

Utlåtande 2008: RIII (Dnr 314-4909/2007, 314-277/2008)

Danvikslösen. Överenskommelser med Nacka kommun och Stockholms läns landsting om genomförande och finansiering

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Principöverenskommelse med Nacka kommun och Stockholms läns landsting om genomförande av Danvikslösen, *bilaga 3*, godkänns.
2. Överenskommelse med Nacka kommun om finansiering av projekt Danvikslösen, *bilaga 2*, godkänns.
3. Ovan nämnda överenskommelser villkoras av och ska ersättas av särskilt genomförande- och finansieringsavtal som planeras tecknas och godkännas av parterna 2008 dock senast 2009.
4. Stockholms stads andel i finansieringen av projektet får maximalt uppgå till 1 100 mnkr i 2007 års prisnivå, motsvarande ca 1 300 mnkr i löpande prisnivå.
5. Investeringsutgifterna får inrymmas i exploateringsnämndens investeringsplan för kommande år.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendena

Projektet Danvikslösen är ett samarbete mellan Stockholms stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting (nedan kallade staden, Nacka respektive landstinget). Tvärbanan och Saltsjöbanan sammanlänkas vid Lugnet i Hammarby Sjöstad, läggs i en ny bana runt Henriksdalsberget och dras vidare till

Slussen. Vidare byggs en cirka 400 meter lång vägtunnel genom Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal respektive Lugnet. Härigenom frigörs mark så att staden kan komplettera Hammarby Sjöstad med ca 1 500 lägenheter och samtidigt ges Nacka möjlighet att bebygga Kvarnholmen.

För genomförandet av bostadsexploateringen fordras också omläggning av en dagvattenledning från Nacka samt ombyggnad av Henriksdals reningsverk samt anläggande av en högbro för spårtrafiken och en ny öppningsbar vägbro över Danvikskanalen för vägtrafiken in mot City.

Danvikslösens ekonomiska konsekvenser för staden beräknas till 900 – 1 100 mnkr, motsvarande ca 1 100-1 300 mnkr i respektive års prisnivå, där de största utgifterna kommer åren 2009-2014. Dessa utgifter kan inte bäras av planerade bostadsbyggnadsprojekt i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad och dess närhet.

Exploateringsnämnden har den 15 november 2007 godkänt förslag till överenskommelse med Nacka kommun om finansiering av Danvikslösen. Den 24 januari 2008 godkände exploateringsnämnden för sin del principöverenskommelse med Nacka kommun och Stockholms läns landsting om Danvikslösen. Båda besluten underställs med detta ärende kommunfullmäktige för godkännande.

Beredning

Ärendena har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret är principiellt tveksamt till att subventionera lägenheter och att staden gör stora satsningar på olönsamma investeringsprojekt. Utgifterna för Danvikslösen får ingå i prioriteringen av vilka investeringsprojekt som kan inrymmas i exploateringsnämndens investeringsplan för de kommande åren.

Kontoret bedömer emellertid att den framförhandlade ekonomiska ansvarsfördelningen mellan parterna för Danvikslösen är acceptabel. Samtidigt vill kontoret understryka att slutligt ställningstagande till Danvikslösenprojektet ska göras i kommande ärende om genomförande- och finansieringsavtal senare i år. Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige godkänner bilagd överenskommelse med Nacka om finansiering av Danvikslösen samt godkänner bilagd principöverenskommelse med Nacka kommun och Stockholms läns landsting om genomförande av Danvikslösen.

Mina synpunkter

Stockholm växer och samverkan mellan kommunerna runt regionens kärna blir allt viktigare. Allt oftare finner vi lösningar tillsammans där bostäder, företag, kommunikationer och rekreation blandas i ett område som utvecklas mellan två eller flera kommuners gränser. Stockholms läns landsting är en viktig samarbetspart, inte minst eftersom vi söker effektiva transportlösningar med kollektivtrafik. Vi bygger en modern och klimatsmart storstad.

Danvikslösen är ett projekt som kännetecknas av ett nära och ömsesidigt samarbete mellan Nacka kommun, Storstockholms Lokaltrafik AB och Stockholms stad. Inom staden är många förvaltningar och bolag berörda av projektet. Projektet innebär att 1 500 nya bostäder kan byggas i Hammarby Sjöstad, vilket är den sista etappen i stadsdelen. En ny vägbro ska byggas och Henriksdals reningsverk påverkas av ärendet. Genom åtgärderna skapas en ny attraktiv entré till Stockholm österifrån samtidigt som kollektivtrafiken upprustas, förbättras och länkas samman i den här delen av regionen.

Investeringskostnaden är betydande och beräknas i prisnivå januari 2007 till mellan 900 mnkr och 1 100 mnkr. Staden investerar för närvarande stora belopp i nya bostadsområden och ny infrastruktur. Det är nödvändigt att bygga ett Stockholm i världsklass och bygga för framtiden. Samtidigt måste investeringsnivån vara långsiktigt hållbar för staden. I kommande budgetprocesser kommer därför särskild uppmärksamhet att läggas på vilka investeringar stadens ekonomi långsiktigt klarar. Det kommer då bli nödvändigt att göra prioriteringar mellan de projekt staden arbetar med.

Danvikslösen är ett projekt som också berör staten genom de bidrag som lämnas till kollektivtrafiklösningarna samt i mindre utsträckning, till de väginvesteringar som planeras. Staden för fortlöpande diskussioner med staten kring Stockholms expansion och de kostnader som det föranleder. Det är nödvändigt att regionens olika insatser i ny infrastruktur, och inte minst kollektivtrafiksatsningar, tillerkänns nödvändigt statligt stöd så att de kostnader som skattekollektivet i vår region bär är rimligt. De överväganden som krävs förutsätter en god regional samstämmighet och Danvikslösen är ett resultat av det goda samarbetet som präglar stockholmsregionen.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Överenskommelse med Nacka kommun om finansiering av projekt Danvikslösen

3. Principöverenskommelse med Nacka kommun och Stockholms läns landsting om genomförande av Danvikslösen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) och *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Att snabbt färdigställa tvärbanans utbyggnad till Slussen är en mycket väsentlig fråga för miljöpartiet. Det är positivt att byta plats på spår- och vägtrafik så att störningarna från vägtrafiken minskar i de kommande bostäderna. Det är viktigt att hänsyn tas till att Henriksdalsverket kan behöva utöka sin verksamhet när befolkningen i stockholmsområdet växer. En förutsättning för det är att inte bostäder och andra verksamheter placeras alltför nära reningsverket och att tunnelutvidgningen inte hindrar eventuell framtida utbyggnad av reningsverket inne i berget.

Förläggningen av Värmdöleden i tunnel genom Henriksdalsberget får inte innebära att antalet busskörfält på leden minskar och därmed försämrar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Det måste finnas busskörfält i båda riktningarna. Dessutom måste ansträngningar göras så att tiden för Saltsjöbanans avstängning minimeras. Den tidigare beräknade avstängningen på tre år är oacceptabelt lång tid och skulle innebära stor risk att tappa kollektivtrafikresenärer.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Principöverenskommelse med Nacka kommun och Stockholms läns landsting om genomförande av Danvikslösen, *bilaga 3*, godkänns.
2. Överenskommelse med Nacka kommun om finansiering av projekt Danvikslösen, *bilaga 2*, godkänns.
3. Ovan nämnda överenskommelser villkoras av och ska ersättas av särskilt genomförande- och finansieringsavtal som planeras tecknas och godkännas av parterna 2008 dock senast 2009.
4. Stockholms stads andel i finansieringen av projektet får maximalt uppgå till 1 100 mnkr i 2007 års prisnivå, motsvarande ca 1 300 mnkr i löpande prisnivå.

5. Investeringsutgifterna får inrymmas i exploateringsnämndens investeringsplan för kommande år.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:

Ulla Hamilton

Anette Otteborn

ÄRENDENA

Projektet Danvikslösen är ett samarbete mellan Stockholms stad, Nacka kommun samt Stockholms läns landsting. Projektet innebär bland annat att Tvärbanan och Saltsjöbanan sammanlänkas vid Lugnet i Hammarby Sjöstad, läggs i en ny bana runt Henriksdalsberget och dras vidare till Slussen. Vidare byggs en cirka 400 meter lång vägtunnel genom Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal respektive Lugnet. Därigenom frigörs mark så att staden kan komplettera Hammarby Sjöstad med ca 1 500 lägenheter och samtidigt ges Nacka möjlighet att bebygga Kvarnholmen. För genomförandet av bostadsexploateringen fordras också omläggning av en dagvattenledning från Nacka samt ombyggnad av Henriksdals reningsverk.

I den ursprungliga planeringen avsågs Tvärbanan/Saltsjöbanan gå i en tunnel under Danvikskanalen. Parterna har istället kommit överens om att anlägga en högbro för spårtrafiken. Denna lösning har bedömts bli en bättre och kostnadseffektivare lösning än tidigare planerad tunnel. För vägtrafiken in mot City behöver en ny öppningsbar vägbro över Danvikskanalen byggas som en del i Danvikslösenprojektet.

Staden, Nacka och landstinget träffade 2003 en principöverenskommelse, som nu löpt ut men parterna har varit överens om att fortsätta arbetet med Danvikslösen. Såväl staden som Nacka har 2007 fattat inriktningsbeslut för projektet.

I samband med inriktningsbeslutet har kommunfullmäktige uppdragit till exploateringsnämnden att i samverkan med stadsbyggnadsnämnden undersöka hur det ekonomiska resultatet för bostadsexploatering i nordöstra delen av Hammarby Sjöstad kan förbättras. Bostadsplaneringen ligger dock senare i beslutsprocessen än infrastrukturåtgärderna och det finns därför ännu ej några nya uppgifter om exploateringsekonomin.

Stockholm och Nacka har under hösten 2007 träffat en överenskommelse om kostnadsfördelningen sinsemellan. Överenskommelsen innebär att Nacka bekostar 20 procent av investeringarna i Danvikslösen, förutom flyttning av befintlig dagvattenledning från Henriksdalshamnen till Svindersviken, för vilken Nacka betalar en större andel, 20 mnkr av totalt beräknat 35-40 mnkr, där också Vägverket förväntas bidra med ca 10 mnkr.

I Vägverkets gällande långtidsplan 2005-2015 finns upptaget statliga bidrag om 50 mnkr under år 2013. Parterna förbinder sig att verka för att statliga bidrag om minst 150 mnkr tillförs projektet. Av erhållet statsbidrag ska Nacka tillgodogöras 30 procent och Stockholm 70 procent.

Beräknad total utgift för kommunerna i 2007 års prisnivå är 1 150-1 350 mnkr. Investeringsutgifterna för omläggningen av dagvattenledningen och omläggningen av Henriksdals reningsverk belastar ej Danvikslösenprojektet, utan utgifterna ingår istället i underlaget för planerad bostadsexploatering. Stadens nettoutgifter för Danvikslösen efter bidrag från Nacka och Vägverket beräknas till 900-1 100 mnkr i prisnivå januari 2007, motsvarande ca 1 100-1 300 mnkr i respektive års prisnivå, där de största utgifterna kommer åren 2009-2014. Finansieringsöverenskommelsen med Nacka ska för sin giltighet godkännas av respektive fullmäktige senast under 2008.

Härutöver har en ny principöverenskommelse träffats mellan staden, Nacka och landstinget. I den regleras bland annat tidplan samt ansvarsfördelning inklusive finansiering av projektet. Där ingår den ovan nämnda ekonomiska uppgörelsen mellan staden och Nacka. SL står ensamt för alla utgifter för Saltsjöbanan och Tvärbanan, vilka beräknas till 2 800 mnkr för hela sträckan från Saltsjöbaden och Sickla udde in till Slussen.

Parterna är överens om att en förutsättning för projektets genomförande är att statliga medel tillförs projektet för att möta en väsentlig andel av kostnaden för trafikanläggningarna. Parterna ska gemensamt verka för att 50 procent statsbidrag erhålls för Tvärbanan och Saltsjöbanan.

Principöverenskommelsen ska för sin giltighet godkännas av respektive fullmäktige i staden, Nacka och landstinget senast den 30 juni 2008. De båda ovan nämnda överenskommelserna villkoras av och ska ersättas av särskilt genomförande- och finansieringsavtal som planeras tecknas och godkännas av parterna 2008 och senare vinna laga kraft, dock längst till 2009.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2007 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till överenskommelse med Nacka kommun om fördelning av kommande kostnader för Danvikslösen, Hammarby Sjöstad.
2. Nämnden underställer kommunfullmäktige ärendet för godkännande.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

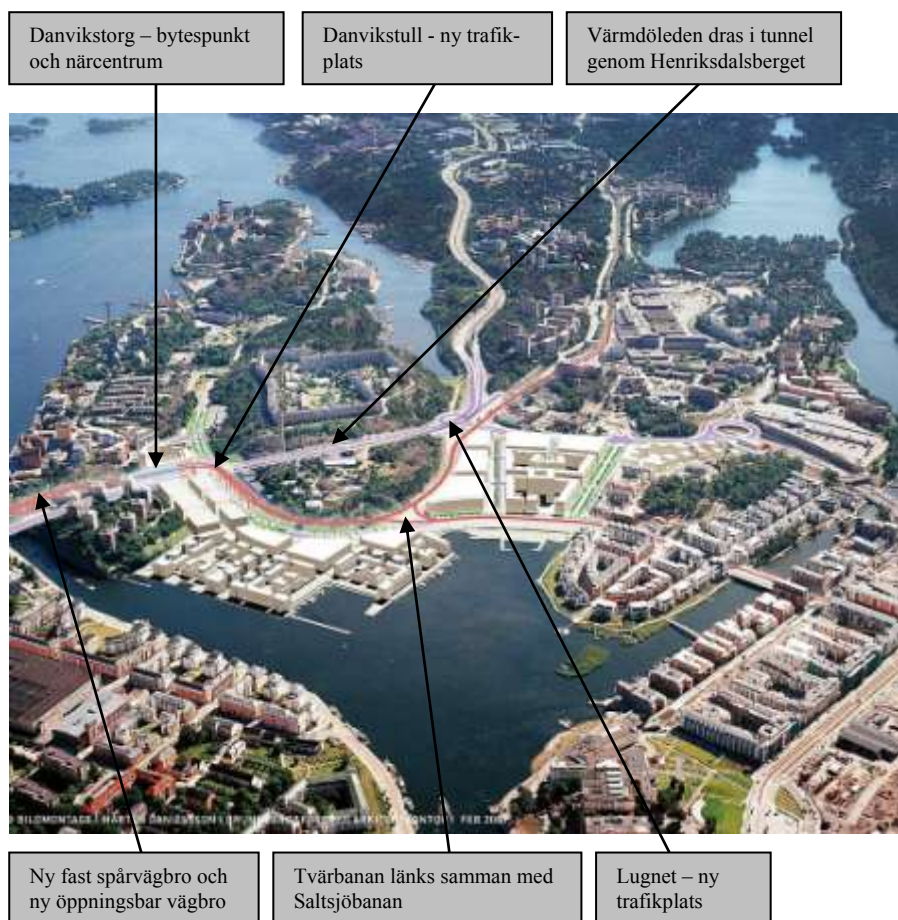
Exploateringsnämnden godkände 2007-02-15 i tjänsteutlåtande daterat 2007-01-22 redovisat förslag till inriktning för Danvikslösen, som är ett samarbetsprojekt mellan staden, Nacka och Landstinget genom SL. Förslaget till inriktning godkändes senare av kommunfullmäktige.

Syftet med projektet är att sammanlänka Saltsjöbanan i ny sträckning med Tvärbanan och förlänga denna från Hammarby Sjöstad in till Slussen, att ge Stockholm möjlighet att bygga färdigt Hammarby Sjöstad samt att ge Nacka möjligheter att bebygga Kvarnholmen m.m. genom en ny planskild trafikplats vid Henriksdal. Värmdöleden flyttas in i en tunnel i Henriksdalsberget varvid mark frigörs för återstående bostadsexploatering i Hammarby Sjöstad om ca 1 500 lägenheter.

I projektet och nedannämnda kalkyler ingår också en ny 3-filig öppningsbar vägbro över Danvikskanalen för trafik in mot city. Denna är nödvändig att bygga i samband med Danvikslösen för att inte i framtiden behöva stänga av all trafik över Danvikskanalen under ca 1 ½ år när befintlig vägbro, som har begränsad återstående livslängd måste bytas ut.

Området mellan Stockholm och Nacka är idag ett gränsland mellan tre av Stockholmsregionens mest expansiva utvecklingsområden; Hammarby Sjöstad, Henriksdal/Kvarnholmen och Sickla. Inom 10 år planeras dessa områden inrymma ca 50 000 boende och 20 000 arbetande.

SL:s projekt omfattar också uppgradering av Saltsjöbanan på sträckan öster om Sickla station – Saltsjöbaden.



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

Avsikten är att de tre parterna Stockholm, Nacka och Landstinget genom SL ska träffa ett finansieringsavtal våren 2008 och att Stockholm och Nacka dessförinnan ska träffa avtal om kostnadsfördelning sinsemellan.

Förslaget

Landstinget svarar för Tvärbanans och Saltsjöbanans utbyggnad medan Stockholm och Nacka svarar för övrig infrastruktur, kostnadsberäkning till

1 150-1 350 mnkr i prisnivå januari 2007, vartill kommer 35 mnkr avseende omläggning av en dagvattenledning som måste flyttas från nuvarande läge i Henriksdalshamnen till ett nytt läge i Nacka.

Vägverket har i tidigare flerårsplan anvisat ett statsbidrag på 50 mnkr. Stockholm och Nacka har dock ansökt om 200 mnkr i statsbidrag, eftersom en stor del av Lugnets trafikplats med tillhörande anslutningar ligger på länsvägnätet. Förhandlingar härom kommer att fortsätta.

Stockholm och Nacka har under hösten förhandlat om hur ovannämnda kostnader bör fördelas mellan parterna med utgångspunkt från parternas nytta av projektet och härvid kommit fram till en fördelning som innebär att Nacka tar 20 % och Stockholm 80 % av ovannämnda projektkostnader exklusive dagvattenledningen.

För denna lämnar Nacka ett separat bidrag på 20 mnkr. Vidare förväntas Vägverket lämna ett separat bidrag till denna ledning baserat på ytan av de avvattningsområden som berörs, medan återstående kostnad betalas av Stockholm, som är huvudman för byggandet av ledningen. Efter färdigställande övertar Nacka ledningen och blir huvudman för denna.

Av statsbidraget från Vägverket ska enligt denna överenskommelse 30 % tillfalla Nacka och 70 % Stockholm. Denna avvikelse från huvudprincipen motiveras av att statsbidragsdelen till största del ligger inom Nacka, som därigenom bedöms ha något större möjligheter att påverka frågan.

Förslaget till överenskommelse mellan Stockholm och Nacka enligt ovan innebär att om ovannämnda kostnadsutfall blir 1 200 mnkr efter avdrag för Vägverkets bidrag och exklusive dagvattenledningen så finansierar Nacka 235 mnkr och Stockholm 965 mnkr, vilket för Stockholms del ligger inom den ram på

900- 1 100 mnkr som angavs i inriktningsbeslutet. Härtill finansierar Nacka 20 mnkr av dagvattenledningen.

Slutliga belopp, förutom bidraget till dagvattenledningen som är fast, regleras procentuellt av nedlagda kostnader med ovannämnda procentsatser.

Överenskommelsen innebär också att Stockholm ska ha genomförandeansvaret för det gemensamma projektet inom ramen för Danvikslösen med full insyn för Nackas del, främst i projektets kostnadsutveckling.

Kontorets synpunkter

Exploateringskontoret bedömer att ovan relaterade överenskommelse mellan Stockholm och Nacka är en rimlig avvägning med utgångspunkt från parternas nytta och övriga omständigheter .

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 24 januari 2008 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del Principöverenskommelsen med Nacka och Landstinget om Danvikslösen.
2. Nämnden underställer beslutet kommunfullmäktiges godkännande.
3. Nämnden beslutar anslå ytterligare 10 mnkr i nettoutgift till fortsatt förprojektering av Danvikslösen under 2008.

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 december 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Danvikslösen har varit ett utredningsprojekt i snart 10 år och de första politiska inriktningsbesluten togs 2001. Därefter har arbetet bedrivits med varierande intensitet men intensifierats under 2006-2007 sedan parterna blivit överens om en ny tidplan med huvudstart 2010 samt ny inriktning med högbro för Tvärbanan över Danvikskanalen. Detta ger en i många avseenden bättre och kostnadseffektivare lösning än tidigare planerad tunnel.

Under processen har också framkommit att en ny, öppningsbar vägbro över Danvikskanalen för bussar och bilar i riktning in mot staden behöver byggas redan i samband med Danvikslösen. Nuvarande vägbro behålls för östgående trafik men kommer senare också att behöva bytas ut. Detta ingår dock inte i Danvikslösen utan ska utredas senare.

Syfte

Huvudsyftet med Danvikslösen är, dels att slutföra Tvärbanans återstående del in till Slussen och samtidigt sammanlänka denna med Saltsjöbanan, dels att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Hammarby Sjöstads sista etapper och utbyggnaden av Kvarnholmen i Nacka.

Danvikslösen innebär också en avsevärd förbättring av trafikstrukturen både för kollektiv-trafik och biltrafik till nytta för hela sydostsektorn.

Principöverenskommelse om genomförande av Danvikslösen

Förslaget till Principöverenskommelse, se bilaga 1, innebär i korthet att parterna, dvs staden, Nacka kommun och Landstinget är överens om

- att i samverkan fortsätta planeringen så att byggstart för spårvägen kan ske i januari 2010 med vissa förberedande arbeten hösten 2009.
- att fortsätta plan- och tillståndsarbete samt projektering så att dessa tider kan innehållas.

- att verka för att finansieringen kan säkras och en finansierings- och genomförandeöverenskommelse mellan parterna kan träffas våren 2008.

Genomförande och finansiering

Landstinget genom SL ansvarar för finansiering och genomförande av hela spårvägsprojektet medan Stockholm och Nacka gemensamt ansvarar för finansiering och genomförande av övriga trafikinvesteringar. Erforderlig samordning av projektet sker bl.a. genom Styrgruppen för Danvikslösen och Danvikslösens politiska ledningsgrupp.

Stockholm och Nacka har under hösten träffat en överenskommelse om kostnadsfördelningen sinsemellan, vilken godkänts av exploateringsnämnden 2007-11-15 och föreläggs kommunfullmäktige samtidigt med detta ärende. Överenskommelsen innebär att Nacka bekostar 20 % av investeringarna i Danvikslösen, förutom flyttning av befintlig dagvattenledning från Henriksdalshamnen till Svindersviken, för vilken Nacka betalar en större andel, 20 mnkr av totalt beräknat 35-40 mnkr, där också Vägverket förväntas bidra med ca 10 mnkr. I överenskommelsen mellan Stockholm och Nacka ingår också att Stockholm svarar för projektering, upphandling och byggande av Danvikslösen.

Utgifter

Beräknad total utgift för kommunerna i 2007 års prisnivå är 1 250 mnkr med ett osäkerhetsintervall om 1 150-1 350 mnkr. Utgifterna fördelas enligt följande:

Henriksdals trafikplats inkl överdäckning (Danvikstull)	320 mnkr
Vägbro över Danvikskanalen	170 mnkr
Vägtunnel genom berget	340 mnkr
Lugnets trafikplats inkl anslutningar	420 mnkr
Summa	1 250 mnkr

Till ovanstående kommer omläggning av dagvattenledning från Nacka från befintligt utlopp i Henriksdalshamnen till Svindersviken för 35 -40 mnkr.

Ombyggnad av Henriksdals reningsverk, som i huvudsak berör Stockholm bekostas enligt tidigare beslut av Stockholm med ett bidrag till Stockholm Vatten om 160 mnkr i prisnivå 2005.

SL står ensamt för hela kostnaden för Saltsjöbanan och Tvärbanan, beräknad utgift 2 800 mnkr för hela sträckan från Saltsjöbaden och Sickla udde in till Slussen.

Stadens nettoutgifter för Danvikslösen efter bidrag från Nacka och Vägverket beräknas till 900-1 100 mnkr i prisnivå jan. 2007.

Finansiering

Projektet förutsätter statliga medel till en stor del av spårvägsprojektet respektive Lugnets trafikplats enligt ovan. Landstinget har sökt 50 % finansieringsbidrag till spårvägsprojektet och kommunerna har gemensamt sökt 200 mnkr till väginvesteringarna enligt ovan. Parterna ska gemensamt verka för att denna finansiering erhålles.

Utredningskostnader

Landstinget genom SL svarar i princip för alla utredningskostnader m.m. avseende spårvägen medan Stockholm och Nacka svarar för 50 % vardera av utredningskostnaderna för väginvesteringarna inklusive vägbron och Henriksdalstunneln.

De begränsade gemensamma utredningskostnader som ändå uppkommer ska fördelas enligt följande: Stockholm 40% , Nacka 40% , Landstinget 20% .

Kontorets synpunkter

Danvikslösen är avgörande för att uppnå huvudsyftet enligt ovan dvs. dels att slutföra Tvärbanans återstående del in till Slussen och samtidigt sammanlänka denna med Saltsjöbanan, dels att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Hammarby Sjöstads sista etapper och utbyggnad av Kvarnholmen i Nacka.

För Stockholms del innebär detta att ytterligare ca 1500 bostäder, som är direkt beroende av Danvikslösen kan byggas, samt att ytterligare 1500 bostäder under byggande får en avsevärt förbättrad närmiljö, när biltrafiken runt berget kommer bort. Danvikslösen har dock också stor betydelse för Hammarby Sjöstad som helhet med ca 9.000 lägenheter söder om Hammarby Sjö. En stor del av utgifterna för Danvikslösen bör dock betraktas som en övergripande generalplaneinvestering och ej belasta Hammarby Sjöstad.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden för sin del godkänner förslaget till överenskommelse och underställer beslutet kommunfullmäktiges godkännande.

BEREDNING

Ärendena har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendena beretts av finansavdelningen i samråd med juridiska avdelningen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 25 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Danvikslösen är en nödvändig förutsättning för fortsatt bostadsexploatering i den nordöstra delen av Hammarby Sjöstad samt i angränsande delar av Nacka. Det ger samtidigt en förbättring av väg- och spårtrafiken i området. Danvikslösen är ett tydligt exempel på att bostadsexploatering i stadens utvecklingsområden ofta kräver betydande infrastrukturåtgärder så att bostadsprojekten framstår som olönsamma. Stadsledningskontoret är principiellt tveksamt till att subventionera lägenheter och att staden gör stora satsningar på olönsamma investeringsprojekt.

Trots ambitioner att begränsa Danvikslösens ekonomiska konsekvenser kan inte de

beräknade utgifterna 900 – 1 100 mnkr (i 2007 års prisnivå) bäras av planerade bostadsbyggnadsprojekt i området och dess närhet. Stadsledningskontoret delar därvid inte exploateringsnämndens bedömning att Danvikslösen har så stor betydelse för lägenheterna i Hammarby Sjöstad söder om Hammarby Sjö att de bör var med i underlaget för Danvikslösens finansiering.

Stadsledningskontoret vill framhålla vikten av att budgeterade utgifter för detta infrastrukturprojekt grundas på realistiska kalkyler, som bör innehåller reserv för oförutsedda utgifter. Reserven bör i detta tidiga skede uppgå till 30-50% beroende på att projektet är så komplext och att byggandet ska ske samtidigt som området passeras av betydande trafikströmmar. Stadsledningskontoret vill även nämna att staden inom ca 20 år måste ersätta befintlig vägbro över Danvikskanalen och detta kan beräknas medföra investeringsutgifter i storleksordningen minst 200 mnkr. Inför kommande genomförandebeslut ska samråd ske med stadsledningskontoret så att beslutsunderlaget blir så komplett och tillförlitligt som möjligt.

När det gäller den framförhandlade ekonomiska ansvarsfördelningen mellan parterna för Danvikslösen gör stadsledningskontoret bedömningen att uppgörelsen är acceptabel. Såsom framgår av upprättade avtal ska parterna gemensamt verka för att staten genom Vägverket och Banverket ger betydande statsbidrag för finansieringen av Danvikslösen. Om detta ej inträffar ska parterna enligt principöverenskommelsen söka alternativa möjligheter att genomföra Danvikslösen i annan form. Stadsledningskontoret vill understryka att slutligt ställningstagande till Danvikslösenprojektet ska göras i kommande ärende om genomförande- och finansieringsavtal senare i år.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige godkänner bilagd överenskommelse med Nacka om finansiering av Danvikslösen samt godkänner bilagd principöverenskommelse med Nacka och landstinget om genomförande av Danvikslösen. Såsom framgår av överenskommelserna ska stadens andel i projektet uppgå till maximalt 1 100 mnkr i 2007 års prisnivå. Dessa utgifter får ingå i prioriteringen av vilka investeringsprojekt som kan inrymmas i exploateringsnämndens investeringsplan för de kommande åren.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar

Att i det fortsatta arbetet med Danvikslösen:

- minimera intrånget i Henriksdalsberget för att inte äventyra reningsverkets möjligheter till utvidgning,
- utreda förutsättningarna att låta spårtrafiken gå kvar i berget och överdäcka befintlig väg,
- säkerställa att antalet busskörfält inte minskar, utan snarare ökar jämfört med idag.

Att godkänna föreslagen kostnadsfördelning.

Att därutöver anför följande:

Att snabbt färdigställa tvärbanans utbyggnad till Slussen är en mycket väsentlig fråga för miljöpartiet. Det finns dock i förslaget brister som måste klargöras i det vidare arbetet. Att byta plats på spår och vägtrafik innebär att störningen från vägtrafiken till de kommande bostäderna minskar vilket är positivt samtidigt finns det problem med en omfattande utvidgning av tunneln genom Henriksdalsberget. Det behövs ett säkerhetsavstånd till reningsverket i berget och möjligheter till utvidgning av verksamheten vilket i princip omöjliggörs om tunneln utvidgas mycket. Förslaget innebär också att antalet busskörfält minskar vilket är oacceptabelt. Kollektivtrafiken mot Stockholm från Nacka måste förbättras, både när det gäller spår och buss.

För att finna lösningar på detta måste man utreda möjligheterna att låta ha dubbel-spår i tunneln och däcka över befintlig väg. En överdäckning måste då göras på ett sätt så att vegetationen kan finnas kvar.

Arbetet med Dansvikslösen måste också ta hänsyn till planerad tunnelbana och förslaget om att förlänga djurgårdslinjen i en spårvägslösning under Saltsjön.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) i överensstämmelse med Emilia Hagbergs reservation.

Mellan Stockholms kommun, nedan kallad Stockholm, och Nacka kommun, nedan kallad Nacka, har under förutsättning som anges i § 8, träffats följande

ÖVERENSKOMMELSE OM FINANSIERING AV PROJEKT DANVIKLÖSEN

§ 1

Bakgrund

Projekt Danvikslösen, nedan kallat Projektet, är ett samarbete mellan Stockholm, Nacka och Stockholms läns landsting, nedan kallat Landstinget. Projektet innebär bland annat följande:

Tvärbanan och Saltsjöbanan sammanlänkas vid Lugnet i Hammarby Sjöstad och dras vidare till Slussen. Vidare byggs en cirka 400 meter lång vägtunnel genom Henriksdalsberget med trafikplatser vid Henriksdal respektive Lugnet med tillhörande kompletterande infrastruktur. Dessutom ingår en öppningsbar bro över Danvikskanalen för trafik in mot city.

För ändamålet har Stockholm, Nacka och Landstinget träffat en principöverenskommelse 2003-09-24, nedan kallad Principöverenskommelsen. Parternas avsikt är att under hösten 2007 träffa en ny principöverenskommelse på i huvudsak samma grunder.

Principöverenskommelsen innebär i huvudsak följande:

- I. Att parterna i samverkan ska fortsätta planeringen av Projektet så att SL kan påbörja arbetena med Tvärbanan och Saltsjöbanan i januari 2010 och att förberedande vägarbeten m.m. i kommunernas regi kan starta hösten 2009.
- II. Att parterna genomför plan- och tillståndsarbetet så att överenskommen tidplan kan hållas.
- III. Att erforderliga avtal angående planering, genomförande och finansiering av Projektet skall ha träffats mellan parterna och SL samt med Vägverket senast under 2008.

Enligt Principöverenskommelsen ansvarar Landstinget, genom SL, för finansiering och genomförande av Tvärbanans förlängning från Lugnet i Hammarby Sjöstad till Slussen samt Saltsjöbanans anslutning till denna.

Stockholm och Nacka ansvarar enligt Principöverenskommelsen gemensamt för finansiering och genomförande av vägtunneln genom Henriksdalsberget, trafikplatserna vid Henriksdal respektive Lugnet med tillhörande kompletterande infrastruktur samt den öppningsbara bron över Danvikskanalen.

Avsikten är vidare att under 2008 träffa en bindande finansieringsöverenskommelse mellan Landstinget och kommunerna, nedan kallad Finansieringsöverenskommelsen, i huvudsak baserad på de principer som anges i Principöverenskommelsen.

Föreliggande överenskommelse syftar till att reglera kostnadsfördelning och genomförandeansvar mellan Stockholm och Nacka inom ramen för ovannämnda Finansieringsöverenskommelse avseende Projektet.

Vidare reglerar denna överenskommelse kostnadsfördelning och ansvar för omläggning av befintlig dagvattenledning till ett nytt utlopp i Svindersviken inom Nacka, nedan kallad DV-ledningen.

§ 2

Projektets omfattning framgår i huvudsak av bifogad karta, bil.1, med tillhörande kommentarer samt av följande samrådshandlingar.

- Detaljplan för Danvikslösen infrastruktur delplan S1/N1 - Spåralternativ (Sp-Dp 2001-07370-54/KFKS 2001-109 214 (Stockholm Stad och Nacka kommun), 2007
- Danvikslösen Infrastruktur Delplan N2 (Nacka kommun), 2005
- Danvikslösen Infrastruktur Delplan N3 (Nacka kommun), 2005
- Danvikslösen Infrastruktur Delplan N4/N5 (Nacka kommun), 2005
- Danvikslösen Infrastruktur Delplan N4/N5(Nacka kommun) ingår i S1/N1 ovan

Kartan och detaljplanerna beskriver inte Projektet i detalj. Vissa arbeten som krävs för Projektets genomförande men som ligger utanför begränsningsområdet hör till Projektet.

§ 3

Den totala kostnaden för kommunernas gemensamma åtaganden avseende Projektet är beräknad till 1150 – 1350 mnkr i kostnadsläge januari 2007.

Parterna är överens om att samtliga kostnader för Projektet skall fördelas enligt följande:

80 % finansieras av Stockholms kommun
20 % finansieras av Nacka kommun

Stockholm ansvarar för genomförandet och Nacka betalar sin andel månadsvis enligt senare överenskommen betalningsplan baserad på beräknade kostnader per månad. I ovanstående ingår ej i §1 omnämnd DV-ledning som behandlas separat i §5.

§ 4

I Vägverkets gällande långtidsplan 2005-2015 finns upptaget statliga bidrag om 50 mnkr under år 2013. Parterna förbinder sig att verka för att statliga bidrag om minst 150 mnkr tillförs Projektet. Av erhållet statsbidrag ska Nacka tillgodogöras 30 % och Stockholm 70 %. I detta statsbidrag ingår inte Vägverkets del av finansiering av DV-ledningen enligt § 5 nedan.

§ 5

Kostnaden för ovannämnd DV-ledning är beräknad till ca 35 mnkr. Nacka skall betala 20 mnkr i fast pris som bidrag till DV-ledningen, förutsatt att projekt Danvikslösen i huvudsak genomförs enligt ovan.

Stockholm har det ekonomiska ansvaret för byggande av ledningen och förväntas också få bidrag från Vägverket. Vägverkets bidrag till DV-ledningen ska vara exklusivt skilt från det statliga bidrag till projektet som nämns i § 4. Nacka skall vara huvudman för ledningen när arbetena färdigställts.

Enligt tidigare överenskommelse ansvarar Stockholm för hela kostnaden för åtgärder mot lukt m.m. vid Henriksdals avloppsreningsverk.

§ 6

Stockholm ansvarar för planering, projektering, upphandling och genomförande av Projektet. Nackas delaktighet i Projektet regleras i kommande genomförandeavtal. Tills dessa är tecknade gäller de samarbetsprinciper som regleras i ovannämnda principöverenskommelser.

§ 7

Parterna noterar att arbetet med detaljplaner enligt § 2 ovan samt arbetsplan för Lugnets trafikplats m.m. och järnvägsplaner för Saltsjöbanan och Tvärbanan inom projektområdet pågår och bedrivs med ambitionen att godkända och antagna planer finns framme senast vid årsskiftet 2008-2009.

§ 8

Detta avtal är förfallet utan ersättningsrätt för någondera parten om inte

dels Finansieringsöverenskommelse enligt ovan träffas mellan Stockholm, Nacka och Landstinget samt godkänns av respektive fullmäktige i Stockholm, Nacka och Landstinget under 2008 genom beslut som vinner laga kraft

dels denna överenskommelse godkänns av respektive fullmäktige i Stockholm och Nacka senast under 2008.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Stockholm den

För Stockholm kommun genom
dess exploateringsnämnd

För Nacka kommun

.....

.....

.....

.....

Principöverenskommelse om genomförande av Danvikslösen

1 § Bakgrund

Stockholm Stad och Nacka kommun fattade sommaren 2001 var för sig beslut om inriktningen för den fortsatta planeringen för Danvikslösen, i första hand avseende omdaning av trafikplatserna Henriksdal och Lugnet samt förläggning av Värmdöleden i tunnel genom Henriksdalsberget. Saltsjöbanan dras i nytt läge runt Henriksdalsberget och knyts samman med Tvärbanan. Beslutet baserades på det utredningsarbete som genomförs av Stockholms Stad, Nacka kommun samt Stockholms läns landsting genom RTK och SL.

SL genomförde parallellt förstudie för Tvärbanans förlängning till Slussen samt för modernisering av Saltsjöbanan till snabbspårvägsstandard.

Parterna, Stockholms Stad, Nacka Kommun och Stockholms läns landsting undertecknade 2003 en principöverenskommelse om former för fortsatt genomförande av projektet.

Stockholm, Nacka och landstinget genom SL har därefter fortsatt att utveckla projektets infrastrukturella och stadsbyggnadsmässiga förutsättningar och säkerställt dess tekniska genomförbarhet samt gjort analyser av projektets ekonomi. Vägverket och Stockholm Vatten AB har medverkat i projektets arbetsgrupper samt deltagit i projektets styrgrupp.

Projektets komplexitet och tekniska svårigheter har gjort att omfattande studier och ett stort antal omarbetningar har utförts. I maj 2005 gick Stockholm stad och Nacka kommun ut på samråd med förslag till detaljplaner för projektets infrastruktur. Förslagen var baserade på att Saltsjöbanan/Tvärbanan skulle förläggas i tunnel under Danvikskanalen.

Mot bakgrund av under samrådet inkomna synpunkter och fördjupade studier har ytterligare omarbetning utförts. Under våren 2006 framkom flera olika tekniska problem med tunnel-förslaget och ett nytt förslag togs fram baserat på att Saltsjöbanan/Tvärbanan förläggs på en fast bro över Danvikskanalen. Detta förslag redovisades för Danvikslösens politiska ledningsgrupp 2007-01-24. Förslaget har visat sig ha bety-

dande fördelar jämfört med tunnelalternativet. Det innebär att projektets mål med en god stadsmiljö och sammanlänkad stadsstruktur uppnås samt att

- En bättre knutpunkt för kollektivtrafiken skapas
- Genomförandetiden blir kortare (ca 4 år jämfört med 5,5-6 år i tidigare förslag)
- Betydligt lägre kostnader (ca 500 Mkr)
- Mindre komplicerat genomförande med mindre risker
- Bättre, tryggare och säkrare resenärsmiljö

Parterna är överens om att broalternativet skall ligga till grund för fortsatt planläggning och genomförande men slutliga beslut kan ej fattas förrän efter det nya plansamrådet.

Stockholms kommunfullmäktige fattade med utgångspunkt från ovanstående förslag ett nytt inriktningsbeslut 2007-05-07.

Kommunfullmäktige i Nacka fattade på motsvarande sätt ett nytt inriktningsbeslut 2007-06-11.

SL:s styrelse fattade i mars 2007 beslut att påbörja järnvägsplanearbete med ovan nämnda utgångspunkter.

Stockholms Stadsbyggnadsnämnd har i mars 2007 beslutat att gå ut på ett nytt plansamråd för aktuella detaljplaner enligt broalternativet.

Nackas Miljö- och Stadsbyggnadsnämnd har likaså i mars 2007 beslutat om förnyat plansamråd för aktuella detaljplaner, som berörs enligt broalternativet.

Mot bakgrund av att tidigare principöverenskommelse från 2003 nu löpt ut och ovan nämnda omarbetningar har Stockholms Stad, Nacka kommun och Stockholms läns landsting träffar parterna nu en ny principöverenskommelse enligt följande.

2 § Principöverenskommelsen

Parterna är överens om:

- I. Att respektive part ska bedriva fortsatt projektarbete samordnat med övriga parter så att de måltidpunkter som redovisas i § 4 kan innehållas.
- II. Att parterna ska verka för att finansieringen säkras så att tidplanen kan innehållas och att avtal angående finansiering och genomförande av utbyggnaden träffas senast första halvåret 2008.

Danvikslösen är ett regionalt och mellankommunalt trafikinfrastrukturprojekt för att möjliggöra stads- och bostadsutveckling inom närområdet Hammarby Sjöstad, Sickla, Lugnet, Henriksdalshamnen, Danvikstull och Henriksdal/Kvarnholmen. Projektet innebär också en fortsatt utveckling av hållbara trafiklösningar till nytta för hela sydostsektorn.

De nya spår- och trafiklösningarna framgår av **bilaga 1** och innebär i huvudsak följande:

Värmdöleden förläggs i tunnel genom Henriksdalsberget. En ny och mindre ytkrävande trafikplats byggs vid Lugnet. Ett nytt närcentrum, Danvikstorg, byggs i anslutning till en ny överbyggd och planskild trafikplats vid Henriksdal.

Saltsjöbanan förläggs i en ny sträckning runt Henriksdalsberget, länkas samman med Tvärbanan vid Lugnet och fortsätter på gemensamt spår på bro genom Danvikstorg, över Danvikskanalen och vidare mot Slussen. Spårvägsbron över Danvikskanalen blir fast med 26 meters segelfri höjd.

Anslutningen vid Lugnet utformas så att det även är möjligt att trafikera sträckan Saltsjöbaden – Gullmarsplan. Det nya Danvikstorg sammanlänkar närområdena i Stockholm och Nacka - Henriksdalshamnen och Lugnet i Hammarby Sjöstad, Danviksklippan, nordvästra Sicklaön och Henriksdalsberget samt Kvarnholmen.

Planerna för Lugnet, Henriksdalshamnen och Danvikstorg inom Stockholm Stad inrymmer ca 3 000 bostäder och inom Nackas delar på Sicklaön, Henriksdalsberget och Kvarnholmen kan ytterligare ca 3000- 4 000 bostäder tillkomma inom befintliga och planerade exploateringar.

Spår- och bussförbindelserna i närområdet och för Stockholm/Nacka/Värmdö får högre kapacitet, vilket är en nödvändig förutsättning för planerad bostadsutveckling inom området. Danvikstorg blir en viktig omstigningspunkt. Den planskilda korsningen vid nuvarande Henriksdals trafikplats förbättrar framkomligheten för vägtrafiken. Kollektivkörfältet in mot Stockholm, som idag finns på befintlig spårbro, vilken är uttjänt och kommer att rivas, planeras på en ny 3- filig öppningsbar vägbro över Danvikskanalen för trafik in mot city. Denna byggs i samband med Danvikslösen. Den nya vägbron får en kapacitet som gör att framtida ombyggnader av vägbron över Danvikskanalen underlättas.

För att klara den fortsatta utvecklingen inom sydostsektorn i övrigt krävs också ytterligare åtgärder i transportinfrastrukturen, bl.a. ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem.

De regionala gång- och cykelstråken mellan Nacka/Värmdö och Södermalm respektive Gullmarsplan i Stockholm får högre standard, genare sträckning och trevligare miljö. Lokala gång- och cykelvägar kommer att binda ihop de olika delområdena och skapa trafiksäkra och attraktiva samband.

En förutsättning för en stor del av den tillkommande bostadsbebyggelsen i området är att miljöstörningar från verksamheten vid Henriksdals reningsverk minskar. Reningsverket byggs därför om för att få bort störande luktkällor och tung in- och utfartstrafik vid Danvikstull och på Henriksdalsberget. Ett avtal om detta har tecknats mellan Stockholms Stad och Stockholm Vatten 2007. Ombyggnaden av reningsverket samt den omlagda infrastrukturen ger sammantaget stora miljöförbättringar.

4 § **Genomförande**

Parterna är överens om följande måltidpunkter för ett samordnat genomförande:

2007 – 2008	Detaljplaner, järnvägsplan, arbetsplan och ev. miljödom upprättas samordnat med mål att antas/fastställas till årsskiftet 2008/09
2007 – 2008	Förhandlingar med staten om medfinansiering
2007 – 2008	Förhandling mellan parterna om genomförande och finansiering
Våren 2008	Principöverenskommelsen ersätts av nya avtal
Våren 2008 –2009	Projektering bygghandlingar
Hösten 2009	Förberedande byggarbeten
2010 – 2013	Byggproduktion, byggstart för spårvägen , kv. 1, 2010
Halvårsskiftet 2010	Järnvägsbron rivs och Saltsjöbanan stängs av.
Våren 2013	Vägtunneln tas i drift
Halvårsskiftet 2013	Saltsjöbanan/Tvärbanan till Slussen tas i drift.
Våren 2014	Hela trafiksystemet färdigt och i drift
2013	Byggstart för de exploateringsområden som berörs av nuvarande Värmdövägen runt Henriksdalsberget. Vissa delar kan påbörjas 2012.

2014 – 2017	Inflyttning för boende och verksamheter i områden som berörs av väg och spårbyggnationer.
-------------	---

De angivna måltidpunkterna förutsätter att planarbetet för trafikanläggningarna prioriteras.

Byggfasen kommer att medföra störningar för vägtrafiken. Parterna är överens om att genomförandet skall planeras så att störningarna minimeras samtidigt som byggproduktionen skall kunna bedrivas rationellt och kostnadseffektivt. Tidplanen förutsätter att vägtunneln genom berget färdigställs för trafikering ca ½ år innan Tvärbanan och Saltsjöbanan tas i drift. Framkomligheten för kollektivtrafiken skall prioriteras. Ombyggnaden av Henriksdals reningsverk påbörjas 2008.

5 § Parternas ansvar och åtaganden samt samverkansformer

Stockholm och Nacka ansvarar för planering och genomförandefrågor inom egen kommun samt gemensamt för ombyggnad av vägsystemet med tunnel, trafikplatser mm.

SL ansvarar för utbyggnad av Tvärbanan in till Slussen och modernisering av hela Saltsjöbanan till snabbspårväg för sammanlänkning med Tvärbanan i Lugnet. Detta förutsätter en statlig medfinansiering enligt § 7 nedan.

Avsikten är att Stockholm/ Nacka och SL under första halvåret 2008 ska träffa ett finansierings- och genomförandavtal för projektet.

Parterna är överens om att projektets komplexitet kräver en långt gående samordning, såväl i planerings- som genomförandeskedet. Parterna är också överens om att information m.m. om projektet skall samordnas, bl.a. genom en gemensam plan för information/kommunikation.

Samordning under planeringsskedet sker dels genom **Danvikslösens politiska ledningsgrupp** och dels genom **Styrgruppen för Danvikslösen**.

Beslut fattas av respektive parts beslutande församlingar.

6 § Investeringar

Investeringsutgifterna för ombyggnaden av väg- och spårtrafikanläggningarna inom Danvikslösen inklusive en ny vägbro över Danvikskanalen beräknas till 1 500 – 1 800

Mkr, (penningvärde 2007). Av detta beräknas kostnaden för vägtrafikanläggningarna till 1 150 – 1 350 och för spåranläggningarna till 350 – 450 Mkr.

SL bedömer att hela anläggningskostnaden för spårtrafikanläggningar för Tvärbanans utbyggnad till Slussen och Saltsjöbanans upprustning ligger i nivån 2 800 - 3 000 Mkr.

7 § Finansiering

Parterna är överens om att en förutsättning för projektets genomförande är att statliga medel tillförs projektet för att möta en väsentlig andel av kostnaden för trafikanläggningarna. Parterna ska gemensamt verka för att 50% statsbidrag erhålls för Tvärbanan och Saltsjöbanan samt 200 Mkr för Lugnets trafikplats m. m.

SL ansvarar för finansiering och utbyggnad av Tvärbanan och omläggning/ upprustning av Saltsjöbanan med hållplatser och stationer.

Stockholm och Nacka svarar för finansiering och utbyggnad av övriga trafikinvesteringar inom projektet och har träffat en överenskommelse härom under hösten 2007.

Stockholm svarar för kostnaderna för ombyggnad av Henriksdals reningsverk.

SL svarar för all projektering av spåranläggningar inom området.

Stockholm Stad och Nacka kommun svarar för kostnaderna för projektering av väganläggningar inklusive Henriksdalstunneln och vägbron, detaljplanearbete m.m. inom Danvikslösen. De externa kostnaderna för detta fördelas lika mellan Stockholm och Nacka fram till avtal om finansiering och genomförande.

Parterna är överens om att gemensamma kostnader för övergripande samordning och gemensamt utredningsarbete skall beslutas i enighet av parterna i styrgruppen och finansieras av respektive part med 1/3 vardera om inte annat beslutas eller avtalas från fall till fall:

8 § Förutsättningar för denna överenskommelse

Denna principöverenskommelse är förfallen utan ersättningsrätt för någondera parten om inte överenskommelsen senast 2008-06-30 godkänns av respektive fullmäktige i Stockholm, Nacka och Landstinget genom beslut som vinner laga kraft

Parterna är överens om att om den nödvändiga statliga finansieringen ej kommer till stånd och projektet inte kan fullföljas då erforderliga avtal enligt § 2 II inte träffas, så skall parterna i stället söka alternativa möjligheter att genomföra projekt Danvikslösen i annan form.

9 § Giltighetstid

Denna principöverenskommelse skall ersättas av planerade avtal enligt § 2 pkt II.

Avtalet gäller tills genomförande- och finansieringsavtal tecknats och godkänts av respektive fullmäktige genom beslut som vinner laga kraft, dock längst till 2009. Parterna är överens om att eventuella förslag till ändring av eller upphävande av denna principöverenskommelse skall underställas projekt Danvikslösens politiska ledningsgrupp för ställningstagande.

Stockholm den 2008.

För Stockholm stad genom dess exploateringsnämnd	För Nacka kommun	För Stockholms läns landsting
---	------------------	----------------------------------

.....		
-------	-------	-------

.....		
-------	-------	-------

Bil. 1 Danvikslösens infrastrukturlösningar

Bil. 1 Danvikslösens infrastrukturlösningar

