Bilaga 1
- Avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning, Bilaga 2
- Investeringskalkyl Saltsjöbanans upphöjning, Bilaga 3

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås *dels* besluta att föreslå landstingsstyrelsen besluta

att fatta inriktningsbeslut för planeringsfasen av Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station, om högst 7 200 000 kronor inom ramen för 2017 års budget, varav Nacka kommun finansierar 7 200 000 kronor

att godkänna avsiktsförklaring med Nacka kommun avseende Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station

dels, under förutsättning av landstingsstyrelsens beslut enligt ovan,

att uppdra åt förvaltningschefen att genomföra planeringsfasen, inklusive järnvägsplan med tillhörande utredningar, samt underteckna för planeringsfasen erforderliga avtal inklusive avsiktsförklaringen med Nacka kommun

dels

att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Förslag och motivering

Bakgrund

Nacka kommun driver stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station (nedan benämnt som Saltsjöbanans upphöjning). Planförslaget påverkar i hög grad kollektivtrafiken på Saltsjöbanan, exempelvis genom att Nacka station stängs och ersätts ej med en ny station. Vidare innebär genomförandet störningar på Saltsjöbanans trafik.

Saltsjöbanans upphöjning innebär att SL:s anläggning tillförs ett värde på cirka 200 miljoner kronor, samt medför förändringar i anläggningen av strategisk karaktär. Därför föreslås detta inriktningsbeslut. Behovet av Saltsjöbanans upphöjning är identifierat av Nacka kommun som även genomfört de tidiga utredningarna samt beslutat om att finansiera projektet. Nacka kommuns genomförda utredningar bedöms uppfylla kravet på behovsanalysfasen enligt Stockholms läns landstings investeringsprocess. Trafikförvaltningen har bevakat Nacka kommuns arbete och med det som underlag tagit fram en utredning som är bilagd detta inriktningsbeslut, Bilaga 1.

Start-PM för detaljplanen ”Saltsjöbanans upphöjning” fattades av Nackas kommunstyrelse hösten 2015 efter beslut i kommunfullmäktige om fortsatt planering 15 juni 2015 (Dnr KFKS 2015/342-224). Detaljplanen var på samråd under hösten 2016, då krav på järnvägsplan inkom från Länsstyrelsen.

Ett informationsärende om Saltsjöbanans upphöjning redovisades i Landstingets trafiknämnd i december 2015 (TN 2015-1453) då benämnt som *Nacka stations roll vid utbyggd tunnelbana*.

Överväganden och motivering

Saltsjöbanans upphöjning innebär att Saltsjöbanan höjs upp på en bro vid nuvarande Nacka station med syftet att skapa två nya planskilda passager samt ytor för kommersiella lokaler under banan. Saltsjöbanans upphöjning bidrar till stadsutvecklingen i Sicklaområdet med minskad barriäreffekt och ökad stadsmässighet vilket underlättar bostadsbyggandet i området.

Saltsjöbanans upphöjning innebär att Nacka station stängs i samband med att projektet genomförs och ersätts inte med en ny station. Motivet är att minska investeringskostnaden och underlätta genomförandet, samt den nya trafikfunktionen som uppstår när nya tunnelbanan är utbyggd. Nacka station har 700 påstigande resenärer per dygn och cirka 50 påstigande i morgonens maxtimme (år 2015). Till Sickla station i väster är avståndet cirka 500 meter och till Saltsjö-Järla station i öster är avståndet cirka 1100 meter. Den nya tunnelbanan till Nacka C får en station i Sickla med två uppgångar; Sickla västra och Sickla östra. Gångavståndet mellan de nya t-baneentréerna i Sickla östra och nuvarande Nacka station på Saltsjöbanan blir cirka 150 meter.



Bild över nuvarande stationer på Saltsjöbanan samt de tillkommande stationsentréerna till T-banan inom aktuellt område.

Vid stängning av Nacka station väljer resenärerna tunnelbanestationen i Sickla östra eller de närliggande saltsjöbanestationerna. För områdena invid Nacka station, såsom Finntorp, ökar gångavstånden till Saltsjöbanan, och därmed kopplingen till Slussen, med mellan ca 200-500 meter. Tågtrafikeringen påverkas ej i någon större utsträckning av nedläggningen av stationen.

På grund av Slussens ombyggnad stannar Saltsjöbanan sedan hösten 2016 i Henriksdal där byte till buss mot Slussen sker. Restiden har ökat vilket har lett till att antalet resande på banan har minskat.

Genomförandet av Saltsjöbanans upphöjning innebär mellan 9 och 14 månaders trafikavstängning på Saltsjöbanan och ersättning med buss. Den längre

avstängningsperioden (14 månader) är mest trolig. Avstängningen medför att den nya bytespunkten med den förlängda Tvärbanan till Sickla som står färdig hösten 2017 ej kan nyttjas optimalt eftersom det blir byte från buss på Värmdövägen.

En gemensam dialog mellan Nacka kommun och Landstinget, genom Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, har inletts för att komma fram till den mest lämpliga genomförandetidpunkten. Ett förslag som diskuterats är någon gång mellan åren 2020-2023. Vid en sådan genomförandeplanering stängs Nacka station då bygget påbörjas, och det kommer uppstå en tidsperiod på cirka 5 år då varken Nacka station på Saltsjöbanan eller tunnelbanebanestationen Sickla finns. Under dessa år hänvisas resenärer till befintlig busstrafik som går till Slussen på Värmdövägen vid Nacka station, alternativt till närliggande saltsjöbanestationer och Tvärbanan, vilket bedöms som hanterbart.

Upphöjningens fördelar för stadsutvecklingen i området bedöms väga tyngre än den trafikala förändringen efter färdigställandet till följd av stängningen av Nacka station samt trafikpåverkan under byggtiden. Trafikförvaltningen bör därmed fortsätta delta i Nacka kommuns planering av Saltsjöbanans upphöjning med inriktningen att genomföra projektet.

Dock bör ett antal fördjupade analyser göras i den kommande planeringsfasen, t ex avseende resenärspåverkan, genomförandeplanering, kalkyl, miljö (buller) och risker. Större delen av dessa utredningar kommer att göras inom ramen för järnvägsplanen.

Vidare ska ett genomförandeavtal med Nacka kommun tas fram där ansvar för och fördelning av kostnader, utförande, fastighetsfrågor, kommunikation mm. ska regleras mer i detalj.

Därefter ska ett genomförandebeslut fattas enligt Landstingets investeringsprocess, vilket är planerat att ske under 2018 eller 2019. Beslut och fastställande av avtal ska ske samordnat med Nacka kommuns beslutande organ.

Översiktlig tidplan	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Planering							
Analyser							
Projektering							
Järnvägsplan och detaljplan							
Avtalsarbete							
Genomförandebeslut TN/LS/LF							
Genomförande 1,5 år inom perioden							

Ekonomiska konsekvenser

Investering
Nacka kommun ansvarar för finansieringen av Saltsjöbanans upphöjning. Upphöjningen innebär en värdeökning av SL:s anläggning på ca 200 miljoner kronor.

Detta beslut avser endast planeringsfasen och innefattar i huvudsak utgifter för järnvägsplan, utredningar och projektledning, bedömt till 7,2 miljoner kronor (inklusive index). Utgifter för Trafikförvaltningen inarbetas inom ramen för ospecificerade objekt i budget 2017 (LS 2016-0257) samt trafiknämndens förslag till investeringsplan för 2018 som beslutas av landstingsfullmäktige i juni 2017. Upparbetade utgifter faktureras Nacka kommun löpande.

Saltsjöbanans upphöjning föreslås att specificeras i landstingets förslag till budget för 2019. Objektet medfinansieras till 100 % av Nacka kommun. Nacka kommuns finansiering av planeringsfasen är säkerställd genom bifogad avsiktsförklaring, Bilaga 2.

Avsiktsförklaring
Avsiktsförklaringen innebär en överenskommelse om ansvarsfördelning mellan Nacka kommun och AB Storstockholms Lokaltrafik. Nacka kommun svarar för finansieringen av Saltsjöbanan upphöjning (i avsiktsförklaringen benämnd som Järnvägsanläggningen), samtliga utredningar som har en direkt koppling till Saltsjöbanans upphöjning, såsom utredningar för genomförandet och ersättningstrafik, framtagande av järnvägsplan och detaljplan med tillhörande handlingar, erforderliga tillstånd och prövningar, projektering samt granskning av utredningar och projektering.

Avsiktsförklaringen fastställer att kostnaden för planeringsfasen bekostas i sin helhet av Nacka kommun. Överskridanden av den bedömda budgeten för planeringsfasen, 7 200 000 kronor, bekostas av Nacka kommun.

Avsiktsförklaringen omfattar ett antal utredningar som angränsar till Saltsjöbanans upphöjning och som AB Storstockholms lokaltrafik åtar sig att bekosta. Dessa utredningar är redan beslutade av Stockholms läns landsting och är upptagna i landstingets budget 2017 inom ramen för projekt Saltsjöbanans upprustning (del av Program Slussen), utredning Stomlinje söderort (inom ramen för ospecificerade objekt) och Övergripande utredningar till befintligt system FUT (delinvesteringar till följd av Stockholmsöverenskommelsen).

Avsiktsförklaringen upphör att gälla när ett genomförandeavtal träffas mellan Nacka kommun och Stockholms läns landsting, genom lämplig instans. Avsiktsförklaringens giltighet förutsätter beslut i Landstingsstyrelsen.

Drift- och underhållskostnad
Drift- och underhållskostnaden för den nya bron är något högre än dagens konstruktion, bedömt till ca 10 000 kr/år. I och med att Nacka station utgår så utgår även drift- och underhållskostnaderna på ca 70 000 kr/år. Trafikförvaltningen kan få ett inkomstbortfall från de hyresgäster som idag hyr stationshuset på Nacka station, ca 175 000 kr/år. Genomförandeavtalet med Nacka kommun ska reglera den kostnaden och övriga gränsdragningar för drift- och underhåll.

Riskbedömning
Risker under planeringsfasen

- Ej optimal utformning av Saltsjöbanans upphöjning pga. att Nacka vill hålla nere investeringskostnaderna och/eller pga. att Nacka utför projektering av Trafikförvaltningens anläggning

Åtgärd: Trafikförvaltningen deltar aktivt i kravställning och granskning av tekniska lösningar samt är proaktiva och initierar erforderliga utredningar för att kunna svara på strategiska frågor. Alternativt att Trafikförvaltningen genomför projektering av egen anläggning vilket Nacka finansierar.

- Genomförandeavtalet formuleras till Trafikförvaltningens nackdel

Åtgärd: Trafikförvaltningen håller en tydlig inriktning i avtalsarbetet att Nacka kommun fullt ut finansierar Saltsjöbanans upphöjning

Risker under genomförandefasen

- Stor påverkan på resenärerna under byggtiden

Åtgärd: Viktigt att Nacka, på alla nivåer inom kommunen, strävar efter en minimal påverkan på Saltsjöbaneresenärerna. Trafikförvaltningen driver och deltar i utredningsarbetet för att hitta optimala lösningar. Politiker och

allmänhet ska bli informerade löpande om val av trafiklösning. Inför och under byggtiden krävs omfattande kommunikationsarbete gentemot resenärerna.

- Ett icke optimalt genomförande på grund av att kommunen är byggherre för hela projektet trots att de är ovana att leda spårprojekt

Åtgärd: Trafikförvaltningen och Nacka kommun analyserar och fördelar utförandet till den part som är bäst lämpad, exempelvis att Trafikförvaltningen är byggherre för egna anläggningar.

Risker i driftskede

- Stängningen av station får större effekter på resenärer och trafik än vad som kunnat bedömas i nuläget

  Åtgärd: Trafikförvaltningen studerar effekten mer i detalj under kommande planeringsfas, möjligen inom ramen för övergripande trafikutredning för Nacka/Värmdö-sektorn
- Oförutsedda ökade drift- och underhållskostnader

  Åtgärd: Trafikförvaltningen analyserar mer i detalj kommande drift- och underhållsläge samt avtalar med Nacka kommun om ett drift- och underhållsavtal med inriktningen att kommunen står för huvuddelen av kommande utökade drift- och underhållskostnader samt ersätter bortfallna intäkter.

Konsekvenser för miljön
Miljökonsekvenser kommer bedömas och prövas inom ramen för detaljplane- och järnvägsplanearbetet.

Sociala konsekvenser
Sociala konsekvenser kommer bedömas och prövas inom ramen för detaljplane- och järnvägsplanearbetet.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Strategisk utveckling

RAPPORT
2017-05-16

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Malin Ingemarson Havrén

Saltsjöbanans upphöjning vid Nacka station



Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08–686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Sammanfattning

Nacka kommun driver stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans Upphöjning, som innebär att Saltsjöbanan höjs upp på en bro vid nuvarande Nacka station med syftet att skapa två nya planskilda passager samt ytor för kommersiella lokaler under banan. Upphöjningen bidrar till stadsutvecklingen i Sicklaområdet med minskad barriäreffekt och ökad stadsmässighet vilket underlättar bostadsbyggandet i området.

Start-PM för detaljplanen ”Saltsjöbanans upphöjning” fattades av Nackas kommunstyrelse hösten 2015 efter inriktningsbeslut i kommunfullmäktige om fortsatt planering 15 juni 2015 (Dnr KFKS 2015/342-224). Detaljplanen var på samråd under hösten 2016, då krav på järnvägsplan inkom från Länsstyrelsen.

Kommunens planförslag innebär att Nacka station stängs i samband med upphöjningen och ersätts inte med en ny station. Motivet är att minska investeringskostnaden och underlätta genomförandet, samt den nya trafikfunktionen som uppstår när nya tunnelbanan är utbyggd. Nacka station har 700 påstigande resenärer per dygn (år 2015). Till Sickla station i väster är avståndet cirka 500 meter och till Saltsjö-Järla station i öster är avståndet cirka 1100 meter. Den nya tunnelbanan till Nacka C får en station i Sickla med två uppgångar; Sickla västra och Sickla östra. Gångavståndet mellan de nya t-baneentréerna i Sickla östra och nuvarande Nacka station på Saltsjöbanan blir cirka 150 meter.

Vid stängning av Nacka station väljer resenärerna T-banan i Sickla östra eller de närliggande saltsjöbanestationerna. För områdena invid Nacka station, såsom Finntorp, ökar gångavstånden till saltsjöbanan och kopplingen till Slussen med mellan ca 200-500 m. Tågtrafikeringen påverkas ej i någon större utsträckning av nedläggningen av stationen.

På grund av Slussens ombyggnad stannar Saltsjöbanan sedan hösten 2016 i Henriksdal där byte till buss mot Slussen sker. Restiden har ökat vilket har lett till att antalet resande på banan har minskat.

Genomförandet av Upphöjningen innebär mellan 9 och 14 månaders trafikavstängning och ersättning med buss, varav den längre avstängningsperioden på 14 månader är mest trolig. Avstängningen medför att den nya bytespunkten med den förlängda Tvärbanan till Sickla som står färdig hösten 2017 ej kan nyttjas optimalt. Nacka kommun vill genomföra Upphöjningen snarast möjligt. En gemensam dialog mellan kommunen och

SLL, genom TF och FUT, har inletts för att komma fram till den mest lämpliga genomförandetidpunkten. Ett förslag som diskuteras är någon gång mellan åren 2020-2023.

Kommunen ansvarar för finansieringen av Saltsjöbanans upphöjning, vilket för de tidiga skedena är formulerat i en avsiktsförklaring mellan Trafikförvaltningen och kommunen. Upphöjningens investeringsutgift är kalkylerad till ca 300 Mkr, varav ca 200 Mkr avser investeringen i SL:s anläggning. Bedömningen i nuläget är att drift- och underhållskostnader inte påverkas i någon större utsträckning. Dock kan Trafikförvaltningen få ett inkomstbortfall från de hyresgäster som idag hyr stationshuset på Nacka station, ca 175 000 kr/år.

Upphöjningens fördelar för stadsutvecklingen i området anses väga tyngre än den trafikala försämringen efter färdigställandet och trafikpåverkan under byggtiden. Trafikförvaltningen bör därmed fortsatt delta i Nacka kommuns planering av Upphöjningen med inriktningen att genomföra projektet.

Dock bör ett antal fördjupade analyser göras innan beslut om genomförande fattas, t ex avseende resenärspåverkan, genomförandeplanering, kalkyl, miljö (buller) och risker.

Vidare ska ett genomförandeavtal med Nacka tas fram där ansvar för och fördelning av kostnader, utförande, fastighetsfrågor, kommunikation mm. ska regleras mer i detalj.

Innehållsförteckning

1 Bakgrund 6
1.1 Syfte 6
1.2 Avgränsning 6
2 Planförslaget som helhet 6
2.1 Nacka kommuns planförslag Upphöjningen av Saltsjöbanan 6
2.2 Saltsjöbanan idag och pågående upprustning 9
3 Stängning av Nacka station 10
3.1 Resenärseffekter 11
3.1.1 Nacka station 11
3.1.2 Busslinjer idag 13
3.1.3 Tvärbanan till Sickla 13
3.1.4 Bussar i framtiden 14
3.1.5 Ny tunnelbanestation Sickla 14
3.1.6 Resenärseffekter vid stängning av stationen 14
3.2 Effekter på tågtrafikeringen 15
3.2.1 Trafikeringseffekter av att stänga Nacka station 15
4 Genomförandefrågor 16
4.1 Genomförande av Upphöjningen 17
5 Ekonomiska konsekvenser 19
5.1.1 Investeringsutgift 19
5.1.2 Effekter på Trafikförvaltningens drift- och underhåll 19
5.1.3 Avskrivning och restvärde 20
5.1.4 Fastighetsfrågor 20
6 Risker 21
6.1 Risker under planeringsfasen 21
6.2 Risker under genomförandefasen 21
6.3 Risker i driftskede 21
7 Samlad bedömning och rekommendation 22
7.1 Rekommendation 22

8 Fortsatt arbete 23

Bilagor

Bilaga 1 Förteckning över underlag till utredningen

1 Bakgrund

Nacka kommun driver stadsbyggnadsprojektet Saltsjöbanans Upphöjning, som innebär att Saltsjöbanan höjs upp på en bro vid nuvarande Nacka station med syftet att skapa två nya planskilda passager samt ytor för kommersiella lokaler under banan. Planförslaget påverkar i hög grad kollektivtrafiken på Saltsjöbanan, exempelvis genom att Nacka station föreslås stängas och ej ersättas med en ny station. Vidare innebär genomförandet störningar på Saltsjöbanans trafik.

1.1 Syfte

Syftet med denna rapport är att utgöra underlag för beslut inom Landstinget till följd av Saltsjöbanans Upphöjning, nedan kallad Upphöjningen. Rapporten redogör för konsekvenserna av Upphöjningen för Trafikförvaltningen med fokus på

- Planförslaget som helhet
- Stängning av Nacka station
- Genomförandefrågor och resenärspåverkan
- Ekonomiska konsekvenser
- Fortsatt arbete

1.2 Avgränsning

I denna rapport bedöms konsekvenserna av det detaljplaneförslag som Nacka kommun tagit fram. Alternativa lösningar har inte studerats.

2 Planförslaget som helhet

2.1 Nacka kommuns planförslag Upphöjningen av Saltsjöbanan

I januari 2014 träffades ”Överenskommelse om finansiering och medfinansiering av utbyggnad av tunnelbanan samt ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län enligt 2013 års Stockholmsförhandling”. För Nackas del innebär överenskommelsen att tunnelbanans blå linje förlängs från Kungsträdgården till Nacka C med tunnelbanestationer i Sofia, Hammarby kanal (Stockholms stad) och Sickla, Järla och Nacka C. I motprestation ska Nacka kommun bygga 13 500 bostäder inom tunnelbanans närområde fram till år 2030.

Kommunen bygger även ca 10 000 arbetsplatser och övriga servicefunktioner och i samband med stadsutvecklingen finns behov av att anpassa trafikinfrastrukturen.

I Sickla-Planiaområdet planeras för ca 2500 nya bostäder. Området präglas idag av kontor och kommersiella lokaler i Sickla köpkvarter och spridd bebyggelse i Alphyddan, Finntorp och invid Sickla sjö. Genom området i öst-västlig riktning norr om Sickla köpkvarter går Saltsjöbanan och Värmdövägen. Värmdövägen ska byggas om till stadsgata med kvartersstuktur på norra sidan. Gatustrukturen i nord-sydlig riktning är mer begränsad och endast en passage med trappor under Saltsjöbanan för gående och delvis cyklister kan ske vid Nacka station. Fordonstrafik är hänvisad till Sickla Industriväg eller Saltsjö Järla.

I samband med framtagandet av kommunens detaljplanearbete för Sickla-Planiaområdet framkom kommunen med förslaget att skapa en ny, fullt tillgänglig, passage under Saltsjöbanan för GC- och fordonstrafik. Förslaget bröts ut som en egen detaljplan ”Saltsjöbanans upphöjning” och innebär i huvuddrag att Saltsjöbanans spår höjs upp på en bro vid dagens Nacka station vid Sickla köpkvarter. Under bron tillskapas två nya trafikpassager inklusive teknisk försörjning (rör och ledningar) samt plats för kommersiella lokaler. Lokalerna under bron föreslås byggas utan någon direkt kontakt till brokonstruktionen för att minimera buller och vibrationer från tågen samt underlätta drift och underhåll av bron. Upphöjningen om fattar ca 500 meter av Saltsjöbanan, varav 250 m utgör själva bron och ytterligare 250 m utgör stödmurar som ansluter bron till befintligt markförlagt spår.

Kommunens planförslag innebär att Nacka station stängs i samband med upphöjningen och ersätts inte med en ny station.

Start-PM för detaljplanen ”Saltsjöbanans upphöjning” fattades av Nackas kommunstyrelse hösten 2015 efter beslut i kommunfullmäktige om fortsatt planering 15 juni 2015 (Dnr KFKS 2015/342-224). Planförslaget var ute på samråd i augusti-september 2016. Trafikförvaltningen lämnade formella synpunkter på planförslaget i september 2016 (TN 2016-0932). I samrådet framförde Länsstyrelsen ett krav på Järnvägsplan, vars process har påbörjats under våren 2017.

Kommunen ansvarar för finansieringen av Saltsjöbanans upphöjning. En avsiktsförklaring mellan Trafikförvaltningen och Nacka är framtagen för att reglera finansiering och aktiviteter i ett tidigt skede.



Bilden visar en illustration av hur upphöjning kan komma se ut. Platsen är vid föreslagen fordonspassage vid Planiavägens förlängning mot Värmdövägen med färdigställd exploatering i närområdet. Från Nacka kommuns samrådshandling juni 2016. Illustration Atkins.

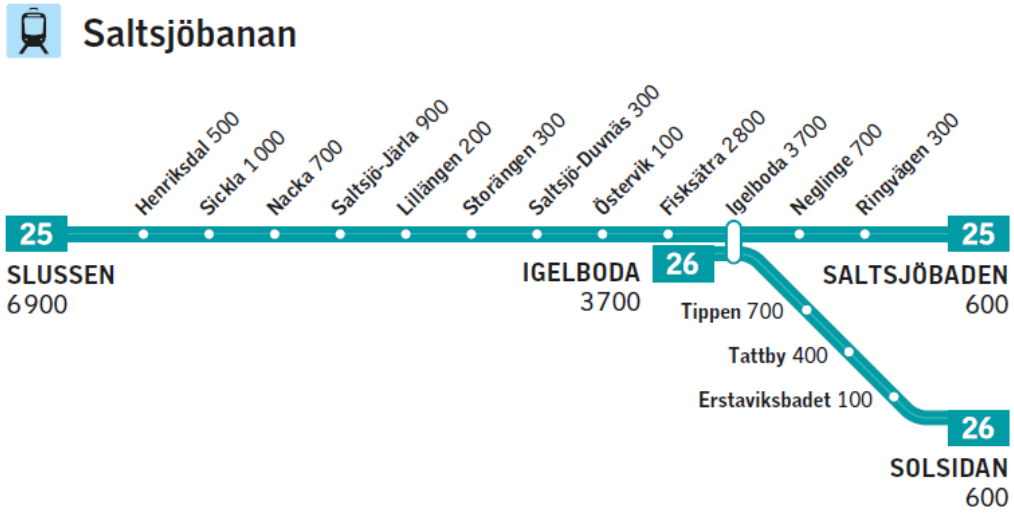


Bilden visar en illustration av hur upphöjning kan komma se ut. Platsen är vid föreslagen gång- och cykelpassage vid Simbagatan. Vy mot Värmdövägen och Alphyddevägen. Från Nacka kommuns samrådshandling juni 2016. Illustration Atkins.

I detaljplanen har ett antal risker identifierats, t ex. påkörning av bropelare och tågolyckor. Samtliga risker bedöms kunna hanteras inom planen och dess utformningsarbete.

2.2 Saltsjöbanan idag och pågående upprustning

Saltsjöbanan är utpekat som ett riksintresse för transport och har en viktig regional betydelse. Som följd av detta är det väsentligt att förändringar av Saltsjöbanan, och av dess omgivning, inte försämrar Saltsjöbanans funktionalitet. Förändringar ska snarare syfta till att stärka riksintresset.



Påstigande resenärer på Saltsjöbanan per station och dygn, från Fakta om SL och länet 2015. Se kapitel 4 för förändring av resandet efter att Henriksdal blivit slutstation.

Saltsjöbanan trafikerar mellan Slussen och Saltsjöbaden respektive Solsidan. Banan har 18 stationer och ca 20 000 påstigande resenärer per vardagsmedeldygn. Maxhastigheten är idag 70 km/tim.

Trafikeringen bygger idag på 20-minuterstrafik. Saltsjöbanan är i dagsläget till största delen enkelspårig, av järnvägens totala längd på ca 18 kilometer är ca 16 kilometer enkelspår och ca 2 kilometer dubbelspår. Omfattningen av enkelspår gör trafiken på banan störningskänslig.

Trafikförvaltningen driver projekt Upprustning av Saltsjöbanan efter genomförandebeslut i trafiknämnden i maj 2013 samt förnyat genomförandebeslut i februari 2014 till en totalutgift av ca 1,3 mdkr. Bakgrunden till beslutet är att Saltsjöbanan är fullt utnyttjad idag, med tre tåg per timme och riktning under högtrafik. Banan är dessutom i stort behov av upprustning av tekniska skäl. I arbetena ingår bland annat bullerdämpande åtgärder, ny kraftförsörjning, upprustning av plattformar och ny ATC

(säkerhetssystem). Upprustningen ger högre säkerhet, bättre tillgänglighet och minskat buller. De tekniska åtgärderna görs till största delen mellan 2014 fram till 2018. Därefter påbörjas planeringen av upprustningens kapacitetshöjande åtgärder, som har för avsikt att genomföras ca 2021-2023. Genom att bygga mötesstationer i Fisksätra och Tattby, alternativt i Östervik (under utredning), kan upp till 12- eller 10-minuterstrafik uppnås på större delen av banan.

Projekt Upprustning av Saltsjöbanan har genomfört ett antal åtgärder på den sträcka som planförslaget för Upphöjningen av Saltsjöbanan omfattar. Genomförda åtgärder på den aktuella sträckan omfattar kanalisation, kontaktledning inkl. kontaktledningsfundament, utbyte av el 400 V, byte av armaturer till LED samt tillgänglighetsanpassning i form av enkelt avhjälpta hinder på plattformar. GC-tunneln under Nacka station ska genomgå en enklare upprustning inom ramen för TF:s ordinarie förvaltning. Nedlagd investering för åtgärderna ovan bedöms uppgå till ca 3-4 mnkr. De tillgänglighetsåtgärder som TF planerat för Nacka station avvaktas tills beslut om Upphöjningen och nedläggningen av stationen är fastställt, då dessa åtgärder kan utgå från planeringen.



3 Stängning av Nacka station

Nacka har inkommit med en förfrågan om huruvida Nacka station kan läggas ned i samband med upphöjningen av Saltsjöbanan. Bakgrunden till förfrågan är att upphöjningen blir mindre kostsam och något enklare att genomföra, samt att en uppgång till nya tunnelbanestationen i Sickla tillkommer i ett läge nära Nacka station.

Att stänga Nacka station får i huvudsak konsekvenser avseende

- Resenärseffekter
- Tågtrafikering

- Drift- och underhåll

3.1 Resenärseffekter

Med resenärseffekter avses förändring i restid, gångavstånd och ändrade resalternativ.

3.1.1 *Nacka station*

Nacka station har 700 påstigande resenärer per dygn. Resandet under morgonrusningen (06-09) uppgår till 100 påstigande resenärer och 100 avstigande resenärer. Under maxtimmen har stationen 50 påstigande och 60 avstigande. Närliggande stationer, Sickla och Saltsjö-Järla har 1000 respektive 900 påstigande resenärer per dygn. (*Fakta om SL och länet 2015*)

Avståndet mellan Nacka station och Sickla station i väster är cirka 500 meter. Mellan Nacka station och Saltsjö-Järla station i öster är avståndet cirka 1100 meter.

Nacka station ligger inom Trafikförvaltningens järnvägsfastighet, Sicklaön 76:1.

Stationen består av två sidoplattformar. Stationen brister i tillgänglighet till och från båda plattformarna då passagen under spåren sker via en brant trappa med barnvagnsramp.

På plattformen vid Nacka station finns ett äldre stationshus som Trafikförvaltningen äger. Stationshuset har två hyresgäster som bedriver kommersiell verksamhet vilket genererar en hyresintäkt till Trafikförvaltningen. När upphöjningen av Saltsjöbanan samt omdaningen av Värmdövägen genomförs av Nacka kommun krävs det en flytt av huset eftersom det inte kan stå kvar i nuvarande läge. Trafikförvaltningen och Nacka kommun bedömer att stationshuset har ett historiskt värde och anser att huset ska bevaras och uppföras på annan plats i kommunen. I nuläget är ingen ny plats för huset bestämd.

Vid Nacka station finns idag en infartsparkering som delvis ligger på SL:s järnvägsfastighet. Parkeringen förlorar sin funktion när området förtätas, tunnelbanan byggs samt om Nacka station tas bort, och kommer därmed avvecklas.



Nacka station sett från Värmdövägen. Stationshuset till höger.





Passagen under spåren med trappa mot Värmdövägen. Ungefär i det här läget är den nya passagen för fordonstrafik planerad.

Busslinjer idag
I anslutning till Nacka station finns busshållplatser som trafikeras av flera busslinjer som i huvudsak utgörs av linjer mellan Slussen och olika delar av Nacka kommun. Antalet påstigande och avstigande är totalt 1 190 respektive 1 280 per dygn.

Linje	Trafikerar mellan
409	Slussen – Duvnäs utskog
410	Slussen – Saltängen
411C	Stockholm C – Skuru skola
413	Slussen – Björknäs centrum
414	Slussen – Orminge C
420	Slussen – Gustavsbergs centrum
422	Slussen – Gustavsbergs lugnet
469	Finnberget – Nacka sjukhus
492	Stockholm C – Hemmesta vägskäl (nattlinje)
496	Stockholm C – Orminge C (nattlinje)
497	Stockholm C – Igelboda (nattlinje)



Karta med kollektivtrafiken i området 2016.

Cirka 500 meter väster om Nacka station ligger Sickla station där ett större utbud av bussar, mot till exempel Älta, finns.

Tvärbanan till Sickla
Hösten 2017 är tvärbanan förlängd från Sickla udde till Sickla vilket förstärker kopplingen mellan Nacka och Söderort samt skapar en ny förbindelse mot

Stockholm som inte passerar Slussen som är inne i ett intensivt byggskede. I Sickla kan smidig omstigning mellan Saltsjöbanan och Tvärbanan ske vid samma plattform.

Bussar i framtiden
I samband med nya tunnelbanans öppnande finns ett förslag att samtliga nuvarande busslinjer på Värmdövägen under stycke *3.1.1* utgår, förutom linje 469. Istället tillkommer en variant på linje 401 samt eventuellt en ny stomlinje (”Stomlinje M”) vars sträckning går mellan Orminge och Skärholmen. Stomnätsplanen är trafikslagsneutral och därför är stomlinje M ännu inte beslutad om den ska genomföras som buss eller spår. Om den genomförs som busslösning planeras den att trafikera Värmdövägen, via Nacka station och Sickla. Spårlösningen är inte studerad i detalj, men i sådant fall avses befintliga spår på sträckan att nyttjas.

3.1.2 *Ny tunnelbanestation Sickla*
Sickla tunnelbanestation förläggs norr om Sickla köpkvarter, parallellt med Saltsjöbanan och Värmdövägen. Stationen får två uppgångar, en i väster i anslutning till Tvärbanan och Saltsjöbanan samt en i öster vid Värmdövägen. Den östra uppgången får två entréer på vardera sidan om Värmdövägen, den södra inom Sickla köpkvarter och den norra mot Alphyddevägen. Gångavståndet mellan de nya t-baneentréerna i Sickla östra och nuvarande Nacka station på Saltsjöbanan blir cirka 150 meter.



Bild över nuvarande stationer på Saltsjöbanan samt de tillkommande stationsentréerna till T-banan inom aktuellt område.

3.1.3 *Resenärseffekter vid stängning av stationen*
Inom ramen för projektet för utbyggd tunnelbana till Nacka och söderort har det genomförts trafikanalyser som ska fungera som underlag för framtida stationer. Samtidigt har det tagits fram en känslighetsanalys för att pröva konsekvenserna av en nedläggning av Nacka station.

Prognosåret för analyserna är år 2030 och förutsättningarna är i stora drag tillkommande tunnelbana med en östlig och en västlig uppgång i Sickla samt en

uppgång i Järla. Busstrafiken antas vara justerad för att bättre komplettera tunnelbanans funktion.

I scenariot 2030 Utbyggd tunnelbana, justerade busslinjer och *Nacka station är kvar* är det totala resandet vid Nacka station inkl. busshållplatser något färre än idag, ca 1 300 resenärer under ett vardagsdygn. Det tyder på att tunnelbanan fullt ut inte ersätter Saltsjöbanans och Nacka stations funktion samt att den nya bostadsbebyggelsen nära Nacka station ger ytterligare resenärer till Saltsjöbanan. Borttagandet av busstrafiken medför troligen en överflyttning till Saltsjöbanan.

I scenariot 2030 Utbyggd tunnelbana, borttagna busslinjer och *Nacka station tas bort* blir resultatet att de flesta väljer tunnelbanan istället. Beroende på startpunkt väljer de antingen Sickla eller Järla. Några resenärer väljer att resa med buss från en närliggande hållplats och ytterligare några fortsätter att resa med Saltsjöbanan, men då istället främst från Sickla station. Saltsjöbanans övergripande funktion kvarstår men gångavstånden ökar. Det område som får störst påverkan av nedläggningen av Nacka station i form av längre gångavstånd är Finntorp där gångavstånden till närmaste Saltsjöbanestation ökar med mellan ca 200 och 500 m. Eftersom de framtida bussarna på Värmdövägen inte går in till Slussen är det främst kopplingen till Slussen som försämras. Även det inomkommunala resandet på Saltsjöbanan påverkas genom att resenärer från sydöstra Nacka (t ex. Fisksätra och Saltsjöbaden) får längre gångavstånd till målpunkter i östra Sickla köpkvarter. Tvärbanan i Sickla påverkas troligen inte i någon större utsträckning, men det kan behöva studeras mer i detalj.

Om Upphöjningen, inkl. borttagandet av Nacka station, sker innan tunnelbanan är utbyggd uppstår ett tidsglapp där resenärer varken har Nacka station eller tunnelbana. Under den perioden behöver resenärer nyttja antingen befintlig busstrafik som går in till Slussen eller ta sig till närliggande saltsjöbanestationer eller tvärbanan i Sickla.

3.2 Effekter på tågtrafikeringen

3.2.1 *Trafikeringseffekter av att stänga Nacka station*

Att ta bort ett stationsuppehåll med relativt få resenärer kan i vissa fall leda till att övriga resenärer på linjen får kortare restider. Vid borttagandet av Nacka station är inte den effekten självklar på grund av Saltsjöbanans majoritet av enkelspår som innebär att sträckorna och stationerna med dubbelspår är kritiska för trafikeringen.

Eftersom Nacka station är en mötestation kan tågmöten genomföras samtidigt som resenärer stiger på och av vid stationen. Om Nacka station stängs, och resandeutbytet vid stationen försvinner, riskerar tågen ändå att bli stående på samma sträcka där stationen tidigare fanns för att vänta in ett mötande tåg. Det blir alltså ingen tidsvinst av att resenärsutbyte inte sker.

Översiktliga studier, se förteckning i Bilaga 1, av stängningen av Nacka station visar på att stängningen med största sannolikhet inte medför någon försämring av trafikeringen, förutsatt att upphöjningen förses med dubbelspår, viket ingår i planen. Beroende på hur Trafikförvaltningens kapacitetshöjande åtgärder utformas kan en mer exakt planering av tågens omlopp tas fram. I ett längre perspektiv finns behov av att se över hur trafikeringen ska ske med mer moderna fordon så att infrastrukturen utformas på ett optimalt sett.

Trafikförvaltningen genomför efter utredningsbeslut i trafiknämnden i mars 2017 utredningen Stomlinje Söderort som utgör del av ovan nämnda stomlinje M. Ett av flera alternativ som utreds är en spårförlängning av Spårväg Syd från Älvsjö via Östberga/Enskedefältet till Globen för sammankoppling med befintlig tvärbana mot Sickla. En sådan lösning kan innebära att vändkapaciteten i Sickla behöver utökas. På längre sikt kan en sammankoppling av Tvärbanan och Saltsjöbanan strax öster om Sickla vara aktuell. Även en utveckling av Saltsjöbanan med dubbelspår mellan Sickla och Nacka station kan vara ett framtidsscenario som ännu ej är utrett. I och med att en ny brokonstruktion byggs för Upphöjningen behöver den möjliggöra att i framtiden kunna bygga ut dubbelspår på sträckan Nacka – Sickla. Därmed behöver hela bron inkl. stödmurar/ramper ska ha erforderlig bredd och bärförmåga för ett framtida dubbelspår.

Söder om Nacka station finns ett tredje spår som fungerar som uppställningsspår för t ex arbetsfordon och akut trasiga tåg. I och med Upphöjningen tas detta spår bort, vilket minskar flexibiliteten för planerade och oplanerade drifthändelser. Trafikförvaltningen kommer kräva att Nacka utreder och erbjuder en kompensation för spåret i form av ett liknande spår på annan lämplig plats eller någon annan typ av lösning.

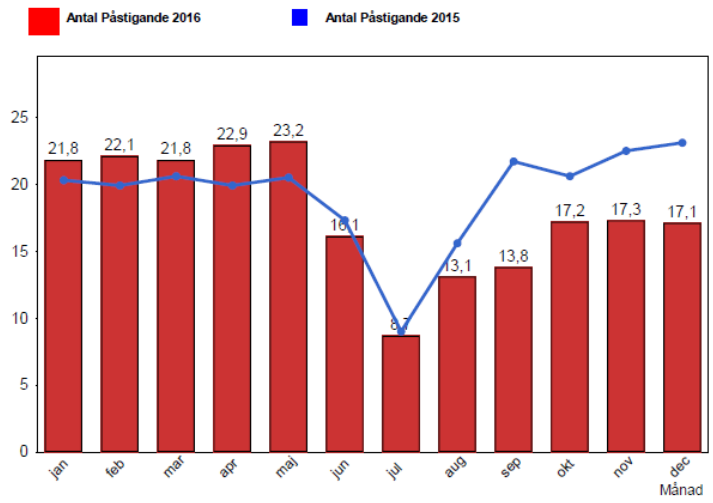
4 Genomförandefrågor

Saltsjöbanan har haft planerade trafikavstängningar ca 10 veckor per sommar åren 2015, 2016 och 2017. I augusti 2016 blev Henriksdal slutstation istället för Slussen till följd av ombyggnaden vid Slussen. Från Henriksdal går ersättningsbuss och lösningen är tänkt att fungera tills Slussens ombyggnad är

klar och Saltsjöbanan åter går till Slussen, ca år 2025. Även om Henriksdal är bedömt som det minst dåliga för Saltsjöbanan, så påverkar det resenärerna negativt med ett byte och längre restider. En kraftig minskning av antalet resande har skett i och med att Henriksdal blev slutstation.

3. Påstigande

3.1 Antal påstigande per dygn (tusental)



Antalet påstigande på Saltsjöbanan 2016 jämfört med 2015. I augusti 2016 blev Henriksdal slutstation vilket har minskat resandet från dryga 20 000 resenärer till ca 17 000.

Det är därmed av största vikt att ytterligare ombyggnationer och störningar på och invid Saltsjöbanan görs på ett väl avvägt sätt där resenärerna prioriteras. Upphöjningen i sig medför inget trafikalt mervärde för Saltsjöbanans resenärer.

4.1 Genomförande av Upphöjningen

Genomförandet av Upphöjningen innebär stora störningar med längre trafikavstängningar på Saltsjöbanan. Nacka har utrett ett alternativ med ett provisoriskt spår förbi bygget. Alternativet innebär dock att bussersättning måste ske i samband med in- och urkoppling av det spåret och det påverkar angränsande projekt (FUT) samt tillgängligheten för gående och cyklister i området. Det troliga är att det blir en ersättningstrafik med uteslutande buss under ca 14 månader. Nacka kommuns avsikt har varit att genomföra Upphöjningen snarast möjligt med tänkbar byggtid 2019-2021.

Det pågår flertalet projekt av olika huvudmän i närområdet som påverkar resenärerna på Saltsjöbanan. Sett i ett systemperspektiv får påverkan på ett trafikslag effekter även på övrig trafik i sektorn. T ex. innebär ersättningstrafik på Saltsjöbanan att busstrafiken in till Slussen ökar, vilket påverkar all busstrafik från Nacka/Värmdö. Nedanstående projekt påverkar Saltsjöbanan direkt eller indirekt genom någon typ av trafikavstängning på Saltsjöbanan och/eller störningar i vägnätet som påverkar buss- och ersättningsbusstrafiken. Därför är de viktiga att samordna såväl tids- som produktionsmässigt under planeringen av Upphöjningens genomförande:

- Upprustning av Saltsjöbanan inkl. kapacitetshöjande åtgärder (Trafikförvaltningen)
- Utbyggd tunnelbana till Nacka och söderort (FUT)
- Omdaning av Värmdövägen (Nacka kommun)
- Exploatering inom Sickla/Plania-området inkl. ledningsomläggningar (Nacka kommun)
- Östlig förbindelse (Trafikverket)
- Utbyte av Danviksbron (Stockholms stad och Trafikförvaltningen)
- Slussen (Stockholms stad)
- Planering av bostäder samt infrastruktur i anslutning till Järla station (Nacka kommun)
- Renovering av Sickla bro (Nacka kommun)

Fler projekt kan komma att identifieras.

I ett gemensamt arbete mellan Nacka, Trafikförvaltningen och FUT har alternativa produktionstider börjat diskuteras, med målsättningen att samtlig trafikpåverkan på Saltsjöbanan ska samordnas och ske vid en gemensam trafikavstängning. Upphöjningen är det projekt som medför trafikavstängning på Saltsjöbanan under längst tid. Ett i nuläget troligt scenario är att genomförandet sker någon gång under åren 2020-2023.

Upphöjningen kräver en trafikavstängning på Saltsjöbanan öster om Nacka station. Tåg kan fortsätta trafikera till Saltsjö-Järla för byte med buss, men fortsatta utredningar kan visa att byte till buss längre ut på banan eller en totalavstängning på hela banan med endast buss är mer fördelaktigt ur resenärssynpunkt.

Ett alternativ är att genomföra Upphöjningen efter att tunnelbanan till Nacka är byggd, då byggsituationen och påverkan på trafiken i området har lättat samt tunnelbanan är i drift. Detta har avförts av Nacka pga. att kommunen vill

genomföra de permanenta ledningsomläggningarna, som är planerade att fysiskt placeras under Upphöjningen, innan år 2021/2022.

Tvärbanan till Sickla färdigställs under hösten 2017, vars ena syfte är att ge Saltsjöbaneresenärer ett attraktivt resealternativ mot Stockholm istället för ersättningsbuss från Henriksdal till Slussen. Vid genomförandet av Upphöjningen kan den nya bytespunkten mellan Saltsjöbanan och Tvärbanan i Sickla inte nyttjas, eftersom Saltsjöbanan är totalavstängd eller avkortad öster om Nacka station. Byte till Tvärbanan får då istället ske från ersättningsbuss/ ordinarie busstrafik på Värmdövägen (hållplats Sickla bro eller Sickla station), vilket inte är lika smidigt som bytet mellan banorna på samma plattform.

Det finns planer på att låta Saltsjöbanan gå in till det gamla stationsläget på Stadsgårdsleden, kallat Lokattens trappa, som en etapplösning innan Slussen är helt klar men efter Danviksbron är renoverad. Detta skulle kunna vara troligt mellan 2022-2025. Med Upphöjningen mellan 2020-2023 är endast åren 2023-2025 aktuella för Lokattens trappa, vilket kan göra att lösningen med Lokattens trappa inte anses lika intressant att fortsätta utreda och genomföra.

5 Ekonomiska konsekvenser

Kommunen ska finansiera Upphöjningen och allt som hänförs till projektet. Dock får Upphöjningen ekonomiska konsekvenser för Trafikförvaltningen. Genomförandet av Upphöjningen innebär en värdeökning av SL:s anläggning på ca 200 Mkr. Trafikförvaltningen står inte för några investeringsutgifter.

5.1 Investeringsutgift

Nacka kommun har bedömt den totala investeringsutgiften för Upphöjningen till ca 300 Mkr. Av dessa 300 Mkr är ca 200 Mkr investering i SL:s anläggning. De största kalkylposterna är brokonstruktionen och BEST (Bana, El, Signal, Tele dvs. järnvägen ovanpå bron). Utöver entreprenadkostnader tillkommer kostnader för framtagandet av planer, projekt- och byggledning och resurser inom Nacka kommun och Trafikförvaltningen samt tillstånd- och godkännandeprocesser. I Nacka kommuns totalbudget ingår även de nya passagerna under bron, ersättningstrafik och ev. provisoriskt spår under byggtiden.

5.2 Drift- och underhållskostnader

Totala drift- och underhållskostnader för stationerna på Saltsjöbanan uppgår idag till ca 1-1,5 mnkr/år. Det ger en snittkostnad på ca 60 000 - 85 000 kr/station och år. Denna kostnad utgår vid en stängning av stationen.

Tillkommande underhållskostnader i form av inspektioner pga. Upphöjningens nya brokonstruktion uppgår uppskattningsvis till ca 10 000 – 12 000 kr/år. Någon större reinvestering eller byte av bro i ett längre perspektiv (30-100 års sikt) är inte kostnadsbedömt i nuläget.

Trafikförvaltningen har två hyresgäster som bedriver kommersiell verksamhet i stationshuset, vilket genererar hyresintäkter till Trafikförvaltningen på ca 175 000 kr/år. Vid en flytt av stationshuset kan det i nuläget ej säkerställas att Trafikförvaltningen kan fortsätta hyra ut lokalerna, vilket då innebär ett intäktsbortfall.

5.2.1 *Avskrivning*

Ca 3 mkr i nyligen nedlagda investeringar på aktuell sträcka av Saltsjöbanan kan behöva utrangeras tidigare än planerad avskrivning.

5.3 Fastighetsfrågor

SL äger fastigheten Sicklaön 76:1 inom vilken Upphöjningen ska ske. Fastigheten avses även i framtiden tillhöra SL men kan genom fastighetsbildning urholkas av en 3D-fastighet eller ett 3D-utrymme för den volym som utgörs av lokaler under upphöjningen. Avsikten är att den aktuella volymen ska ingå i en av kommunen ägd fastighet och ska i så fall hanteras i kommande genomförandeavtal. Principen för ägandet av Upphöjningen är att SL äger och har rådighet över BEST-anläggningen och tillkommande spårbärande byggnadsverk som SL behöver för att bedriva järnvägstrafik. Principen för framtida kostnader ska vara att SL inte får några framtida kostnader på grund av upphöjningen. Kommunen måste säkerställa att SL ges rätt att på ett enkelt sätt underhålla konstruktionen och att SL inte ska vara ansvariga att betala någon ersättning till framtida hyresgäster på grund av till exempel evakuering vid underhåll av spåranläggning och konstruktion.

En värdering av de planerade lokalerna under upphöjningen ska tas med vid beräkningen som ska ligga till grund för en eventuell ersättning för lokalvolymen till SL. Detta hanteras i kommande genomförandeavtal med kommunen.

6 Risker

6.1 Risker under planeringsfasen

- Ej optimal utformning av Upphöjning pga. att Nacka vill hålla nere investeringskostnaderna och/eller pga. att Nacka utför projektering av TF:s anläggning

Åtgärd: Trafikförvaltningen deltar aktivt i kravställning och granskning av tekniska lösningar samt är proaktiva och initierar erforderliga utredningar för att kunna svara på strategiska frågor. Alternativt att TF genomför projektering av egen anläggning.

- Genomförandeavtalet formuleras till Trafikförvaltningens nackdel

Åtgärd: Trafikförvaltningen håller en tydlig inriktning i avtalsarbetet att Nacka kommun fullt ut finansierar Upphöjningen, även kostnader till följd av Upphöjning såsom flytten av och ny plats för stationshuset.

6.2 Risker under genomförandefasen

- Stor påverkan på resenärerna under byggtiden

Åtgärd: Viktigt att Nacka, på alla nivåer inom kommunen, strävar efter en minimal påverkan på Saltsjöbaneresenärerna. Trafikförvaltningen driver och deltar i utredningsarbetet för att hitta optimala lösningar. Politiker och allmänhet ska bli informerade löpande om val av trafiklösning. Inför och under byggtiden krävs omfattande kommunikationsarbete gentemot resenärerna.

- Ett icke optimalt genomförande pga. att kommunen är byggherre för hela projektet trots att de är ovana att leda spårprojekt

Åtgärd: Tillsammans med kommunen analysera och fördela utförandet till den part som är bäst lämpad, t ex att TF är byggherre för egna anläggningar (BEST).

6.3 Risker i driftskede

- Stängningen av station får större effekter på resenärer och trafik än vad som kunnat bedömas i nuläget

Åtgärd: Trafikförvaltningen studerar effekten mer i detalj under kommande planeringsfas inom ramen för övergripande trafikutredning för Nacka/Värmdö-sektorn

- Oförutsedda ökade drift- och underhållskostnader

Åtgärd: Trafikförvaltningen analyserar mer i detalj kommande drift- och underhållsläge samt avtala med Nacka kommun om ett drift- och underhållsavtal med inriktningen att Nacka står för ev. ökade kommande drift- och underhållskostnader samt ersätter bortfallna intäkter.

7 Samlad bedömning och rekommendation

Upphöjningen medför konsekvenser för Trafikförvaltningen och kollektivtrafikresenärerna. En summering av fördelar och nackdelar ger följande:

Fördelar

- Upphöjningen bidrar till stadsutvecklingen i Sicklaområdet med minskad barriäreffekt och ökad stadsmässighet. Detta skapar bättre förutsättningar för bostadsbyggandet i området. Trafikförvaltningen främjar tät bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen.
- Drift- och underhållskostnader för Nacka station uteblir
- Möjligen minskad risk för obehöriga i spårområdet vid Nacka station

Nackdelar

- Borttagandet av Nacka station ger en försämring för resenärerna. Nya tunnelbanan station Sickla östra kompenserar till stor del för Nacka station, men resandet mot Slussen samt det lokala resandet på Saltsjöbanan försämras.
- Upphöjningen innebär en omfattande påverkan på Saltsjöbanans resenärer under byggtiden samtidigt som resenärerna på Saltsjöbanan inte får några trafikala fördelar av Upphöjningen.

7.1 Rekommendation

Trafikförvaltningen är en viktig aktör för utvecklingen av länet. Huvuduppgiften är att planera, utveckla infrastrukturen och genom trafikutövarna bedriva kollektivtrafik. Dessa uppgifter är tätt integrerade i kommunernas planerings- och utvecklingsarbete.

Trots att upphöjningen får negativa konsekvenser utifrån ett trafikalt perspektiv bedöms de positiva konsekvenserna för stadsutvecklingen väga tyngre. Dock är det viktigt att tydliggöra konsekvenserna genom fortsatta studier och analyser samt att Nacka kommunfullt ut tar ansvar för de ekonomiska konsekvenserna som följer av Upphöjningen.

Trafikförvaltningen bör därmed fortsatt delta i Nacka kommuns planering av Upphöjningen med inriktningen att genomföra projektet.

8 Fortsatt arbete

Innan ett beslut om genomförande fattas krävs ett antal fördjupade analyser och ingångna avtal. Erforderliga analyser är:

- Fördjupade studier av resenärseffekter, vilket kan komma att göras inom ramen för ett större arbete med kollektivtrafiken i Ostsektorn vilket kan komma att omfatta Saltsjöbanans utveckling och framtida funktion
- Genomförandeplanering
- Kostnader, investering och drift
- Risker

Flertalet av ovanstående analyser kommer att göras inom ramen för den järnvägsplan som Länsstyrelsen har ställt krav på. Järnvägsplanen tas fram som ett samordnat förfarande med redan påbörjad detaljplan.

Identifierade avtal som behöver tecknas med Nacka kommun är:

- Genomförandeavtal som mer i detalj reglerar ansvar för och fördelning av kostnader, ersättning, utförande, fastighetsfrågor, kommunikation mm.
- Någon typ av överenskommelse avseende drift- och underhåll till följd av Upphöjningen

Översiktlig tidplan	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Planering							
Analyser							
Projektering							
Järnvägsplan och detaljplan							
Avtalsarbete							
Genomförandebeslut TN/LS/LF							
Genomförande 1,5 år inom perioden							

Beslut och fastställande av avtal ska ske samordnat med Nacka kommuns beslutande organ.

Bilaga 1

Förteckning över underlag till utredningen

- Nacka kommuns detaljplan Saltsjöbanans upphöjning http://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/planiaomradet-sickla/saltsjobanans-upphojning/#panel-startpage
- Känslighetsanalys Nacka station. Bilaga till prognos över resandeutveckling – tunnelbana till Nacka och söderort, Sweco, 2016-03-02
- Spårtrafiksimulering Saltsjöbanan till utredning Upphöjd Saltsjöbana, ÅF, 2016-02-24
- Stomlinje söderort http://www.sll.se/Global/Politik/Politiska-organ/Trafiknamnden/2016/2016-04-19/p.24-TN-2016-0414-Strackningsstudie-kollektivtrafikforsorjning-ytliggande-stomnat-i-Soderort.pdf.
- Fakta om SL och länet 2015 http://sl.se/globalassets/rapporter-etc/fakta_om_sl_och_lanet-2015.pdf
- Upprustningsutredning Saltsjöbanan, Trafikförvaltningen, SL-2012-03710

AVSIKTSFÖRKLARING AVSEENDE SALTSJÖBANANS UPPHÖJNING VID NACKA STATION

Mellan AB Storstockholms Lokaltrafik, org.nr 556013-0683(”SL”), genom Trafiknämnden inom Stockholms läns landsting, org.nr 232100-0016 (”TN”) och Nacka kommun, org.nr 212000-0167 (”Kommunen”) nedan kallat Kommunen, träffas följande avsiktsförklaring.

§ 1 PARTSFÖRHÅLLANDEN

Enligt beslut i landstingsfullmäktige och SL:s styrelse har TN uppdragits att svara för all förvaltning av SL:s tillgångar och avtal samt att i alla hänseenden företräda och rättshandla åt SL. Detta förvaltningsuppdrag ger TN samma befogenheter som SL.

1.1 SL och TN kallas i det följande var för sig och gemensamt för ”SL”.

1.2 SL och Kommunen kallas i det följande var för sig ”Part” och gemensamt för ”Parterna”.

§ 2 BAKGRUND

I syfte att förbättra trafikflödena i Sicklaområdet samt möjliggöra för förtätning av byggnationen i området kring den kommande tunnelbaneentrén, vill Kommunen tillskapa en planskild korsning mellan Planiavägen och Värmdövägen under Saltsjöbanan. Detta i form av en upphöjning av Saltsjöbanan vid nuvarande Nacka station, nedan kallad **Järnvägsanläggningen**, mellan Sickla bro och korsningen Värmdövägen-Gamla Värmdövägen. Järnvägsanläggningen ska möjliggöra för busstrafik att kunna passera under Saltsjöbanan samt ska möjliggöra för att utrymmet under den upphöjda delen av Saltsjöbanan kommer kunna utformas som verksamhetslokaler. För kartbild se Bilaga 1.

§ 3 AVSIKTSFÖRKLARING

Parterna förklarar enligt denna avsiktsförklaring avsikten att gemensamt fortsätta utreda och planera för att Järnvägsanläggningen ska genomföras och att Parterna i sin fortsatta verksamhet kommer att beakta tillskapandet av Järnvägsanläggningen. Kommunens intresse är att Järnvägsanläggningen bör tillskapas så snart som möjligt, i syfte att underlätta bostadsbyggande samt för att underlätta trafiksituationen under kommande byggtider. Båda Parters intresse är att säkerställa att byggnationen av nya tunnelbanan inte försvåras. SLs intresse är att pågående upprustning av Saltsjöbanan inte försvåras. Båda parter önskar att i största möjligaste utsträckning tillhandahålla en väl fungerande kollektivtrafik för resenärer i Nacka och Värmdö under byggnationen av Järnvägsanläggningen.

§ 4 KRAV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Järnvägsanläggningen utgörs, översiktligt beskrivet, av en brokonstruktion som innebär att Saltsjöbanan höjs upp jämfört med nuvarande läge. Två nya kopplingar skapas under banan, en enbart för fotgängare och cyklister och en för samtlig trafik. Målsättningen är att utrymmet som tillskapas under bron ska kunna användas för fristående lokaler. Järnvägsanläggningen ska utformas så att den klarar dubbelspår och i enlighet med SLs regelverk för Saltsjöbanan och inom de ramarna bör kostnadseffektiva lösningar sökas och utredas. Nuvarande hållplats Nacka station på Saltsjöbanan avses utgå vid tillskapandet av Järnvägsanläggningen.

Kommunen svarar för finansieringen av Järnvägsanläggningen, under § 7 exemplifieras aktiviteter och ekonomiskt ansvar under planeringsfasen.

Principen för ägandet av den färdiga Järnvägsanläggningen ska vara att SL äger och har rådighet över BEST-anläggningen och tillkommande spårbärande byggnadsverk som SL behöver för att bedriva järnvägstrafik. Principen för kostnader för Järnvägsanläggningen är att Kommunen står för samtliga kostnader samt att SL inte får några framtida kostnader på grund av upphöjningen. Kommunen måste säkerställa att SL ges rätt att på ett enkelt sätt underhålla konstruktionen och att SL inte ska vara ansvariga att betala någon ersättning till framtida hyresgäster på grund av till exempel evakuering vid underhåll av spåranläggning och konstruktion.

SL äger idag järnvägsfastigheten som anläggningen är belägen inom. Fastigheten avses även i framtiden tillhöra SL men kan genom fastighetsbildning urholkas av en eller flera 3D-fastigheter eller 3D-utrymmen för den volym som utgörs av lokaler under upphöjningen. Avsikten är att de aktuella volymerna ska ingå i en eller flera av kommunen ägda fastigheter och att denna fråga ska hanteras i kommande genomförandeavtal.

Ersättningen för aktuell lokalvolym ska hanteras i kommande genomförandeavtal. En värdering av de planerade lokalerna under upphöjningen är genomförd och ska tas med vid beräkningen som ska ligga till grund för en eventuell ersättning för lokalvolymen till SL. Vidare ska kostnaden för tillskapandet av lokalerna tas med vid beräkningen. Driftansvar kommer att specificeras i framtida driftsavtal.

§ 5 ORGANISATION

Projektet organiseras i ett inledande skede med en projektgrupp som leds av representant från respektive Part. Projektgruppen samordnas och leds av SL: s programledning och Kommunens områdesprojektchef. Projektet som helhet styrs av en gemensam styrgrupp som inkluderar representanter från respektive Part samt representant från förvaltningen utbyggd tunnelbana. Se Bilaga 2.
Organisationen kan löpande komma att justeras för att bättre anpassas till projektets framdrift.

§ 6 GENOMFÖRANDEAVTAL

Genomförandet av Järnvägsanläggningen är villkorat av att ett genomförandeavtal mellan Parterna upprättas, se även § 8. Genomförandeavtalet ska bl.a. reglera omfattning, kostnadsfördelning, Kommunens respektive SLs åtaganden, utförande part och tidplan, ersättningstrafik under byggtiden och ägandeförhållanden för den färdiga Järnvägsanläggningen och för utrymmet under den upphöjda delen av Saltsjöbanan.

Parterna är medvetna om att giltigheten av ett genomförandeavtal förutsätter att Parternas respektive beslutsprocess följs.

§ 7 KOSTNADER

Parterna är överens om att kostnader för arbeten inom ramen för denna avsiktsförklaring ska fördelas enligt följande:

Kommunen svarar för finansieringen av Järnvägsanläggningen. För kommande planeringsfas omfattar det, men är ej begränsat till, följande

- Samtliga utredningar som har en direkt koppling till Järnvägsanläggningen, såsom utredningar för genomförandet och utredningar för ersättningstrafik
- Framtagande av järnvägsplan och detaljplan med tillhörande handlingar
- Erforderliga tillstånd och prövningar
- Projektering av Järnvägsanläggningen
- Granskning av utredningar och projektering

Kostnaden för planeringsfasen för Järnvägsanläggningen, som i sin helhet bekostas av Kommunen, har preliminärt beräknats till 7,2 Mkr. Överskridanden av det beloppet bekostas av Kommunen. Utöver de 7,2 Mkr bekostar Kommunen planeringen av de kommunala åtgärderna invid Järnvägsanläggningen, exempelvis gatorna under Järnvägsanläggningen. Parterna ska i det fortsatta gemensamma arbetet fördela arbetsuppgifterna med syfte att få ett effektivt genomförande av planeringsfasen. Parterna ska vara transparenta i sina ekonomiska prognoser för det arbetet.

Därtill noterar Parterna följande: Vid sidan av kostnaderna för planeringsfasen enligt ovan, och i enlighet med inom Stockholms läns landsting tidigare fattade beslut avseende Saltsjöbanans upprustning (del av Program Slussen), utredning Stomlinje söderort (inom ramen för ospecificerade objekt) och Övergripande utredningar till befintligt system FUT (delinvesteringar till följd av Stockholmsöverenskommelsen) svarar SL för kostnaderna avseende

- Utredningar avseende kapacitets/standardhöjande åtgärder för Saltsjöbanan
- Utredningar avseende möjlighet till framtida utvecklingsmöjligheter för Saltsjöbanan och Tvärbanan
- Övergripande utredningar gällande resenärspåverkan under byggskedet gällande platsen i stort, kopplat till tunnelbaneavtalet

§ 8 UPPHÖRANDE/KOMMANDE AVTAL

Avsiktsförklaringen upphör att gälla när Parterna har träffat genomförandeavtal avseende Järnvägsanläggningen. Har parterna inte senast två år från parternas undertecknande av denna avsiktsförklaring träffat ett genomförandeavtal eller överenskommit om en förlängning av denna tidsfrist upphör avsiktsförklaringen per automatik att gälla och ingen Part ska – oavsett skälet till att genomförandeavtalet inte kom till stånd – i sådan situation ha rätt till ersättning av motparten för ”förgäveskostnader” eller liknande kostnad eller skada.

§ 9 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Ändringar och tillägg till denna avsiktsförklaring ska upprättas skriftligen och undertecknas av båda Parter.

§ 10 ÖVERLÅTELSE

Part får inte överlåta sina rättigheter eller skyldigheter enligt denna avsiktsförklaring utan den andre partens godkännande.

§ 11 TVIST

Tvist angående tolkning och tillämpning av denna avsiktsförklaring ska avgöras av allmän domstol enligt svensk rätt och med Stockholms tingsrätt som första instans om inte annat följer tvingande lag.

§ 12 GILTIGHET OCH IKRAFTTRÄDANDE

Denna avsiktsförklaring börjar gälla från och med dagen för undertecknandet av båda Parter och under förutsättning

att landstingsstyrelsen i Stockholms läns landsting senast den 31 december 2017 beslutat att ingå avsiktsförklaringen genom beslut som senare vinner laga kraft.

Denna avsiktsförklaring har upprättats i två likalydande exemplar, varav parterna har tagit var sitt.

Stockholm den ……

För AB Storstockholms Lokaltrafik

……

Caroline Ottosson

Förvaltningschef, Trafikförvaltningen

Nacka den ……..

För Nacka kommun

……

Lena Dahlstedt

Kommundirektör, Nacka kommun

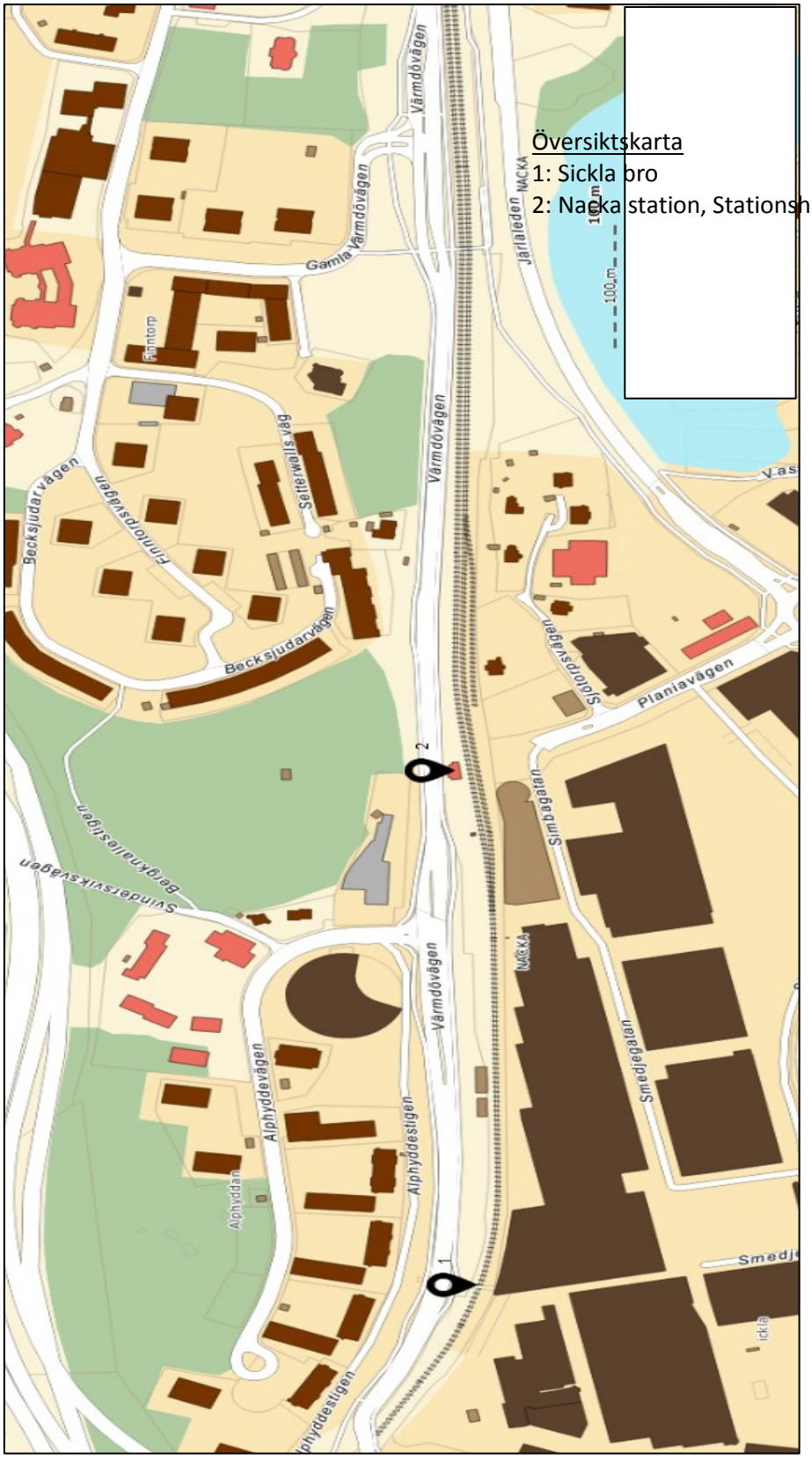
……

Mats Gerdau

Kommunstyrelsens ordförande, Nacka kommun

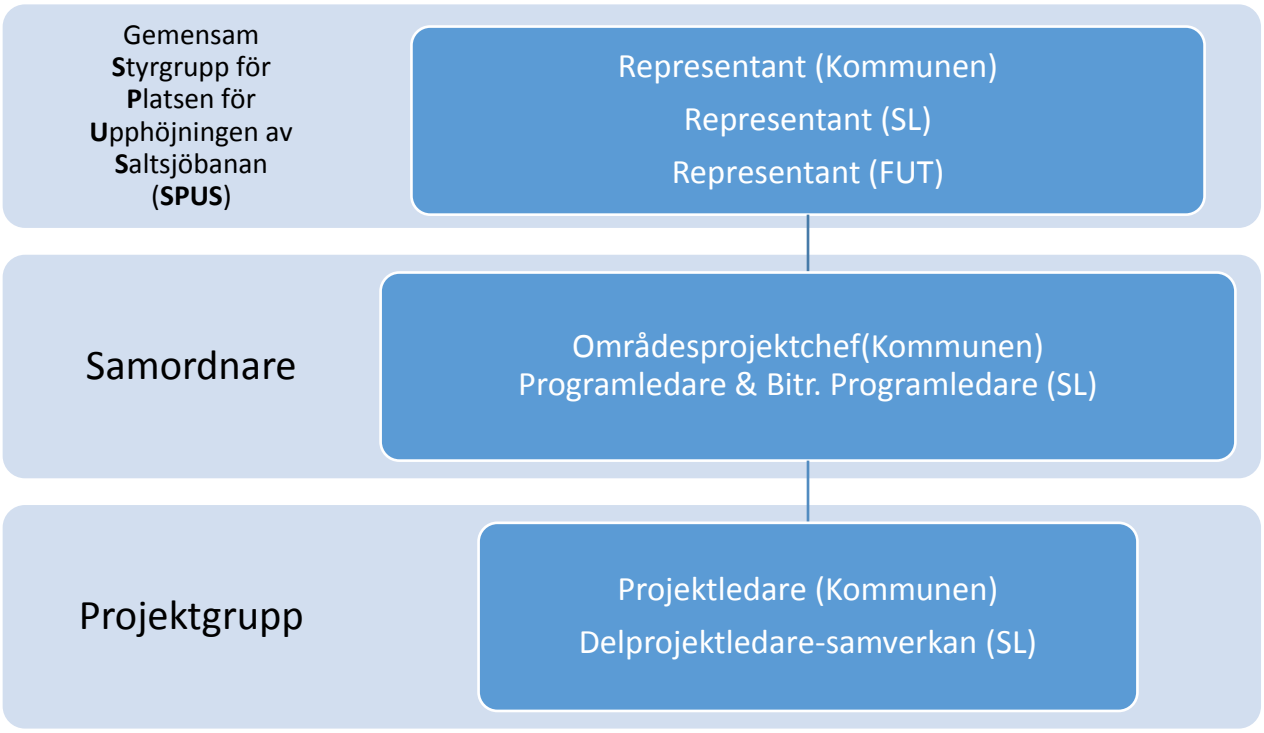
Bilagor: 1 Översiktskarta, 2 Organisationsskiss

Bilaga 1 – Översiktskarta.



Översiktskarta
1: Sickla bro
2: Nacka station, Stationshus.

Bilaga 2 – Organisationsskiss.



Investeringskalkyl inför investeringsbeslut (tkr)

1) Information

Program		Samordning utbyggd tunnelbana
Huvudprojekt		Övergripande utredningar befintligt system
Projekt		Saltsjöbanans Upphöjning
Projektägande kst	160 SU Trafik och Infrastrukturutveckling	
Bolag	10 AB SL	
Investeringstyp	Strategiska investeringar	
Trafikslag	Lokalbanor	
Projektledare	Thomas Sträng	
Projektadministratör	Greger Ullrot	
Sponsor	Jens Plambeck	
Genomsnitt avs.kostn % år 1-5	2%	
Utförande sektion eller avdelning	Strategisk utveckling	
Medfinansiering av projekt	Kommun	
Prioritet	6 Annat	
Mottagande kst	350 TA infrastruktur BES	
Objekt	3370	
Projektstart - slut	20170101-20231231	

Fas - summa för beslut	Belopp	Kalkylår	ID
10 Utredning	0		
20 Planering	7 245	2016	
30 Genomförande	0		
Investeringsutgifter totalt	**7 245**		

Fas 20 - Planering	Indexår 2016	Indexår 2017	Indexår 2018	Indexår 2019	Indexår 2020	Indexår 2021	Indexår 2022	Indexår 2023	Indexår 2024	Indexår 2025	Totalt
Uppskattat årsindex	**0**	**74**	**271**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**345**
Prognos exkl. index	**0**	**2 450**	**4 450**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**6 900**
Prognos inkl index	**0**	**2 524**	**4 721**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**7 245**
Ledning & samordning	0	500	1 000	0	0	0	0	0	0	0	1 500
110 Ledning & styrning		500	1 000								1 500
120 Administration											0
130 Change Management											0
Bevakning och samråd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
200 Intressent och omv.bevakning											0
210 RFI											0
Kravspecificering	0	1 900	3 300	0	0	0	0	0	0	0	5 200
300 Kravspecifiering											0
310 Utredningar		500	1 000								1 500
320 Förstudie											0
330 Förstudieprojektering											0
340 Programhandlingsprojektering											0
350 Systemhandlingsprojektering		400	100								500
360 Järnvägspalneprojektering		1 000	2 200								3 200
370 Bygghandlingsprojektering											0
380 Förfrågningsunderla											0
Upphandling - Publicer & utvärdera	0	50	150	0	0	0	0	0	0	0	200
410 Frågor och svar											0
420 Utvärdering av anbud											0
430 Förhandling		50	150								200
Övrigt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
990 Intern tid											0

Investeringsbidrag	0	2524	4721		0	0	0	0	0	0	**7 245**

3) Anläggning			Avsk.tid	Andel%
Spåranläggningar	1187 Underbyggnad (påg.)	50 år	50	
	118701 Broar	80 år	80	80,0%
	11870101 - Tätskikt	40 år	40	
	11870102 - Kantbalk	40 år	40	
	118702 Tunnlar	100 år	100	
	11870201 - Inklädnad	40 år	40	
	118703 Banvall	100 år	100	
	118704 Stödmurar	50 (50-80) år		
	118705 Plattformar	50 (30-50) år		
	1189 Banöverbyggnad (påg.)	20 år	20	20,0%
	118901 Spår	20 (20-40) år		
	11890101 - Ballast (makadam)	20 (20-40) år		
	11890102 - Sliprar	20 (20-40) år		
	11890103 - Räler inkl befästning	20 (15-30) år		
	118902 Växlar	20 (20-40) år		
	118903 Plankorsningar	20 (10-40) år		
	118904 Stängsel och grindar	20 (20-40) år		
	118905 Stoppbockar	20 (20-40) år		
	118906 Gångfållor	20 (20-40) år		
	118907 Bantekniska skyltar	20 (20-40) år		
	1191 El- och signalsystem (påg.)	20 år	20	
	119101 Frånskiljare 80 % (750 V)	30 år	30	
	11910101 - Styrskåp 20 % (750 V)	15 år	15	
	119103 Kanalisation (750 V)	40 år	40	
	119104 Strömskenor (750 V)	40 år	40	
	11910401 - Strömskenevärme (750 V)	15 år	15	
	11910402 - Isolator (750 V)	20 år	20	
	119105 Kabel (750 V)	40 år	40	
	119106 Datorställverk (Signal)	25 år	25	
	119107 Reläställverk (Signal)	40 år	40	
	119108 Vägskydd (Signal)	10 år	10	
	119109 ATC (Signal)	25 år	25	
	119110 Kontaktledningar (750 V)	20 år	20	
	119111 Likriktare (750 V)	20 år	20	
	11911101 - Transformator (750 V)	20 år	20	
	119112 Driftövervakningssystem (750 V)	20 år	20	
	119113 Manöversystem (Signal)	20 (5-20) år		
	119114 Linjeblockeringar Signal)	10 år	10	
	119115 Kraftanläggningar (400 V)	20 år	20	
	11911501 - Elställverk (400 V)	20 år	20	
	11911502 - Centraler och ledningssyst (400V)	20 år	20	
	119116 Belysningsanläggningar (400 V)	20 år	20	
	119117 Reservkraftsanläggning (400 V)	20 år	20	
	119118 Växelvärmare (element) (400 V)	10 år	10	
	119119 Växelvärmare (styrning) (400 V)	20 år	20	
	119120 Tunnelpumpar (400 V)	20 år	20	

			Avsk.tid	Andel%
Immateriella Anlägg.tillgångar	1081 Mjukvara och licenser (påg.)	5 år	5	
		5 år	5	
		50 år	50	
Förbättringsutgifter på annans	1195 Förbättr. utg. på annans fast. (påg.)	25 år (avtal på fastigheten styr)		
Mark	1192 Fastighetsförvärv (pågående)	Ingen avskrivning	0	
Markanläggningar	1186 Markanläggningar (påg.)	20 år	20	
Byggnader	1181 Grundkonstr.stommar mm (påg.)	50 år	50	
	118101 - Tak	20 år	20	
	118102 - Fasader	50 år	50	
	118103 - Fönster	30 år	30	
	1182 Byggnadstillbehör (påg.)	17 år	17	
	118201 Hiss (påg.)	20 år	20	
	118202 Rulltrappa (påg.)	20 år	20	
	1183 Skyddsrum (påg.)	50 år	50	
	1184 Byggnadsutsmyckning (påg.)	50 år	50	
	1185 Telesystem för tågdrift (påg.)	17 år	17	
Rullande material	1284 Spårbundna fordon (påg.)	30 år	30	
		5 år	5	
		7 år	7	
		8 år	8	
		10 år	10	
		15 år	15	
	1285 Person- och lastbilar (påg.)	5 år	5	
	1286 Bussar (påg.)	12 år	12	
Maskiner och inventarier	1281 Maskiner och inventarier (påg.)	10 år	10	
	1287 IT-inventarier (påg.)	5 år	5	
	1289 Konst (påg.)	0 år	0	
		3 år	3	
	1282 Byggnadsinventarier (påg.)	17 år	17	
				100,0%

Genomsnitt avskrivningskostnad % år 1-5 (per år)	**2,0%**

Driftskonsekvenser (tkr) Saltsjöbanans Upphöjning

1) Kalkyl

	Indexår 0	Indexår 1	Indexår 2	Indexår 3	Indexår 4	Indexår 5	Indexår 6	Indexår 7	Indexår 8	Indexår 9	Totalt
Uppskattat årsindex	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Prognos exkl. index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Prognos inkl index	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

INTÄKTER *(inkl index)*	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**		**0**
Intäkter	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Biljettintäkter											#	0
Uthyrning fordon												0
Uthyrning lokaler												0
Reklam												0
												0
												0
												0
												0

KOSTNADSREDUKTION *(Inkl index)*	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Köpt trafik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Drift	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Underhåll	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Övriga kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0

KOSTNADSÖKNINGAR *(Inkl index)*	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Köpt trafik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Drift	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Underhåll	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Övriga kostnader	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
											0
Utrangering av anläggningstillgång											**0**
Avskrivningar	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Investeringsbidrag	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Räntekostnader för anl.tillg.	**290**	**290**	**290**	**290**	**290**	**290**	**290**	**290**	**290**	**290**	**2 898**
Driftskonsekvenser totalt	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

2) Kommentarer år 10 och framåt

INTÄKTER (inkl index)
KOSTNADSREDUKTION (inkl index)
KOSTNADSÖKNINGAR (inkl index)

3) Egna kommentarer

INTÄKTER (inkl index)
KOSTNADSREDUKTION (inkl index)
KOSTNADSÖKNINGAR (inkl index)

Avdragsrätt för ingående moms

Bolag	10 AB SL
Projektledare	Thomas Sträng
Projektnummer	

Information om investeringen	Ja	Nej
Avser investeringen till någon del fastighet (ex depå / tvätthall / verkstad / kommersiell lokal / kontorslokal / personalutrymme / privatbostad / utrymmen som ska disponeras av flera hyresgäster)?		ej aktuellt i detta skede
Ska fastigheten/byggnaden hyras ut till hyresgäst (ex trafikoperatör, privatperson)?		

Om du svarat ja, på någon av ovanstående frågor, ska du även svara på nedanstående.

Information om fastigheten (marken)	Ja	Nej
Är vi ägare eller tomträttsinnehavare av fastighten?		
Har du svarat ja på ovanstående fråga ska du även lämna nedan uppgifter:		
Fastighetsbeteckning:		
Postadress:		
Datum fastigheten förvärvades eller avses att förvärvas:		
Datum fastigheten tillträddes eller avses att tillträdas:		

Information om byggnadens och markens yta och blivande hyresgäst(er)	
Byggnadens totala kvm	
Markens totala kvm	
Kvm av byggnaden som ska används av SL	
Kvm av markens som ska användas av SL	

Nedan fylls uppgifter i om nuvarande / blivande hyresgäst(er)	Namn	Org.nr	Tillträdesdatum	Byggnad*	Mark*
Summa av kvm som ska hyras ut:					

Blanketten skickas till sandra.ebers@sll.se samt bifogas investeringskalkylen

Trafikförvaltningen
STOCKHOLMS LÄNS LANDSTING

Kalkylresultat (tkr)

Program	**Samordning utbyggd tunnelbana**
Huvudprojekt	**Övergripande utredningar befintligt system**
Projekt	**Saltsjöbanans Upphöjning**

Projektstart - slut	20170101-20231231
Kalkylår	2016
Kalkylränta	4%
Uppskattat årsindex	3%

Utredningsbeslut	0
Inriktningsbeslut	7 245
Genomförandebeslut	0
Investeringsutgift	**7 245**

Kalkylerade intäkter	0
Kalkylerade kostnadsreduktioner	0
Kostnadsökningar	0
Utrangering av anläggningstillgång	0
Avskrivningar	0
Investeringsbidrag	0
Räntekostnader för anl.tillgångar	2 898
Driftskonsekvenser 10 år	**-2 898**

Investeringsbidrag totalt	7 245

Kalkyl utförd av:

Investeringskalkyl

Malin Ingemarson Havrén

Namn:

Driftkalkyl

Namn: