



Handläggare: Lars Fränne  
Region Innerstad  
Projekt Hammarby Sjöstad  
Tel: 508 26 277  
lars.franne@gfk.stockholm.se

2004-09-27

Dnr 03-511-573

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Danvikslösen. Lägesredovisning och inriktningsbeslut.**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner denna lägesredovisning och förslag till inriktning av fortsatt arbete med Danvikslösen
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner utgifter för fortsatt projektering inom en totalram av 4 mnkr varav övriga parter betalar ca 2 mnkr och stadens nettoutgift är ca 2 mnkr

Olle Zetterberg

Göran Gahm

#### **SAMMANFATTNING**

Stockholm stad, Nacka kommun och landstinget undertecknade 24 september 2003 en Principöverenskommelse om genomförande av projekt Danvikslösen som dels omfattar en ny förläggning av Värmdöleden i tunnel genom Henriksdalsberget med tillhörande trafikplatser dels en förlängning av Tvärbanan in mot Slussen och en integrering av denna med Saltsjöbanan. Hösten 2003 och våren 2004 har ett fortsatt omfattande utredningsarbete bedrivits, bl.a. detaljplanearbete för hela projektet.

Vid den uppsummering av arbetet som gjordes i mars 2004 framkom att de budgeterade kostnaderna för Danvikslösen ökat avsevärt. Vidare har Danvikslösen endast fått 50 mnkr i statsbidrag genom Vägverket.

Mot ovanstående bakgrund beslutade den politiska ledningsgruppen att studier av andra alternativ för Danvikslösen skulle genomföras samtidigt som huvudförslaget skulle bearbetas för att sänka kostnaderna väsentligt.

Alternativförslagen byggde alla på att Värmdövägen ligger kvar runt berget men i ett nytt läge närmare berget och nedsänkt till en mycket lägre nivå än idag samt försedd med någon form av miljötak.

De fem alternativa förslagen inrymde avsevärda nackdelar avseende stads- och boendemiljön i Lugnet och Henriksdalshamnen. Alternativförslagen inrymde ca 1.500 bostäder i området mot ca 2.300 i det reviderade huvudförslaget.

Efter ett omfattande utredningsarbete under sommaren förbättrades totalkalkylen för huvudförslaget avsevärt både genom kostnadsänkningar främst avseende bergtunneldelen och ombyggnaden av Henriksdalsverket.

Totalkostnaderna i huvudförslaget beräknas nu till 1100 mnkr inklusive den del av ombyggnaden av Henriksdalsverket som orsakas av exploateringen.

Stockholm och Nacka avser att fortsätta att söka statsbidrag av olika slag, EU-bidrag etc. för detta men är också preliminärt beredda att garantera genomförandet av Danvikslösen dvs. träffa en uppgörelse även om fördelningen av denna risk, vilket är en förutsättning för att SL ska kunna påbörja och driva Tvärbaneprojektet.

## UTLÅTANDE

### **Bakgrund**

Stockholm stad, Nacka kommun och landstinget undertecknade 2003 en Principöverenskommelse om genomförande av projekt Danvikslösen som dels omfattar en ny förläggning av Värmdöleden i tunnel genom Henriksdalsberget med två tillhörande trafikplatser vid Henriksdal respektive Lugnet dels en förlängning av Tvärbanan in mot Slussen och en integrering av denna med Saltsjöbanan.

Hösten 2003 och våren 2004 har ett fortsatt omfattande utredningsarbete bedrivits bl.a. detaljplanearbete för hela projektet. Vidare har omfattande studier av trafiklösningar, miljöfrågor m.m. bedrivits samt en ingående studie av ombyggnadsbehoven inom Henriksdalsverket för att klara miljökraven för kommande bostäder i området.

### **Analys**

Vid den uppsummering av arbetet som gjordes i mars 2004 framkom att de budgeterade kostnaderna för olika delar av Danvikslösen ökat avsevärt.

Till bilden hör också att förhoppningarna om ett avsevärt statsbidrag genom Vägverket främst till Lugnets trafikplats och Hammarby fabriksväg, som ligger på Länsvägnätet inte infriades utan projektet fick endast ett anslag på 50 mnkr med utbetalning 2013.

Mot ovanstående bakgrund beslutade den politiska ledningsgruppen 04-06-09 att ingående studier av andra alternativ för Danvikslösen skulle genomföras samtidigt som huvudförslaget skulle bearbetas på nytt i syfte att komma ned väsentligt i kostnader.

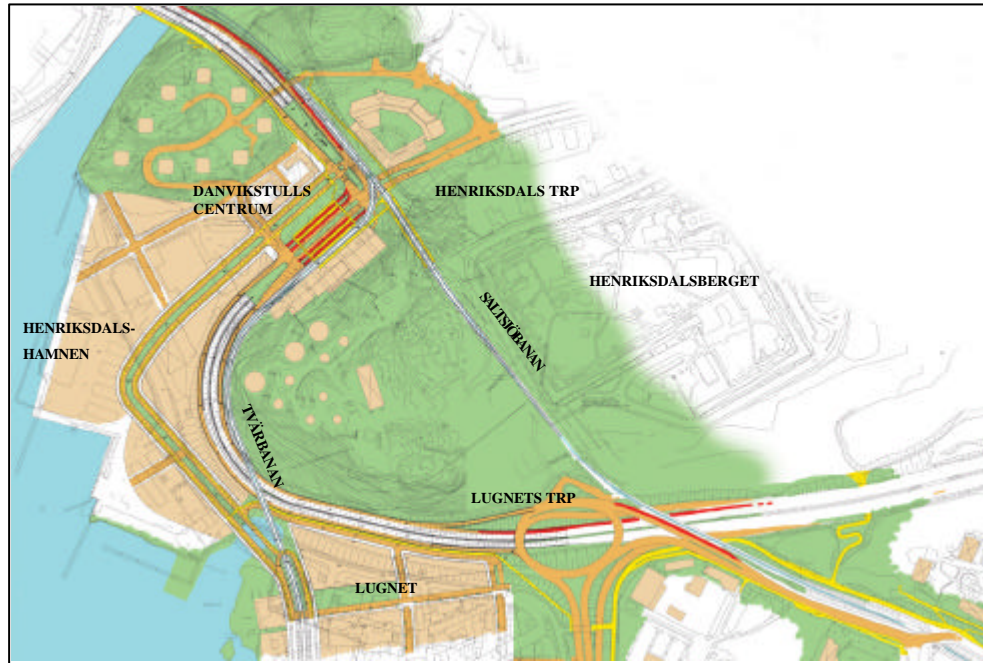
### **Alternativutredningar:**

Under sommaren 2004 har flera andra alternativa lösningar studerats ingående avseende funktion, teknik, miljöfrågor av olika slag för att söka en lösning med avsevärt lägre kostnader men också med en god stadsmiljö för Hammarby Sjästad's sista etapp

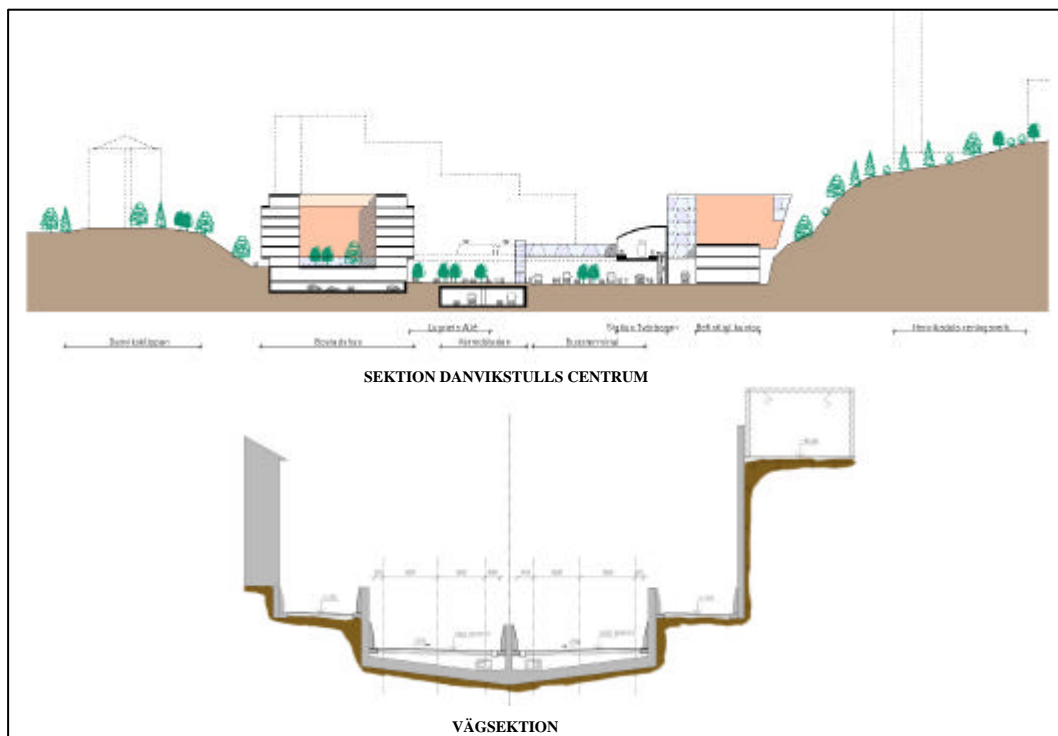
Alternativförslagen byggde alla på att Värmdövägen ligger kvar runt berget men i ett nytt läge närmare berget och nedsänkt till en lägre nivå än idag samt försedd med någon form av miljötak.



Alt.6



Även detta förslag medför dock avsevärda nackdelar främst avseende stads- och boendemiljön i Lugnet och Henriksdalshamnen . Alternativet bedöms tekniskt och praktiskt genomförbart men innebär avsevärda ingrepp bl.a. vid Fåfångan där högbron passerar på nivån ca +26 m dvs. ca 10 m högre än Saltsjöbanans läge idag.



### Nya kostnadskalkyler

Efter ett omfattande utredningsarbete under sommaren förbättrades totalkalkylen för huvudförslaget avsevärt både genom kostnadssänkningar främst avseende bergtunneldelen och ombyggnaden av Henriksdalsverket men också genom en ökad exploatering med större andel bostäder enligt det underlag som stadsbyggnadskontoret tagit fram.

Alternativförslagen inrymmer ca 1.500 bostäder i området mot ca 2.300 i det reviderade huvudförslaget. I alternativ 2-6 utgår inget statsbidrag.

Totalkostnaderna i huvudförslaget beräknas nu till 1100 mnkr inklusive den del av ombyggnaden av Henriksdalsverket som orsakas av exploateringen. Stockholm och Nacka avser att fortsätta att söka statsbidrag av olika slag, EU-bidrag etc. för detta men är också preliminärt beredda att garantera genomförandet av Danvikslösen dvs. träffa en uppgörelse även om fördelningen av denna risk, vilket är en förutsättning för att SL ska kunna påbörja och driva Tvärbaneprojektet.

Beroende av det slutliga utfallet av fortsatta förhandlingar med berörda parter bedömer vi att kostnaderna för Stockholms del blir i intervallet 700-900 mnkr. En del av detta bör betraktas som generalplanekostnad eftersom det även betjänar andra stadsdelar både avseende förbättrad framkomlighet på passagen genom Danvikstull och genom att Tvärbanan dras in till Slussen.

900 mnkr. En del av detta bör betraktas som generalplanekostnad eftersom det även betjänar andra stadsdelar både avseende förbättrad framkomlighet på passagen genom Danvikstull och genom att Tvärbanan dras in till Slussen. En rimlig fördelning är att hälften av kostnaden betraktas som generalplaneinvestering, vilket innebär ca 400 mnkr , medan resterande ca 400 mnkr belastar Hammarby Sjöstad och innebär att underskottet per lägenhet i Sjöstaden blir ca 140.000 kr per ekvivalent lägenhet jämfört med 100.000 kr/lgh i senaste lägesredovisningen.

### **Samråd**

Samråd har löpande skett med övriga berörda parter såsom Nacka, SL, landstinget, vägverket, Stockholm Vatten m.fl. Vidare har offentliga samrådsmöten om Danvikslösenförslaget ägt rum.

### **Konsekvenser**

Huvudförslagets miljökonsekvenser har tidigare utretts och är mycket positiv. Flyttningen av Värmdöleden in i berget och ombyggnaden av Stockholm Vatten innebär mycket goda miljöeffekter både för kommande bostäder och för andra närboende.

