



EXPLOATERINGSKONTORET  
TRAFIKKONTORET

GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE

Dnr: E2007-511-00078, 2007-09-20

Dnr: T05-512-494-:1, 2007-09-25

*Kontaktperson*

2007-09-10

Exploateringskontoret  
Yussuf Hassen  
Tel: 508 262 87  
e-mail: [yussuf.hassen@expl.stockholm.se](mailto:yussuf.hassen@expl.stockholm.se)

Trafikkontoret  
Krister Isaksson  
Tel: 508 262 25  
e-mail: [krister.isaksson@tk.stockholm.se](mailto:krister.isaksson@tk.stockholm.se)

Till  
Exploateringsnämnden och  
Trafik- och renhållningsnämnden

**Samråd om förslag till detaljplan för Danvikslösen infrastruktur  
delplan S1/N1, Remissvar**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

**att** som svar på remissen till stadsbyggnadsnämnden överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande

**att** omedelbart justera detta beslut för att remisstiden ska klaras

Krister Schultz

Magdalena Bosson

**SAMMANFATTNING**

Ett förslag till en ny detaljplan för Danvikslösen har remitterats till exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. Remisstiden varar till 26 september 2007.

Planförslaget är en bearbetning av det förslag för Danvikslösen som under juni-september 2005 varit föremål för remiss och samråd. Ett gemensamt tjänstutlåtande överlämnades 2005-09-22 till stadsbyggnadsnämnden som svar på remissen.

Det nya planförslaget innebär att Värmdövägen dras i en tunnel genom Henriksdalsberget och att en ny trafikplats anläggs vid Danvikstull (f d Henriksdals trafikplats). Saltsjöbanan och Tvärbanan får en ny gemensam sträckning mellan Lugnet

och Londonviadukten med nya stationer vid Danvikstull och Åsöberget. Banan förläggs huvudsakligen på bro och utförs med dubbla spår. Skillnaderna mot tidigare planförslag är att spårförbindelsen nu ligger på bro där tidigare förslag redovisade en tunnelloösning. Vidare ingår en utbyggnad av en ny rörlig vägbro över Danvikskanalen för västgående trafik in mot Stockholm.

Planförslaget överensstämmer i huvudsak med exploateringsnämndens inriktningsbeslut 2007-02-15 om Danvikslösen infrastruktur och bostäder inom nordöstra delen av Hammarby Sjöstad. De framtagna gestaltungsprinciperna är förenliga med de planerade utbyggnaderna i området och förslås ligga till grund för det fortsatta planerings- och projekteringsarbeten. Kontorens aktiva medverkan under planläggningsarbetet innebär att synpunkter har framförts under hand. Dock finns det delar av planförslaget som ytterligare bör utredas/kompletteras i det fortsatta planarbetet.

Kontoren anser det nödvändigt att den gamla järnvägsbron över Danvikskanalen som också inrymmer ett busskörfält i riktning staden ersätts med en ny 3-filig rörlig vägbro för trafiken in mot staden. Järnvägsbron är mycket sliten och kräver mycket underhåll. Dess livslängd anses helt slut senast år 2013.

Även befintlig vägbro är dåligt skick och kan komma att kräva stora ombyggnader. Det är möjligt att det är fördelaktigare att bygga en ny bro i stället och samordningsvinster kan nås om detta görs i samband med att den första brodelen är klar. Kontoren anser att frågan bör övervägas.

Kostnadsbilden kommer att bearbetas ytterligare i anslutning till det genomförandebeslut som Stockholm stad och Nacka kommun kommer att fatta.

## **UTLÅTANDE**

### **Bakgrund**

Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting undertecknade hösten 2003 en principöverenskommelse om Danvikslösen och Saltsjöbanan/Tvärbanan till Slussen. Enligt denna ska parterna i samverkan fortsätta planeringen av projektet. Plan- och tillståndsarbeten pågår i Stockholm och Nacka. SL och Vägverket har inlett sitt arbete med järnvägsplan för spåranläggningar respektive arbetsplan för de statliga vägarna som ingår i Danvikslösen. SL:s projekt omfattar dessutom uppgradering av Saltsjöbanan på sträckan Sickla station - Saltsjöbaden/Solsidan.

Projektet omfattar en serie infrastrukturprojekt och detaljplaner längs gränsen mellan Stockholm och Nacka, vars genomförande utgör förutsättning för angränsande större stadsutbyggnader i de båda kommunerna.

Under 2004-2005 bedrevs ett omfattande utrednings- och detaljplanearbete, som resulterade i att stadsbyggnadskontoret under 2005 kunde genomföra remiss och samråd för detaljplaner omfattande Danvikslösens infrastruktur och en spårsträckning till Slussen. Nacka har parallellt genomfört samråd kring övriga tre detaljplaner som erfordras för projektet.

# S

Detta detaljplaneförslag för Danvikslösen redovisade infrastrukturlösningar för väg- och spårtrafik inom området Lugnet/Henriksdal i huvudsak enligt intentionerna i tidigare principöverenskommelse mellan Stockholm, Nacka och SL. Planförslaget möjliggjorde omläggning av och dubbelspårsutbyggnad av Saltsjöbanan samt utbyggnad av Tvärbanan mellan Lugnet och Henriksdal, där banan ansluts till Saltsjöbanan. Vid Henriksdal förlades en station försänkt i förhållande till omgivande platsbildning. I anslutning till stationen och 13 m högre upp placerades ett busstorg för Nacka/Värmdösektorn samt lokala bussar.

Planförslaget för Danvikskanalen-Slussen redovisade en spårsträckning där Danvikskanalen korsas i tunnel. Vid Masthamnen anordnades en station i marknivå. Spåret gick därefter i bergtunnel längs Stadsgården till en ny station vid Katarinavägen/Slussen.

Vid samrådet framkom synpunkter som lett till flera utredningar och bearbetningar av planförslagen. Under hösten 2005 och 2006 har utredningar visat att den tunnelförläggning som föreslagits för Saltsjöbanan/Tvärbanan är mycket problematisk bland annat ur grundvattensynpunkt med kraftig fördyring av projektet som följd. Planförslaget innehöll dessutom omfattande gemensamma anläggningar som komplicerar kostnadsfördelning, ägande och förvaltning.

Dessa nya kunskaper innebär att huvudinriktningen på planarbetet måste kompletteras så att utrymme skapas för alternativa lösningar. Mot bakgrund av detta fattade 2007-03-08 stadsbyggnadsnämnden i Stockholm och 2007-03-07 miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka inriktningsbeslut om förnyat samråd med brolösning som grund. Exploateringsnämnden hade för sin del redan 2007-01-22 fattat ett inriktningsbeslut om fortsatt utredningsarbete för infrastrukturen i Danvikslösen samt bostäder inom nordöstra Hammarby Sjöstad som bygger på ett spårbroalternativ.

## **Planförslaget**

För att förbättra vägtrafiksystemets kapacitet, utformning och säkerhet, för att utnyttja områdets möjlighet till en större stadsutbyggnad samt för att förbättra områdets miljö kvalitet redovisar förslaget en ny sträckning av Värmdövägen i två parallella vägtunnlar genom Henriksdalsberget. Tunnlarna, som är ca 350 m långa, följer väsentligen Saltsjöbanans nuvarande sträckning i plan och profil genom befintligt spårreservat genom berget. Förslaget innebär även en ombyggnad av Henriksdals och Lugnets trafikplatser. Ombyggnaden av Danvikstulls (f d Henriksdal) trafikplats innebär att kapaciteten ökas genom nya planskilda anslutningar till Kvarnholmsvägen i Nacka och Lugnets Allé i Hammarby Sjöstad. Ombyggnaden av Lugnets trafikplats görs för att anpassa den befintliga trafikplatsen till de nya vägtunnlarnas mynningar. Planförslaget i sin helhet finns på [www.sbk.se](http://www.sbk.se)

Värmdövägen passerar Danvikstulls trafikplats genom två parallella betongtunnlar med 130 m längd. Parallellt med dessa tunnlar för genomgående trafik föreslås en tunnel för Nacka/Värmdöbussar i riktning in mot Stockholm med avstigning till Danvikstorg och bytespunkten med buss och spårväg.

Värmdövägen utformas med två genomgående körfält för biltrafik i varje riktning genom planområdets vägtunnlar. Genom Henriksdalsberget finns i riktning in mot staden dessutom ett växlingskörfält samt ett separat kollektivtrafikkörfält, d v s totalt

fyra körfält. I riktning ut från staden finns ett kombinerat tredje växlings- och kollektivtrafikkörfält.



*Planförslaget vid Danvikstull och Lugnet*

#### *Vägbro över Danvikskanalen*

Värmdövägens och Folkungagatans anslutning till Danvikstullsbroarna är idag utformad med totalt sex körfält, varav två för biltrafik och ett för busstrafik i varje riktning. Busskörfältet i riktning mot innerstaden löper över den gamla järnvägsbron. Då den gamla järnvägsbron har uppnått sin tekniska livslängd måste den ersättas senast 2013 för att upprätthålla kapaciteten över kanalen.

Planförslaget innehåller därför förslag till en ny bro för vägtrafiken i riktning in mot Stockholm. Bron utformas med tre körfält vilket möjliggör två körfält för biltrafik och ett separat körfält för busstrafik. Bron förslås höjas ca tre meter högre än befintlig vägbro, för att minska antalet broöppningar. Antalet broöppningar bedöms därmed kunna minskas med ca 40 %. Den nya vägbron utformas med 12 m bredd så att den vid en framtida ombyggnad av befintlig vägbro möjliggör fyra körfält under byggnadstiden. Befintlig vägbro behålls till vidare på befintlig höjd. Sammantaget innebär förslaget att nuvarande sex körfält, varav två kollektivkörfält, över kanalen upprätthålls.

#### *Hästholmsviadukten*

Hästholmsviadukten som idag används för busstrafik – och gång- och cykeltrafik från och till Danviksklippan måste rivas för att skapa utrymme för den nya spårbron. Planförslaget innehåller en ny viadukt för gång- och cykeltrafik, ca 40 meter söder om nuvarande förbindelse.

# S

## *Gång- och cykeltrafiksystem*

Planförslaget inrymmer gång- och cykeltrafiksystem av olika dignitet och karaktär. Genom området löper det regionala cykelstråket mellan Stockholm innerstad, Tyresö, Nacka och Värmdö via Danvikstull.

## *Utbyggnadsordning*

Projektet genomförs genom att hela projektet, inklusive uppgradering av Saltsjöbanan till Saltsjöbaden/Solsidan, färdigställs under en period av ca 3,5-4 år under vilken Saltsjöbanan är avstängd i ca 3 år. Under Saltsjöbanans avstängning kommer bussar att sättas in som ersättningstrafik. Parallellt med spårutbyggnaden sker tunnelbygge och bygget av två trafikplaster Danvikstull respektive Lugnet. Spårutbyggnaden och bygget av trafikplatserna kan ske tack vare omläggningar av vägar i och intill trafikplatserna. Körfälten runt Henriksdalsberget kommer att smalnas av men kommer att inrymma samma antal körfält som idag inklusive busskörfält.

## **Konsekvenser**

### *Miljö*

Nacka kommun och Stockholms stad har bedömt att Danvikslösens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och således ingår förfarande med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del i detaljplaneprocessen. Sammantaget medför Danvikslösen positiva konsekvenser för tre av de fyra miljöaspekter som har identifierats som väsentliga; luftkvalitet, buller och markföroreningar. Den fjärde väsentliga miljöaspekten byggskedets påverkan medför negativa konsekvenser under ett antal år. Danvikslösen medför även en bättre hushållning med mark och vatten eftersom infrastrukturens funktion förbättras samtidigt som gammal industrimark frigörs för bostadsbyggandet i ett stadsnära och attraktivt läge. En förbättring av kollektivtrafiken ger positiva konsekvenser för klimatet, luftkvalitet och buller. Flyttningen av Värmdöleden in i berget innebär mycket goda miljöeffekter både för kommande bostäder och för andra närboende.

### *Befintlig vägbro*

Även befintlig vägbro är i dåligt skick och kräver stora ombyggnader. Det är möjligt att det är fördelaktigare att bygga en ny bro och samordningsvinster kan nås om detta görs i samband med att den första brodelen är klar. Kontoren anser att frågan bör utredas.

### *Gång- och cykeltrafik*

Planförslaget inrymmer gång- och cykeltrafiksystem av olika dignitet och karaktär. Det är viktigt att det regionala cykelstråk som löper genom området håller en hög och god standard. Ostsektorn är av de snabbast expanderade områdena i Stockholm och stråket via Danvikstull betjänar även Tyresö, Nacka och Värmdö.

Antalet cykelparkeringsplatser i anslutning till Danvikstorg och kommande kollektivhållplatser bör studeras vidare så att antalet svarar mot det behov som finns vid dessa kollektivtrafikknutpunkter.

### *Spårtrafik*

Station Åsöberget anläggs längs Åsöberget norra sida och anslutningar, genom hissar och trappor, kommer att placeras under stationen på befintliga gång- och cykelbanor



utmed Folkungagatan. På platsen finns också tre busshållplatser som behålls. Ytan under den planerade stationen är i dagsläget redan för liten för att hantera de strömmar av gående, cyklister och bussresenärer som rör sig på platsen idag. För att få en bra och säker funktion i och med den nya stationen krävs att ytan under spårstationen studeras vidare i det kommande arbetet.

### **Framkomlighet under genomförandetiden**

#### *Framkomlighet under genomförandet*

Utbyggnaden sker etappvis. Spårtrafiken berörs då trafiken måste tas ur drift under tre år. Under tiden ersätts Saltsjöbanan med bussar. Busstrafiken bedöms under byggtiden vara jämförbar med dagens spårtrafik. För övrig fordonstrafik kommer provisorier att anordnas och i stort sett kommer den befintliga kapaciteten att bibehållas, bl.a. är antalet körfält detsamma. Kontoren kommer noga utreda de tillfälliga trafikomläggningarna i det vidare arbetet.

#### *Kostnader, finansiering och samhällsekonomi*

Investeringskostnaderna för ombyggnaden av väg- och språktrafikanläggningarna inom Danvikslösen inklusive nu vägbro över Danvikskanalen uppgår till 1500-1800 mnkr (penningvärde 2007). Av detta uppgår kostnaden för vägtrafikanläggningar till 1150-1350 och spåranläggningarna 350-450 mnkr. SL:s samlade investeringskostnader för Tvärbanans utbyggnad till Slussen inkl Saltsjöbanans upprustning ligger i vån 2800-3000 mnkr.

Nettoutgifterna för projektet för Stockholms del bedöms till 900-1100 mnkr i 2007 års nivå inklusive ny vägbro för trafik in mot staden över Danvikskanalen enligt ovan. Projektet Danvikslösen är ett av de projekt som staden anser vara ett av de önskvärda i den förhandling som Carl Cederschiöld leder på regeringens uppdrag om en trafiköverenskommelse i Stockholmsregionen.

Projektet ger följande nyttor:

- en hållbar samhällsutveckling
- goda boende- och stadsmiljöer och ett stort antal bostäder i ett citynära område
- bostadsmiljön för de som redan bor i befintliga områden förbättras
- spårtrafiken förbättras
- en ny bytespunkt
- attraktiva regionala cykelförbindelser
- kapacitet och framkomlighet för båda buss- och biltrafiken förbättras samt lösningar för biltrafiken som förbättrar framkomlighet skapas.

Den samhällsekonomiska kalkylen som utfördes för projektet visar att projektet, under här givna förutsättningar, är mycket lönsamt.

### **Kontorens synpunkter och förslag**

Kontoren konstaterar att planförslaget innebär möjlighet till fortsatt utbyggnad av Hammarby Sjöstad enligt översiktplanen. Förslaget är värdefullt för bostadsförsörjning, stadsbilden och miljön. Förslaget överensstämmer i princip med exploateringsnämndens inriktningsbeslut 2007-02-15 om fortsatt utredningsarbete för infrastruktur och bostäder med en spårbrolösning över Danvikskanalen.

# S

Planförslaget bekräftar att ett kostnadseffektivt förslag har valts och är genomförbart till rimliga kostnader. Det finns goda förutsättningar att syftet med projektet ska kunna uppnås. Dock finns delar av planförslaget som ytterligare bör utredas i det fortsatta planarbetet.

Kontoren anser det mycket positivt att den totala byggtiden har förkortats med ca 2 år till 3,5-4 år i jämförelse med det tidigare remissade förslaget med tunnellsnning. Detta innebär bland annat att Hammarby Sjöstad kan färdigställas 2 år tidigare i slutet av år 2016. Det är angeläget att möjligheten att koppla på Tvärbanan från Sjöstaden till Slussen i så tidigt skede som möjligt undersöks. Detaljplanen medger avgränsning av Saltsjöbanan mot Gullmarsplan i anslutning till Lugnets Allé. Detta är en god ambition men den föreslagna plankorsningen måste detaljstuderas för att säkerställa trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik. Dessutom bör kollektivtrafikförsörjningen av Danviksklippan utredas inom ramen för genomförandeplaneringen.

Det är viktigt att cykelparkeringen i anslutning till Saltsjöbanans/Tvärbanans stationsläge vid Danvikstull är klimatskyddad, stöldsdyddad och är tillräcklig i storlek.

Kontoren förutsätter att utformningen med dubbelriktning av trafik i tunnelrören vid planerade avstängningar har förankrats hos brandförvaret.

Principöverenskommelsen om Danvikslösen avses uppdateras under 2007. För finansierings- och genomförandefrågor avses särskilda avtal träffas med Nacka hösten 2007 och med SL våren 2008.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden åberopar och överlämnar detta tjänsteutlåtande som remissvar på planförslaget.

**SLUT**